

Movimentações no porto do Recife: uma análise comparativa dos resultados de 2021 a 2023

¹Maria Gabrielle da Silva Nunes^{ID}, ²Erica Fernanda Olimpio da Silva^{ID}, ³Maria Luciana de Almeida^{ID}

¹Universidade de Pernambuco, Nazaré – Brasil, gabrielle.nunes@upe.br

²Universidade de São Paulo, São Paulo – Brasil, ericafernandaop@gmail.com

³Universidade de Pernambuco, Nazaré – Brasil, luciana.almeida@upe.br

RESUMO

Objetivo: Analisar as movimentações do porto de Recife nos últimos três anos, quando se avaliou as diversas dimensões e estatísticas, como a relação entre o porto e a cidade do Recife, a relação entre o porto de Recife e o Complexo Portuário de Suape, bem como a dinâmica de importação e exportação no território nacional. **Referencial teórico:** Avaliou-se as diversas dimensões e estatísticas como a relação entre o porto e a cidade do Recife, a relação entre o porto de Recife e o Complexo Portuário de Suape, bem como a dinâmica de importação e exportação no território nacional. **Método:** Utilizando uma metodologia quantitativa, fontes de documentos disponíveis no endereço eletrônico do porto, que são dados secundários confiáveis, além de uma entrevista que forneceu o contexto qualitativo para interpretar os dados numéricos. **Resultados e conclusão:** O Porto de Recife movimenta produtos como barrilha, fertilizantes, ferro/aço/ligas, trigo, malte de cevada, açúcar (granel e sacos), etanol, derivados do petróleo e cargas gerais. Essa movimentação ocorre por meio de operações de carga total, importação e exportação, atuando na navegação de longo curso, cabotagem e Mercosul. Outro fator relevante é a relação de interdependência e complementaridade entre o Complexo Portuário de Suape e o Porto do Recife. **Implicações da pesquisa:** Nesse contexto, o planejamento em nível micro pode ser decisivo para a construção de um setor portuário que atenda às necessidades e mantenha bons níveis de qualidade. **Originalidade/valor:** No concernente às circunstâncias atuais do Porto de Recife, junto à rápida expansão do comércio mundial, apresenta-se um grande desafio logístico, exigindo que a infraestrutura portuária e os serviços públicos sejam eficientes e competitivos.

Palavras-chave: Transporte Marítimo; Gestão Portuária; Porto de Recife.

Movements in the port of Recife: a comparative analysis of results from 2021 to 2023

Objective: To analyze the movements of the Port of Recife over the last three years, and to evaluate the various dimensions and statistics, such as the relationship between the port and the city of Recife, the relationship between the Port of Recife and the Suape Port Complex, as well as the dynamics of import and export in the national territory. **Theoretical framework:** The various dimensions and statistics were evaluated, such as the relationship between the port and the city of Recife, the relationship between the Port of Recife and the Suape Port Complex, as well as the dynamics of import and export in the national territory. **Method:** Using a quantitative methodology, sources of documents available on the port's website, which are reliable secondary data, in addition to an interview that provided the qualitative context for interpreting the numerical data. **Results and conclusion:** The Port of Recife moves products such as soda ash, fertilizers, iron/steel/alloys, wheat, barley malt, sugar (bulk and bags), ethanol, petroleum derivatives and general cargo. This movement occurs through full cargo, import and export operations, operating in long-haul navigation, cabotage and Mercosur. Another relevant factor is the relationship of interdependence and complementarity between the Suape Port Complex and the Port of Recife. **Implications of the research:** In this context, micro-level planning can be decisive for the construction of a port sector that meets needs and maintains good levels of quality. **Originality/value:** Regarding the current circumstances of the Port of Recife, together with the rapid expansion of world trade, a major logistical challenge is presented, requiring that the port infrastructure and public services be efficient and competitive.

Keywords: Maritime Transport; Port Management; Port of Recife.



1 INTRODUÇÃO

O transporte marítimo no mundo surgiu por volta da era medieval, mas seu desenvolvimento só aconteceu após a Primeira Guerra Mundial (Luzeiro; Reis; Moreira, 2012). Como um dos mais antigos sistemas de transporte, mantém-se relevante no comércio mundial até os dias de hoje, desempenhando um papel significativo na economia global. De acordo com Milião (2023), cerca de 80% do volume de comércio mundial é transportado por via marítima, refletindo sua importância estratégica. A capacidade para transportar grandes quantidades de mercadorias por longas distâncias resulta em economia de dinheiro, tornando-o a escolha favorita para muitos empresários e nações. Além disso, sua eficiência e confiabilidade proporcionam uma vantagem competitiva no mercado internacional.

No contexto brasileiro, sua relevância está diretamente associada à interconexão de diferentes modais de transporte, à criação de empregos, ao crescimento no transporte de mercadorias no território nacional e ao fortalecimento do segmento logístico na economia do país (Massud, 2014). O transporte marítimo no Brasil, por meio dos portos públicos e privados, apresentou, no período de janeiro a abril de 2023, um movimento de 377,9 milhões de toneladas, com aumento de 1,7% em relação à mesma época em 2022 (Leão, 2023). Esse crescimento demonstra não apenas a importância contínua deste meio de transporte para a economia brasileira, mas também sua capacidade de adaptação e expansão em resposta às demandas crescentes do comércio global.

Em Pernambuco, o transporte marítimo desempenhou um papel crucial para o desenvolvimento do estado, sendo historicamente o ponto de troca de mercadorias e abastecimento para diversas capitanias (Machado, 2004). Além disso, o estado esteve entre os três principais portos de exportação do comércio exterior brasileiro entre os anos de 1775 e 1875, essa posição de destaque foi mantida mesmo com a redução de sua participação no percentual total das exportações brasileiras (Dourado, 2019). Esse papel histórico estabeleceu a base para um sistema logístico robusto que permanece até hoje. Atualmente, o estado conta com dois portos estratégicos: o Complexo industrial portuário Governador Eraldo Guedes, conhecido como Porto de Suape, que está situado no Cabo de Santo Agostinho, município da região metropolitana do Recife - RMR, e o Porto do Recife, que se encontra no núcleo urbano da cidade do Recife. Esses portos não apenas garantem a continuidade da importância econômica de Pernambuco no cenário nacional e internacional, mas também impulsionam o desenvolvimento industrial e comercial da região.

Segundo Pinto (2014), a logística portuária tem relação com o movimento de cargas internacionais, desde o transporte interno, até o carregamento ou descarregamento dos navios. No caso específico do Porto do Recife, sua localização estratégica desempenha um papel fundamental na prestação de serviços para o atendimento de navios de longo curso e cabotagem, facilitando tanto a importação quanto a exportação de cargas nacionais e estrangeiras, bem como o transporte de passageiros, que chegam à capital do Estado por via marítima.

