REVISTA OBSERVATÓRIO PORTUÁRIO

RELAÇÃO PORTO CIDADE: COMO A SOCIEDADE DA BAIXADA SANTISTA ESTÁ CONECTADA AO MAIOR PORTO DA AMÉRICA LATINA PELO VIÉS DA EMPREGABILIDADE

Armando Siebre Neto[1]
Rafael Pedrosa[2]
Junio Cesar Rodrigues da Silva[1]
Naihara Oliveira dos Santos[1]

[1] Alunos da Universidade Santa Cecília - Pós em Gestão Portuária e Comércio Internacional
[1] Professor Dr. Orientador. Diretor de Pós-graduação da Universidade Santa Cecília

Resumo

Este artigo objetiva contextualizar as transformações que a área portuária tem sofrido nos últimos tempos pelo viés da empregabilidade e relevância do Porto de Santos para a região. O estudo considerou, após uma revisão da literatura, realizar pesquisa de campo, afim de compreender e avaliar como a sociedade está conectada ao porto. A revisão literária permitiu compreender como as questões trabalhistas foram se modificando com o passar do tempo e a concepção da morosidade dos processos portuários que, consequentemente, torna tardio o desenvolvimento do porto. A pesquisa realizada abordou um público amplo da baixada santista, afim de compreender e avaliar através de resultados estatísticos como a sociedade está conectada ao porto. Nota-se que a sociedade está conectada ao porto de forma superficial onde existe uma linha tênue entre saber a existência e conhecer as oportunidades que o setor possui. Em contrapartida, percebe-se que a população da baixada santista sente-se qualificada para ser absorvida na área portuária, no entanto, não possuem conhecimento sobre as oportunidades geradas.

Palavras-Chaves: Porto de Santos; Empregabilidade; Relação Porto/Cidade

Abstract

This article aims to contextualize the transformations that the port area has undergone in recent times due to the employability and relevance of the port of santos for the region. The study considered, after a literature review, to carry out field research in order to understand and evaluate how society is connected to the port. The literature review allowed us to understand how labor issues have changed over time and the conception of the slowness of port processes

Keywords: Port of Santos; employability; Port/City relation

1. INTRODUÇÃO

Relação porto/cidade: O que se mudou nesta relação quando se fala da empregabilidade no maior porto da américa latina? E, como a sociedade está inserida/conectada neste contexto? E, quais são as projeções pra o futuro? Estas indagações objetivas o desenvolvimento deste trabalho.

O intuito deste artigo vislumbra apresentar a importância que o Porto de Santos tem para região metropolitana da baixada santista, uma vez que durante a sua trajetória de expansão vem passando por constantes transformações, como, por exemplo, seu sistema de governança, ou seja, a desestatização, mão de obra, tecnologia e as influências sindicais. Estas transformações impactam diretamente na empregabilidade.

Segundo Collyer apud Sousa Jr (2013) pode-se definir portos como entrepostos dinâmicos de mercadorias, em que se realizam atividades, como: aduaneiras, alfandegárias, comerciais, sanitárias, tributárias, imigratórias etc. É a porta de entrada e saída de mercadorias e passageiros, servindo de abrigo e ancoradouro das embarcações, além de estar munido de instalações necessárias para o embarque e desembarque de cargas e passageiros e, sobretudo, o mais importante elo da cadeia logística que supre a humanidade.

Segundo Pierre Lavedan (1885-1992), em sua obra *Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme* (1926), há quatro formas possíveis de definir o termo cidade: a primeira é a demográfica, onde se distingue entre rurais e urbanos, entre moradores de cidades pequenas, médias e grandes. A segunda é a sociológica, ao qual distingue a cidade de aldeia. A terceira é a arquitetural, onde distingue a cidade contemporânea pela altura das suas edificações. Por último, a quarta categoria é a jurídica, sendo cidade a aglomeração que conte com um estatuto jurídico ou municipal, que por conseguinte possui caráter político-administrativo, fundamental para ações e planejamento de estado.

O Porto de Santos está localizado nos municípios de Santos, Guarujá e Cubatão no estado de São Paulo. É o principal porto brasileiro e o maior da américa latina. E, possui um mix de movimentação de cargas representativo tornando-o competitivo e com uma versatilidade maior no que tange a necessidade de mão-de-obra, consequentemente, mais oportunidades de emprego para a região. De acordo com os dados da ANTAQ (2022) o porto organizado de santos possui 37 contratos/outorgas sendo os 3 principais perfis de cargas: carga geral, granel sólido e granel líquido.

A área de influência do porto de Santos abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás pois apresenta a melhor opção logística e econômica para exportação e importação. Além de, possuir relevância na balança comercial do país.

A justificativa para o tema abordado foi baseada na análise e reflexão das mudanças que o Porto de Santos vem sofrendo nos últimos anos, tais mudanças estão relacionadas à Nova LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013 de Modernização dos Portos. Sendo assim, novas empresas de Capital Estrangeiro e as mudanças no PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento), geram o aumento da expectativa na geração de novos empregos.

De acordo com a análise *SWOT* do plano estratégico do SPA(2021-2025) que foi feita a partir da combinação de uma análise do ambiente externo, identificando ameaças e oportunidades, com uma análise dos fatores internos, pontos fortes e pontos fracos do porto de Santos, dessarte, consegue-se também evidenciar a preocupação com a capacitação dos profissionais nos próximos anos, logo, a reflexão sobre como os conhecimentos serão transpassados e como os profissionais estarão preparados para absorver as demandas futuras e manutenção da sua empregabilidade.