Diante do que foi exposto, o estudo teve como objetivo analisar as movimentações do porto de Recife nos últimos três anos, utilizando uma metodologia quantitativa, fontes de documentos disponíveis no endereço eletrônico do porto, que são dados secundários confiáveis, além de uma entrevista que forneceu o contexto qualitativo para interpretar os dados numéricos. Com isso, o estudo torna-se relevante, pois proporciona uma melhor compreensão no que diz respeito às operações e movimentações realizadas pelo porto do Recife. Para isso, avaliou-se as diversas dimensões e estatísticas como a relação entre o porto e a cidade do Recife, a relação entre o porto de Recife e o Complexo Portuário de Suape, bem como a dinâmica de importação e exportação no território nacional.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Surgimento do Porto do Recife

Por volta do século XVI, ao longo da costa, no extremo leste da América do Sul, entre as barreiras naturais dos recifes, emergiu um porto que, durante a era colonial, foi batizado como Arrecife dos Navios pelo explorador Pero Lopes de Souza. Essa denominação foi devidamente registrada em seu Diário de Viagem, entre 1530 e 1532 (Leite, 2024). Segundo Guillen (2019), o porto do Recife foi um dos cinco maiores locais de desembarque do tráfico de africanos escravizados nas Américas, com a popularização passou a ser chamado porto de Pernambuco, sendo o principal escoadouro de açúcar e pau-brasil da Capitania de Pernambuco, foi também o berço do povoado do Recife. Com o crescente movimento de importação, produção e exportação de açúcar, surgiram ao longo da vizinhança do porto os primeiros povoados de imigrantes europeus que se estabeleceram ali para viver do comércio.

Segundo Machado (2004), durante a Primeira e a Segunda Guerra Mundial, o Porto do Recife também teve relevante participação histórica, quando serviu de base de apoio às Forças Expedicionárias Brasileiras e Norte-americanas. Durante o século XIX, o Porto do Recife foi um cenário vibrante que refletia o cotidiano tanto público quanto privado da sociedade pernambucana. As áreas da Alfândega eram frequentadas por uma diversidade de pessoas, incluindo homens e mulheres de diferentes classes sociais, desde os mais abastados aos mais humildes, escravos, aristocratas e meretrizes. Entre os frequentadores, encontrava-se também a nobreza pernambucana, que se misturava a esse mosaico humano, revelando a complexidade social e cultural daquela época (Barbosa, 1999).

Conforme Guillen (2019), até o início do século XX, as operações do Porto do Recife não se limitavam apenas às águas do oceano Atlântico, havia atividades na outra margem da ilha do Recife. O porto compreendia diversas instalações, como a alfândega para facilitar as transações portuárias, cais, armazéns e edifícios comerciais e administrativos. Esses locais eram centros de intensa atividade comercial na cidade, refletindo todo o fervor econômico da região. Por essa razão, o historiador Luiz Geraldo Silva argumenta que o porto e a cidade do Recife formam efetivamente uma sociedade marítima. Ele define sociedades marítimas como estruturas sociais constituídas por indivíduos cujo equilíbrio de poder precário se fundamenta nas disparidades de conhecimento, tanto acerca da natureza pré-humana quanto das habilidades relacionadas à navegação e/ou à pesca em uma área marítima particular (Silva; Lima, 2019).

De acordo com o Porto do Recife, a entrada em operação comercial, como um porto organizado, aconteceu em 12 de setembro de 1918. Nesta data ficou definida a transferência da concessão do porto para o governo estadual, que deu prosseguimento às obras da sua implantação, concluindo mais cinco armazéns, um galpão e começando o prolongamento do cais. Atualmente, o Porto do Recife ainda é administrado pelo governo do estado de Pernambuco, por intermédio da empresa Porto do Recife S.A., sendo localizado na parte leste da cidade do Recife, às margens dos rios Capibaribe e Beberibe, que deságuam no oceano Atlântico (Porto do Recife, 2024).

2.2 Sobrevivendo ao Porto de Suape

Nos anos de 1960, iniciaram-se pesquisas para avaliar a possibilidade de estabelecer um megaporto voltado para a exportação e para abrigar indústrias em suas proximidades. O conceito era desenvolver um porto capaz de gerar demanda, indo além de simplesmente satisfazer a demanda já presente na região (SUAPE, 2020). De acordo com Nunes (2017), a escolha da região para a construção do Complexo Portuário de Suape foi baseada em vários elementos, incluindo sua localização geográfica vantajosa, que se destaca devido à sua profundidade natural de 15,5 metros; a presença de aproximadamente 1,2 quilômetros de cordão de recifes, uma vasta extensão de terra disponível para

a criação de um parque industrial; e a distância em relação à agitação metropolitana da cidade do Recife.

Suape começou a operar em 1983, utilizando o píer de granéis líquidos, alguns anos depois foi inaugurado o cais de múltiplos usos, destinado a movimentar contêineres e granéis sólidos, diversificando o desembarque de outros tipos de cargas, com isso, em 1991 Suape entra na lista dos 11 portos prioritários do Brasil (Almeida *et al.*, 2014). Segundo Veras (2020), em 1986, um incêndio em um navio de combustível no Porto do Recife levou o governador de Pernambuco, Roberto Magalhães, a ordenar a transferência das empresas de combustíveis para Suape. O incidente acelerou um projeto que já estava em andamento, levando à realocação do parque de tancagem para o Porto de Suape, localizado 53 quilômetros ao sul do Recife.

A partir desse acontecimento, o Porto do Recife se tornou um terminal organizado e iniciou sua turbulenta trajetória como empresa, porque precisou sobreviver com a própria receita sem o sustento da estatal Petrobras. Carlos Vilar, presidente do Porto do Recife de 1990 a 2000, destacou a fase desafiadora após o desastre de 86, quando houve sugestões de desativação do terminal, com propostas de transformá-lo em um empreendimento imobiliário. Vilar ainda ressaltou a importância histórica, econômica e emocional da relação entre a economia de Pernambuco e o Porto do Recife, enfatizando o prejuízo potencial para o Estado, caso o porto não fosse devidamente mantido (Norato, 2013).

As afirmações de Vilar encontram respaldo no estudo de Machado (2004), que evidenciaram como os armazéns que faziam parte do complexo portuário do Recife foram transformados em centros de atividades culturais, abrigando grupos de dança, teatro, bibliotecas virtuais, exposições, feiras artesanais, lojas e shoppings, contribuindo assim para a cultura de Pernambuco, visto que a cidade do Recife nasceu junto com o Porto.

Atualmente o porto do Recife atua na prestação de serviços para atendimento a navios de longo curso e cabotagem para importação e exportação de cargas nacionais e estrangeiras. O Porto também tem estrutura para receber navios de cruzeiro e possui um Terminal Marítimo de Passageiros (Porto do Recife, 2024). Ainda no porto, os turistas têm a oportunidade de explorar a arte pernambucana, por meio da uma feira de artesanato que está instalada em um de seus antigos armazéns, no marco zero, um dos principais pontos turísticos do Recife. Além disso, elementos distintivos da cultura local, como os Caboclos de Lança do Maracatu Rural, também desempenham um papel ativo no acolhimento aos visitantes (Recife, 2024).

2.3 Processo de Importação e Exportação no Brasil

Os navios têm sido utilizados como meio de transporte de cargas desde os primórdios da civilização humana (Milião, 2023). De acordo com Pibernat (2021), 80% das mercadorias comercializadas são transportadas em navios. A exportação marítima já foi tema de assuntos especiais tratados pela Organização das Nações Unidas (ONU), durante a realização de um evento alusivo ao Desenvolvimento Sustentável dos Países (Bueno, 2023).

Para Segalis (2015), a exportação é o meio de um país aumentar suas economias vendendo bens e serviços nos mercados internacionais. Segalis (2015) ainda complementa que a exportação não só aumenta a renda nacional, mas também promove a inovação e a competitividade das indústrias locais. Por outro lado, Sistemas (2022) argumenta que as exportações, isoladamente, não asseguram bons resultados, sendo fundamental a harmonia e o balanceamento com as importações. As exportações são realmente eficazes quando funcionam como moeda de troca, facilitando alianças estratégicas que podem se transformar em intercâmbios comerciais vantajosos entre nações.

Como citado anteriormente, as exportações isoladamente não geram bons resultados, esse fato pode estar associado ao tempo médio de espera das exportações marítimas brasileiras, estando vinculadas a diversos fatores, incluindo o porto de origem, o porto de destino, a carga transportada, a estação do ano e a infraestrutura logística disponível. De acordo com Peduzzi (2023), o estudo de tempos de liberação de cargas mostra que o tempo médio gasto para exportações comuns é de 107 horas e 52 minutos.

O porto do Recife está preparado para realizar importações e exportações, pois está apto a receber até oito navios simultaneamente em seus berços de atracação. Dispondo de uma área de 114 mil m² destinada ao armazenamento de cargas variadas, distribuída entre armazéns cobertos, pátios de contêineres e pátios para cargas diversas. O porto também conta com silos portuários, cada um capaz de armazenar 25 mil toneladas de grãos (Porto do Recife, 2024).

De acordo com Schandert (2023), no período acumulado de 1º de janeiro a 20 de dezembro de 2023, a movimentação de cargas no porto totalizou 1.374.340 toneladas, um aumento de 27% nas operações de importação e exportação em relação a 2022, que no mesmo período movimentou um total de 1.160.992 toneladas. Os setores que impulsionaram o aumento da movimentação incluem: trigo, bobina de aço e açúcar. Especialmente porque houve um aumento nas exportações de açúcar demerara e refinado para atender às demandas da cota americana e europeia (Porto [...], 2023). O que sinaliza que existe potencial de competitividade no porto.

3 MÉTODO

Para chegar ao conjunto de ideias estruturadas deste artigo, foi utilizada a estratégia de triangulação concomitante do método quantitativo em colaboração com o método qualitativo, dessa maneira, os dados se complementam e as lacunas são reparadas. De acordo com Mathias (2022), os dados quantitativos ajudam a enxergar o panorama geral enquanto os qualitativos adicionam detalhes e podem proporcionar uma voz humana aos resultados da pesquisa.

A fim de coletar dados, a amostra escolhida foi o período pós-pandêmico dos anos de 2021, 2022 e 2023, não apenas para saber como o porto se restabeleceu, como também para apresentar os dados mais atualizados. O procedimento de coleta de dados foi desenvolvido por meio dos instrumentos diversos, como documentos disponíveis no endereço eletrônico do porto (<https://www.portodorecife.pe.gov.br/>), os quais trazem dados que estão abertos para o público na aba de estatísticas. Além da realização de uma entrevista com o Denaldo Coelho - Engenheiro Ambiental do Porto de Recife, a qual foi conduzida de forma semiestruturada e teve duração de 90 minutos.

A priori, foram selecionados os segmentos que se repetiram ao longo dos últimos anos e respondem ao objetivo do estudo, realizar uma análise comparativa trienal das movimentações do porto. Os segmentos selecionados para a construção desta pesquisa foram: (1) o sumário cooperativo operacional; (2) a frequência de navios; e (3) a movimentação geral de cargas do período analisado.

O sumário cooperativo operacional é um relatório que contém informações detalhadas sobre as operações do porto, buscando proporcionar uma visão geral das operações portuárias, porém, no site do porto de Recife só estão disponibilizadas as informações dos anos de 2022 e 2023. Outro elemento analisado foi a frequência de navios, que é um comparativo anual dos navios que passam pelo terminal marítimo, essa frequência é contabilizada em unidades e apresenta registros a partir de 2014, além de apresentar as informações do tipo de navegação, classe da embarcação, operação realizada, espécie do navio e até mesmo o berço de atracação. O último elemento disponível para análise foi a

movimentação geral de cargas que também disponibiliza dados a partir de 2014, e que contém diversos tipos de informações sobre as atividades relacionadas à entrada e saída de mercadorias.

A análise dos dados coletados foi realizada por meio da aplicação de métodos quantitativos e qualitativos. Primeiro centrou-se na seleção dos segmentos que foram agrupados em planilhas eletrônicas do *excel*, utilizadas para gerar os gráficos dos resultados para análise dos dados. Depois foram realizadas as análises em outros documentos, obtendo as informações a respeito da história do porto; além disso, foi procedida a transcrição da entrevista, a qual foi analisada para fins de complementação de informações acerca dos dados quantitativos. Assim, foi possível triangular os dados para melhor compreensão, a fim de retratar com maior acurácia a realidade em estudo.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

O Porto do Recife dispõe de 1.835 metros de cais para operações, três armazéns, cinco pátios e 30 silos verticais, todos alfandegados. Atualmente, o porto pode receber navios com até 11,20 metros de calado, devido à dragagem concluída em maio de 2012 (Porto do Recife, 2024). As mercadorias chegam pelo cais e são armazenadas em armazéns ou silos, aguardando a próxima movimentação. A Figura 1 apresenta a movimentação realizada pelo porto durante os anos de 2022 e 2023.

Figura 1 – Movimentação geral de cargas em 2022 e 2023

	Movimentação	Unidade de medida	Ano	
			2022	2023
Operação	Carga Total	Toneladas	1.173.420	1.427.018
	Importação	Toneladas	813.591	841.505
	Exportação	Toneladas	359.829	585.513
Atracações	Navio Total	Unidades	349	426
Navegação	Longo Curso	Toneladas	859.163	1.079.298
	Cabotagem	Toneladas	36.484	96.466
	MERCOSUL	Toneladas	277.772	251.254
Produtos	Açúcar - Granel	Toneladas	132.356	301.721
	Açúcar - Sacos	Toneladas	189.015	230.686
	Barrilha	Toneladas	311.722	213.794
	Etanol	Toneladas	7.167	8.745
	Ferro/Aço/Ligas	Toneladas	10.952	90.366
	Fertilizantes	Toneladas	160.398	196.804
	Malte de Cevada	Toneladas	207.107	198.053
	Óleo Diesel	Toneladas	9.841	10.771
	Trigo	Toneladas	118.220	138.442
	Outros Produtos	Toneladas	26.642	37.638

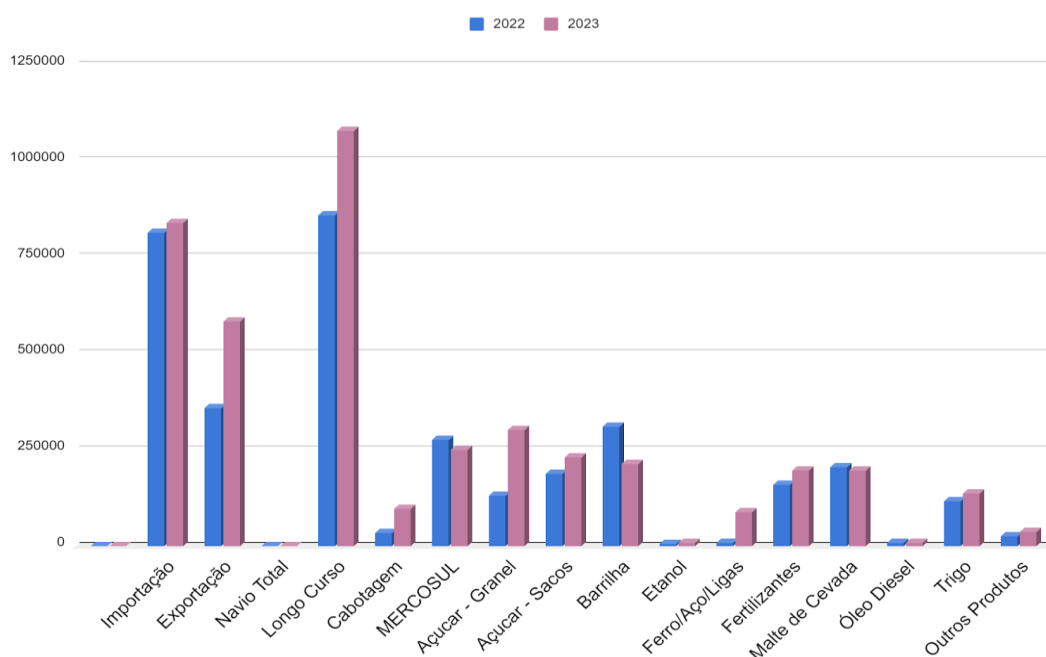
Fonte: Elaboração própria (2024), baseada nos dados do porto do Recife.

Conforme a Figura 1, as operações obtiveram um crescimento na movimentação de todos os aspectos, chamando atenção para a exportação que teve um crescimento de aproximadamente 38%, assim como, nas atracações que a quantidade de navios aumentou em 77 unidades. Da mesma forma, as navegações por longo curso e cabotagem aumentaram 20,40% e 62,18%, respectivamente, enquanto

as movimentações para o Mercado Comum do Sul - Mercosul, apresentaram uma diminuição de 10,56%. Em relação aos produtos houve crescimento em quase todas as cargas, com exceção da barrilha e do malte de cevada, que obtiveram queda de 31,41% e 4,38%, respectivamente. Vale salientar que entre os produtos que obtiveram aumento, o mais significativo foi na carga de Ferro/Aço/Liga.

De acordo com Denaldo Coelho, engenheiro ambiental do porto do Recife, a barrilha é uma matéria-prima geralmente utilizada na fabricação do sabão em pó e de vidro, por isso parte do produto movimentado no porto vai para a empresa ASA, situada na capital Pernambucana, que opera com produtos de limpeza, outra parte é destinada para o polo automotivo da empresa Jeep, localizada na cidade de Goiana/PE, onde se instalou uma empresa de fabricação de vidros. Já em relação ao malte de cevada, Denaldo explica que o porto do Recife tem um terminal de cevada onde toda cevada que circula em Pernambuco e região é operada nas instalações. Esse produto, quando submetido ao processo de malteação, transforma-se no malte de cevada, que é geralmente utilizado na fabricação de cervejas maltadas. As variações em relação à movimentação de carga podem ser visualizadas no Figura 2, que apresenta os dados em forma de gráfico.

Figura 2 – Movimentação de cargas em 2022 e 2023 em gráfico



Fonte: Elaboração própria (2024), baseada nos dados do porto do Recife.

A partir da análise do gráfico, é possível observar que as categorias que obtiveram maior crescimento foram a exportação, a movimentação por longo curso e a movimentação de açúcar a granel, esse último teve um aumento de mais de 100%. De acordo com Denaldo Coelho, em geral, o açúcar é o produto que o porto mais exporta. Outro fator relevante apresentado na Figura 2 são as categorias: navio total, etanol e óleo diesel, que, por apresentarem menor movimentação em relação às demais, quase não aparecem no gráfico. As duas últimas são os produtos que apresentam menor movimentação em relação aos outros, isso devido ao porto de Suape que agrega a atracação dos combustíveis do estado, já a categoria de navios totais está registrada em unidades, enquanto as demais cargas estão por toneladas. A Figura 3 apresenta a frequência dos navios em relação aos anos

de 2021, 2022 e 2023, os dados são apresentados em unidades de acordo com as categorias da movimentação, evidenciando as navegações de cabotagem e longo curso que apresentam um aumento na frequência de navios.

Figura 3 – Frequência de navios em 2021, 2022 e 2023

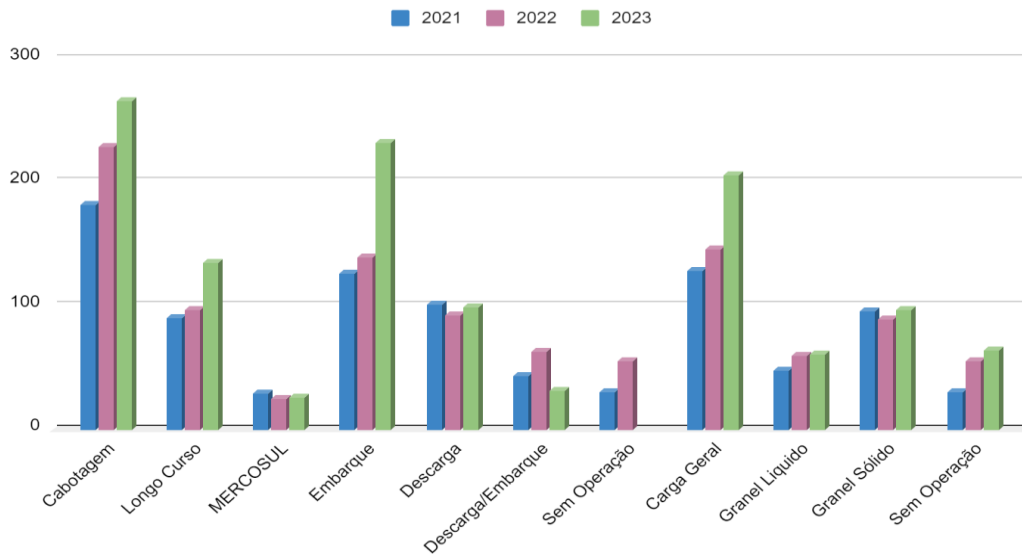
Movimentação		Ano		
		2021	2022	2023
Navegação	Cabotagem	181	228	265
	Longo Curso	90	96	135
	MERCOSUL	29	25	26
Operação	Embarque	126	139	232
	Descarga	101	92	99
	Descarga/Embarque	43	63	31
	Sem Operação	30	55	-
Espécie	Carga Geral	128	146	205
	Carga containerizada	-	-	-
	Granel Líquido	47	59	61
	Granel Sólido	95	89	96
	Sem Operação	30	55	64

Fonte: Elaboração própria (2024), baseada nos dados do porto do Recife.

A Figura 3 aponta mais uma vez a queda na movimentação do porto em relação ao MERCOSUL, de 2021 para 2022 caiu em média 14%, embora tenha aumentado no ano seguinte, esse aumento foi menor que 4%. Em operações é possível registrar o crescimento do embarque, que no período analisado teve um crescimento de quase 100%. Com a descarga de navios acontece algo parecido com o registrado na categoria MERCOSUL, queda seguida de um pequeno aumento. Nos navios que fazem as operações de descarga e embarque juntas, houve um crescimento seguido de queda, e em navios sem operação não houve registros no último ano.

Na categoria espécie registra-se um aumento em carga geral, granel líquido e navios sem operação, graneis sólidos apresentam uma queda de aproximadamente 6%, seguido por um aumento de 7%. Denaldo coelho afirmou que a carga containerizada foi operada pela última vez em 2013, quando o porto do Recife enfrentava uma grande crise e por isso um acordo foi feito para que parte da carga de contêiner por cabotagem, realizada pelo porto de Suape/PE, passasse para o porto do Recife temporariamente, porém, esses contêineres só podiam ser transportados entre 22h e 6h, em ruas específicas do bairro do Recife. Quando o porto conseguiu se reerguer, toda carga containerizada voltou a ser transportada por Suape, que detém o domínio de toda a carga containerizada do estado desde 2001. Para ilustrar as variações e tendências observadas durante esse período, os dados são apresentados em forma de gráficos na Figura 4.

Figura 4 – Gráfico da frequência de navios em 2021, 2022 e 2023



Fonte: Elaboração própria (2024), baseada nos dados do porto do Recife.

No gráfico da Figura 4, fica evidente como a navegação por longo curso cresceu de forma mais considerável no último ano da análise, e embora tenha se observado uma queda, o MERCOSUL apresenta a maior estabilidade perante as demais categorias. Em operação e espécie as mais destacadas com relação ao crescimento em 2023 são embarque e carga geral, respectivamente. A Figura 5 apresenta o detalhamento dos produtos movimentados por navegação, eles são divididos em longo curso, cabotagem e MERCOSUL, e entre essas categorias são subdivididas em importação e exportação.

Figura 5 – Produtos movimentados por navegação

Discriminação			Total		
			2021	2022	2023
Longo Curso	Importação	Barrilha	256.576	311.721	213.794
		Fertilizantes	211.326	160.398	196.804
		Ferro/Aço/ligas	23.691	10.952	42.098
		Malte de cevada	114.887	47.554	53.753
		Trigo	-	-	31.488
		Outras C. Gerais	-	-	210
		Total de importações	606.480	530.625	538.147
	Exportação	Açúcar (Granel)	123.555	132.356	301.721
		Açúcar (sacos)	181.126	189.015	230.686
		Etanol	-	7.167	8.745

		Outros C. Gerais	-	-	-
		Total de exportações	304.681	328.538	541.151
		Total longo curso	911.161	859.163	1.079.298
Cabotagem	Importação	Ferro/Aço/ligas	-	-	33.567
		Milho	-	-	-
		Trigo	-	-	-
		Outros C. Gerais	3.792	5.189	18.501
		Total de importações	3.792	5.189	52.068
	Exportação	Derivados de petróleo	7.465	9.841	10.771
		Outros C. Gerais	18.180	21.454	33.627
		Total de exportações	25.645	31.295	44.398
		Total Cabotagem	29.437	36.484	96.466
MERCOSUL	Importação	Malte de cevada	133.935	159.553	144.300
		Milho	81.978	-	-
		Trigo	138.191	118.219	106.954
		Outros C. Gerais	-	-	-
		Total de importações	354.104	277.772	251.254
	Exportação	Outros G. Sólidos	-	-	-
		Outros C. Gerais	-	-	-
		Total de exportações	0	0	0
		Total MERCOSUL	354.104	277.772	251.254

Fonte: Elaboração própria (2024), baseada nos dados do porto do Recife.

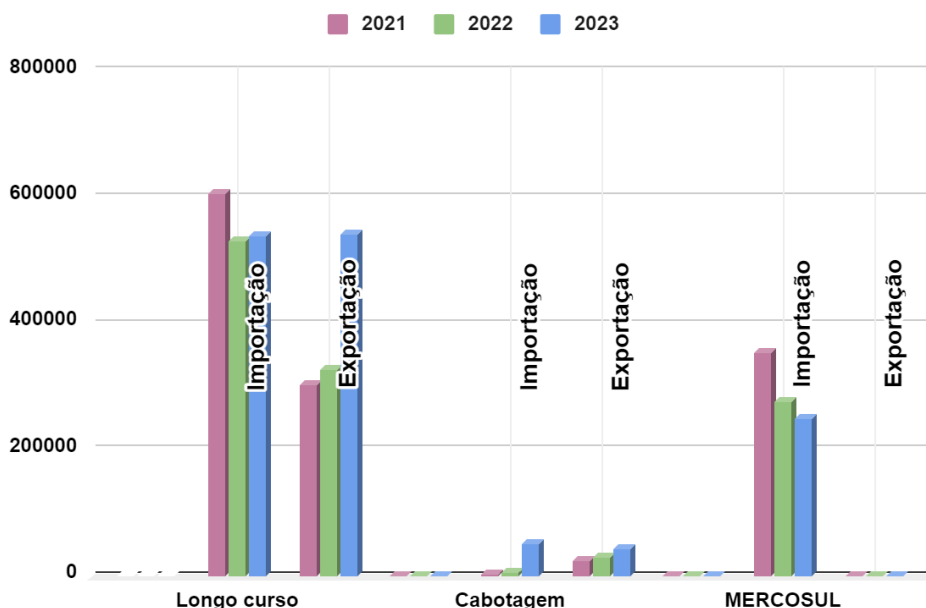
Na Figura 5 é possível visualizar que no segmento longo curso, o total de importações supera as exportações no primeiro e segundo ano, no período seguinte é a vez das exportações ficarem na frente. Ao analisar a barrilha, houve um aumento do ano de 2021 para 2022, porém, no ano de 2023 apresentou queda de 31,41%. Outro fator que chama atenção são os produtos que não eram importados, mas passaram a ser, como o trigo e outras cargas gerais, outro exemplo, é em relação à exportação do etanol, que só passou a acontecer em 2022. Na seção da cabotagem as importações aparecem com quase todas as lacunas em branco, exceto ferro, aço e ligas que passaram a ser operadas em 2023 e outras cargas gerais que apresentaram um crescimento ao longo do período analisado, assim como, as exportações dos derivados de petróleo e cargas em geral.

No segmento do MERCOSUL, que embora tenha importado em quantidade significativa pelo porto, não apresenta dados de exportação por parte dos países que fazem parte. Denaldo Coelho explicou que os produtos disponíveis em Pernambuco não são produtos que costumam ir para o MERCOSUL, a soja, por exemplo, é bastante importada pelo MERCOSUL, mas o porto do Recife não opera. O produto mais exportado no estado é o açúcar, e a maior parcela de exportação de açúcar vai para

países do leste europeu, às vezes países da Ásia, uma pequena parcela para o restante da Europa e raramente para os Estados Unidos. Por outro lado, o estado de Pernambuco como um todo importa bastante do MERCOSUL, a exemplo da cevada que vem da Argentina. A Figura 6 apresenta em forma de gráfico os produtos movimentados, separados pelo tipo de navegação.

A fim de representar de maneira mais nítida as tendências observadas na imagem anterior, a Figura 6 apresenta o gráfico dos produtos movimentados por navegação no porto do Recife.

Figura 6 – Gráfico dos produtos movimentados por navegação



Fonte: Elaboração própria (2024), baseada nos dados do porto do Recife.

No gráfico da Figura 6 é possível ver que a navegação mais utilizada no porto do Recife é a longo curso, e embora em 2022 a importação tenha apresentado uma queda seguida de um pequeno crescimento, a exportação teve uma grande disparada em 2023, fato que pode ser associado ao grande aumento de açúcar a granel exportado no último ano, como pode ser observado na Figura 5, o produto teve um aumento de, em média, 144% em relação ao primeiro ano analisado. A Cabotagem que registra o menor número de importações das três modalidades analisadas, na parte de exportações, também registra a menor flutuação entre os três anos observados. Na categoria MERCOSUL já era esperado que os dados das exportações estivesse zero ou perto disso, considerando a fala do engenheiro ambiental do porto Denaldo Coelho, apresentada na figura anterior. Então, a grande surpresa vem na importação, pois vem registrando queda consecutiva nos últimos anos.

A Figura 7 apresenta informações sobre a movimentação de cargas no Porto do Recife, buscando uma visão abrangente dos principais tipos de cargas, bem como, os volumes de movimentação de cada categoria. A Figura 7 é bem parecida com a 5, em relação às informações contidas, porém, são distintas porque a Figura 5 apresenta a divisão das categorias em relação aos produtos, enquanto a 7 subdivide-se em exportações e importações, com a movimentação em granel sólido, granel líquido e cargas em geral.

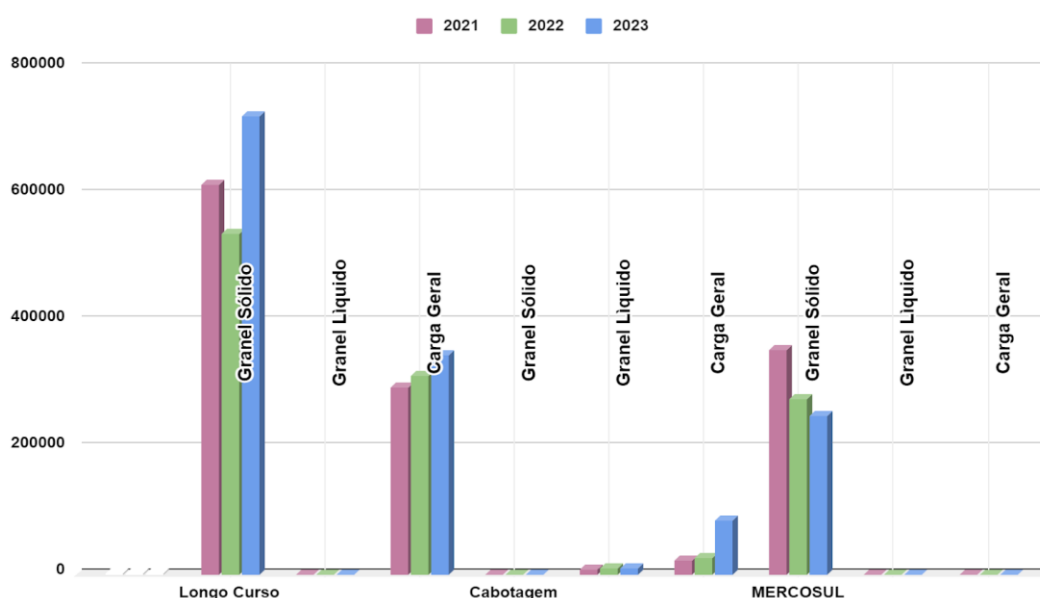
Figura 7 – Movimentação geral de cargas em relação à exportação e importação

Descrição			Ano		
			2021	2022	2023
Longo Curso	Importação	Granel Sólido	492.069	405.161	421.456
		Granel Líquido	-	-	-
		Carga Geral	114.411	125.464	116.690
		Total importação	606.480	530.625	538.147
	Exportação	Granel Sólido	123.555	132.356	301.721
		Granel Líquido	-	7.167	8.745
		Carga Geral	181.126	189.015	230.686
		Total Exportação	304.681	328.538	541.151
		Total Longo Curso	911.161	859.163	1.079.298
Cabotagem	Importação	Granel Sólido	-	-	-
		Granel Líquido	-	-	-
		Carga Geral	3.792	5.189	52.068
		Total importação	3.792	5.189	52.068
	Exportação	Granel Sólido	-	-	-
		Granel Líquido	7.465	9.841	10.771
		Carga Geral	18.180	21.455	33.627
		Total Exportação	25.645	31.296	44.398
		Total Cabotagem	29.437	36.485	96.466
MERCOSUL	Importação	Granel Sólido	354.104	277.772	251.254
		Granel Líquido	-	-	-
		Carga Geral	-	-	-
		Total importação	354.104	277.772	251.254
	Exportação	Granel Sólido	-	-	-
		Granel Líquido	-	-	-
		Carga Geral	-	-	-
		Total Exportação			0
		Total MERCOSUL	354.104	277.772	251.254

Fonte: Elaboração própria (2024), baseada nos dados do porto do Recife.

Na navegação de longo curso, não ocorre a importação de graneis líquidos, já graneis sólidos e cargas gerais apresentam comportamentos distintos. Graneis Sólidos, no período de 2021 para 2022, obteve uma queda, sendo seguida de um pequeno acréscimo em 2023. Enquanto Cargas Gerais, no período de 2021 para 2022, obteve um leve aumento, seguido de uma discreta queda. Na mesma categoria de exportações, embora não haja registro da movimentação de graneis líquidos em 2021, as demais categorias apresentaram um aumento. Na seção da cabotagem não há registros de exportação ou importação de graneis sólidos, já graneis líquidos só aparecem na exportação, a carga geral aparece tanto na exportação quanto na importação, sendo que essa apresenta crescimento significativo e aquela apenas um acréscimo discreto em 2023. Com o MERCOSUL, o porto do Recife só realiza importação de graneis sólidos. A Figura 8 demonstra em gráfico as informações citadas.

Figura 8 – Gráfico da movimentação geral de cargas, de acordo com o tipo de granel utilizado, subdividido pelo tipo de navegação



Fonte: Elaboração própria (2024), baseada nos dados do porto do Recife.

Na Figura 8 as importações e exportações de cada categoria estão somadas, por exemplo, os graneis sólidos do longo curso apresentados no gráfico são a soma das importações e exportações dessa categoria na Figura 7. Desse modo, podemos observar que por longo curso não tiveram importações ou exportações de graneis líquidos. Já por cabotagem não foram apresentados nem uma movimentação com graneis sólidos, assim como no MERCOSUL, que apresentou um único tipo de carga movimentada, os graneis sólidos.

Para Denaldo Coelho, a maior dificuldade do porto é a captação de novas cargas, pois quando uma carga é perdida ou em períodos que não é compensatório transportar alguns produtos, é necessário conseguir novos para substituí-los e evitar prejuízos operacionais. Essa afirmação é fundamentada quando olhamos para a Figura 8 e nos deparamos com vários espaços em branco.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No concernente às circunstâncias atuais do Porto de Recife, junto à rápida expansão do comércio mundial, apresenta-se um grande desafio logístico, exigindo que a infraestrutura portuária e os

serviços públicos sejam eficientes e competitivos. Nesse contexto, o planejamento em nível micro pode ser decisivo para a construção de um setor portuário que atenda às necessidades e mantenha bons níveis de qualidade.

O estudo analisou a movimentação do Porto de Recife entre os anos de 2021 e 2023, revelando informações cruciais sobre as operações, a navegabilidade e o impacto do porto na cidade do Recife e na economia regional. O Porto de Recife movimenta produtos como barrilha, fertilizantes, ferro/aço/ligas, trigo, malte de cevada, açúcar (granel e sacos), etanol, derivados do petróleo e cargas gerais. Essa movimentação ocorre por meio de operações de carga total, importação e exportação, atuando na navegação de longo curso, cabotagem e Mercosul.

De acordo a Agência Nacional de Transporte Aquaviário, a navegação de cabotagem vem apresentando um crescimento significativo nas regiões Norte e Nordeste, com destaque para os estados do Pará, Pernambuco, Bahia, Maranhão e Ceará (ANTAQ, 2024). O painel estatístico aquaviário da ANTAQ demonstra que a navegação por cabotagem apresentou um crescimento de 3,26%, no primeiro semestre de 2024.

Outro fator relevante é a relação de interdependência e complementaridade entre o Complexo Portuário de Suape e o Porto do Recife. Suape tem maior atuação nacional e internacional, devido à sua capacidade de receber embarcações de grande porte. Já o Porto de Recife lida, principalmente, com operações regionais, movimentando menores lotes em navios menores. Em maio de 2024, o Ministério de Portos e Aeroportos anunciou um investimento de R\$200 milhões em obras de melhorias e ampliação do Porto de Recife, incluindo a dragagem do canal de acesso ao porto, que permitirá o fluxo de embarcações maiores.

O estudo evidenciou as movimentações de cargas do Porto de Recife no período de 2021 a 2023. No entanto, a pesquisa não se aprofundou na investigação dos impactos reais ocasionados pela COVID-19, nem nas relações do comércio exterior em relação ao Mercosul. Como sugestão para futuros estudos, indica-se a análise dos investimentos realizados no Porto de Recife e seus impactos, buscando um entendimento mais aprofundado sobre possibilidades de exportação com o Mercosul e acerca do crescimento da cabotagem no Nordeste brasileiro.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, F.; CARVALHO, G.; MEDEIROS, M.; RAMALHO, A.; SANTIAGO, L. Os impactos do Complexo Industrial Portuário de Suape–CIPS nos municípios do Cabo e Ipojuca. **Architecton**: revista de arquitetura e urbanismo, [s. l.], v. 4, n. 7, p. 67-80, 2014. Disponível em: <https://revistas.faculdedamas.edu.br/index.php/arquitetura/article/view/299/285> Acesso: 10 ago. 2024.

ANTAQ. **Painel Estatístico da Antaq**. Brasília, DF, 2024. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/transpcabotagem.html#pt>. Acesso: 10 ago. 2024

BARBOSA, J. H. Porto, navegação e vida social antiga: um cronista e o cotidiano do Recife nos meados do século XIX. **Saeculum**: revista de história, João Pessoa, n. 4/5, p.197-205, 1999. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/srh/article/view/11247/6362> Acesso: 10 ago. 2024.

BUENO, S. Entenda mais sobre a exportação marítima. **Fazcomex**, São Leopoldo, 2023. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/exportacao-maritima/>. Acesso: 10 ago. 2024.

DOURADO, B. O comércio marítimo brasileiro no século XIX. **História e Economia**, São Paulo, v. 22, n. 1, p. 102-124, 2019. Disponível em:

<https://www.historiaeconomia.pt/index.php/he/article/view/193>. Acesso: 10 ago. 2024.

GUILLEN, I. Porto do Recife. In: GUILLEN, I. C. M. **Lugares de Memória da Escravidão e da Cultura Negra em Pernambuco**. Recife, 6 fev. 2019. Disponível em:

<https://memoriaescravidaope.wordpress.com/2019/02/06/porto-do-recife/>. Acesso: 10 ago. 2024.

LEAL, V. Brasil bate recorde de movimentação nos portos. **G1**, São Paulo, 9 ago. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2023/08/09/brasil-bate-recorde-de-movimentacao-nos-portos.ghtml>. Acesso: 10 ago. 2024.

LEÃO, I. O movimento do transporte marítimo. **Portos e navios**, Rio de Janeiro, 8 jun. 2023.

Disponível em: [https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opinio/artigo-o-movimento-do-](https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opinio/artigo-o-movimento-do-transportemaritimo#:~:text=O%20movimento%20do%20transporte%20mar%C3%ADtimo%2C%20medido%20pela%20movimenta%C3%A7%C3%A3o%20nos%20portos,ao%20mesmo%20per%C3%ADodo%20de%202022)

[transportemaritimo#:~:text=O%20movimento%20do%20transporte%20mar%C3%ADtimo%2C%20medido%20pela%20movimenta%C3%A7%C3%A3o%20nos%20portos,ao%20mesmo%20per%C3%ADodo%20de%202022](https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opinio/artigo-o-movimento-do-transportemaritimo#:~:text=O%20movimento%20do%20transporte%20mar%C3%ADtimo%2C%20medido%20pela%20movimenta%C3%A7%C3%A3o%20nos%20portos,ao%20mesmo%20per%C3%ADodo%20de%202022). Acesso: 10 ago. 2024.

LEITE, A. Porto do Recife. **Fumtran**, São Paulo, 2024. Disponível em:

<https://memoriadotransporte.org.br/galeria/portodorecife/>. Acesso em: 10 ago. 2024.

LUZEIRO, J.; REIS, M.; MOREIRA, R. **A importância do transporte marítimo e sua evolução no Brasil e no mundo**. 2012. Disponível em:

<http://repositorio.laboro.edu.br:8080/jspui/handle/123456789/788>. Acesso: 10 ago. 2024.

MACHADO, R. **Porto do Recife**. Pesquisa Escolar. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 2004.

Disponível em: <https://pesquisaescolar.fundaj.gov.br/pt-br/artigo/porto-do-recife/>. Acesso: 10 ago. 2024.

MASSUD, D. Panorama geral do transporte hidroviário no Brasil. **Administradores**: João Pessoa, 2014. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/panorama-geral-do-transporte-hidroviario-no-brasil>. Acesso: 10 ago. 2024.

MATHIAS, L. **Pesquisa qualitativa e quantitativa: qual é a melhor opção?** In: MINDMINERS

Blog. [S. l.], 14 jun. 2022. Disponível em: <https://mindminers.com/blog/pesquisa-qualitativa-quantitativa/>. Acesso: 10 ago. 2024.

MILIÃO, I. O impacto e a relevância do transporte marítimo no Comércio Exterior. **Conexos**, 2023.

Disponível em: <https://www.conexos.com.br/transporte-maritimo-comercio-etxterior/>. Acesso em: 10 ago. 2024.

NORATO, T. **Porto do Recife chega aos 95 anos de existência**. Recife, 12 set. 2013. Disponível em: <https://www.portodorecife.pe.gov.br/noticia-int.php?id=porto-do-recife-chega-aos-95-anos-de-existencia>. Acesso em: 10 ago. 2024.

NUNES, L. Porto de Suape como provedor de Pernambuco nas relações internacionais. **Neari Em Revista**, [s. l.], v. 3, n. 3, 2017. Disponível em:

<https://revistas.faculdadedamas.edu.br/index.php/neari/article/view/510> Acesso: 10 ago. 2024.

PEDUZZI, P. Brasil diminuiu tempo gasto com gargalos para a exportação, diz estudo. **Agência Brasil**, Brasília, DF, 20 out. 2023. Disponível em:

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-10/brasil-diminuiu-tempo-gasto-com-gargalos-para-exportacao-diz-estudo#:~:text=O%20Estudo%20de%20Tempos%20de,aumento%20da%20efici%C3%Aancia%20na%20exporta%C3%A7%C3%A3o>. Acesso: 10 ago. 2024.

PIBERNAT. Importação Marítima. **Pibernat logística**, Canoas, 5 jan. 2021. Disponível em: <https://pibernat.com.br/blog/importacao-maritima/>. Acesso: 10 ago. 2024.

PINTO, M. M. F. **Concentração industrial no transporte marítimo para as exportações brasileiras no período de 2006 a 2013**. 2014. Monografia (Bacharelado em Economia) – Universidade Federal d Ceará, Fortaleza, 2014. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/33460/1/2014_tcc_mmf_pinto.pdf Acesso: 10 ago. 2024.

PORTO do Recife tem crescimento de 27% nas importações e exportações até 20 de dezembro. **Portal Folha de Pernambuco**, Recife, 2023. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/economia/porto-do-recife-tem-crescimento-de-27-nas-importacoes-e-exportacoes/308732/>. Acesso: 10 ago. 2024.

PORTO DO RECIFE. **História do porto do Recife**. Recife, 2024. Disponível em: <https://www.portodorecife.pe.gov.br/historia.php>. Acesso: 10 ago. 2024.

PORTO DO RECIFE. **Institucional, Portal da Lei de Acesso a Informação do Governo de Pernambuco**. Recife, 2023. Disponível em: <https://www.lai.pe.gov.br/portorecife/>. Acesso: 10 ago. 2024.

PORTO DO RECIFE. **O porto e a cidade**. Recife, 2024. Disponível em: https://www.portodorecife.pe.gov.br/porto_cidade.php. Acesso: 10 ago. 2024.

RECIFE. Prefeitura Municipal. **Terminal marítimo do Recife**. Recife, 2024. Disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/pr/secturismo/terminalmaritimo.php>. Acesso: 10 ago. 2024.

ROCHA. **Transporte marítimo**: as 5 maiores vantagens de escolher esse modal. Rocha Terminais portuários e logística. Paranaguá, 2021. Disponível em: <https://www.rochalog.com.br/vantagens-transporte-maritimo/>. Acesso: 10 ago. 2024.

SCHANDERT, S. Porto do recife registra crescimento de 27% nas importações e exportações. **Datamar News**, [s. l.], 2023. Disponível em: <https://www.datamarnews.com/pt/noticias/porto-do-recife-registra-crescimento-de-27-nas-importacoes-e-exportacoes/>. Acesso: 10 ago. 2024.

SEGALIS, G. **Fundamentos de exportação e importação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

SILVA, L.; LIMA, P. Escravos marinheiros, senhores e locadores: Leis Pombalinas, faina marítima e economia mundial (1761-1810). **Afro-Ásia**, [s. l.], n. 60, 2019. DOI: 10.9771/aa.v0i60.34964.

SISTEMAS, M. Dia do importador: entenda a história e a importância para o comex. *In*: MAINÔ Blog, 20 out. 2022. Disponível em: <https://blog.maino.com.br/dia-do-importador-entenda-a-importancia-e-a-historia-desta-data/#:~:text=%E2%80%9CImportar%20%C3%A9%20muito%20mais%20que,mundo%20e%20pr%20o%20seu%20progresso>. Acesso: 10 ago. 2024.

SUAPE. **Histórico de Suape**. Ipojuca, 2020. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/institucional/historico-de-suape>. Acesso: 10 ago. 2024.

VERAS, P. O ato de heroísmo que evitou tragédia com carga explosiva como a de Beirute no Brasil. **O Globo**, São Paulo, 18 ago. 2020. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/epoca/brasil/o-ato-de-heroismo-que-evitou-tragedia-com-carga-explosiva-como-de-beirute-no-brasil-24577686>. Acesso: 10 ago. 2024.

WILSON SONS. **Tempo de Espera nos Portos**. Rio Grande, 26 out. 2020. Disponível em: <https://www.wilsonsons.com.br/pt-br/blog/tempo-de-espera-nos-portos/>. Acesso: 10 ago. 2024.