Empregabilidade refere-se "às características individuais do trabalhador capazes de fazer com que possa escapar do desemprego mantendo sua capacidade de obter um emprego" (LAVINAS, 2001 apud HELAL; ROCHA, 2011, p. 2) que do ponto de vista dos autores, está relacionado ao grau de aptidão para um trabalho sendo os trabalhadores empregáveis ou não.

Ou seja, a capacidade de adaptação da mão-de-obra diante às novas exigências do ambiente corporativo. À vista disto, indaga-se: "Como os profissionais portuários estão se preparando para as futuras mudanças?", "Como está sendo feita a Gestão do Conhecimento no ambiente portuário?", "Quais serão as *soft skills* exigidas por recrutadores?", "Quais as relações sindicais com o desenvolvimento portuário?" e a sociedade? "Está conectada as mudanças do perfil profissional do ambiente portuário?".

Desta forma, este artigo vislumbra responder a estas questões e apresentar o contexto histórico do porto de Santos e o cenário atual e, por conseguinte, projeções baseadas em uma pesquisa de campo e embasamento teórico.

1.1 CONTEXTO HISTÓRICO

Segundo a SPA (2022) o Porto de Santos iniciou suas atividades no início do século XVI com estruturas rudimentares denominadas trapiches até o final do Século XIX, quando houve a concessão do Porto a investidores privados. A Companhia Docas de Santos (CDS), fundada no ano de 1890 e detentora da concessão, construiu e inaugurou em 1892 os primeiros 260m de cais criada assim o primeiro porto organizado do Brasil. Com sua expansão ocorrendo rapidamente foi necessário a construção de Armazéns próximos a Zona Portuária para Armazenagem de Cargas onde sua movimentação na grande maioria era realizado por trabalhadores avulsos, segundo Cafeicultura (2007). Em 1909, o café sozinho representava 95% da movimentação do Porto predominando assim por mais de uma década.

Com o crescimento do porto houve à necessidade de ter-se mão-de-obra para operações de carga, descarga e armazenagem de mercadorias tanto para as áreas do porto organizado quanto para os navios. No início, estas atividades eram realizadas por homens contratados pela CDS (Companhia Docas de Santos) ou Agentes de Navegação de forma desordenada, ou seja, sem organização, sem padronização das atividades e remuneração inadequada. E, em fevereiro de 1924 foi criada Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga, uma sociedade de trabalhadores portuários que buscavam melhores condições trabalho e que seriam os predecessores do que conhecemos hoje, como: SINDESTIVA (Sindicato dos Estivadores de Santos). A partir da abertura econômica no final da década de 80, o setor portuário brasileiro por diversos processos de modernização para que se conseguisse atender as demandas do comércio global que naquele período já estava em alta.

Segundo OLIVEIRA (2006) entre os anos 1977 até 1981 houve uma série de acontecimentos na realidade portuária que favoreceu o aumento das movimentações de carga. Para atender tal demanda foi preciso expandir a capacidade dos terminais de containers. Foi então que em 1981 foi constituída a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) que passou a ter o controle da administração portuária, em substituição a Companhia Docas de Santos (CDS). Com esta mudança, a CODESP passou a incentivar a conteinerização progressiva das cargas, e consequentemente, houve o surgimento dos terminais retroportuários especializados em armazenagem e reparo de containers vazios.

Segundo GILBERTONI (2000) a Lei 8630/93 incentivou a descentralização administrativa permitindo uma maior autonomia aos portos, com a eliminação de privilégios, tanto da administração do porto quanto dos trabalhadores e usuários. Este foi um marco inicial nos processos de privatizações de portos no Brasil que resultou numa ampla modernização tecnológica, competividade e a autorização dos primeiros terminais de uso privativo a operarem com cargas de terceiros. Com a implantação da Lei dos Portos 8.630/93 e a criação do OGMO

(Órgão Gestor de Mão de Obra) mudou a gestão de recursos e pessoas nos portos do Brasil e fez-se despontar uma nova forma de gestão operacional. Por obrigação legislativa, surgiu a figura organizacional com a finalidade de gerenciar a mão-de-obra avulsa dentro do porto e retirando o papel dos Sindicatos como gestores, o que na prática mostrou-se ser bem eficiente no que tange a distribuição das atividades dentro do porto.

Entretanto OLIVEIRA (2006) aponta que a participação da iniciativa privada nas atividades portuárias permitiu maiores investimentos em tecnologia e equipamentos para maior desempenho, aproveitamento e um aumento da produtividade. Em contrapartida, a mão-de-obra avulsa sofreu significativas mudanças em seu modo de interação com a área portuária. Após a aprovação da medida provisória 1728-19/98, a responsabilidade da escalação da mão-de-obra avulsa que era do SINDESTIVA passa a ser feita pelo OGMO.

De acordo com o DIARIO DO LITORAL (2013) o modelo de gestão do OGMO não foi exitoso por parte da mão-de-obra avulsa tendo diversas tratativas negociadas entre os Sindicatos envolvidos e a SOPESP (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo) já que o modelo de gestão tinha como objetivo otimizar os serviços dentro do porto e o cumprimento das leis trabalhistas. Em 2005, o Ministério Público exigiu a implantação da escala eletrônica em todos os portos, tal determinação gerou uma inquietação já que muitos trabalhadores chegavam exercer suas atividades por um período dobrado ao da sua escala de trabalho e, com a implantação deste sistema houve diminuição nos salários desses trabalhadores que foram afetados diretamente, que tiveram que passar a cumprir diversas determinações e entre elas o giro de senha para escalação de trabalho e o descanso de 11 horas entre escalas.

Embora essas mudanças possam ter gerado projeções positivas para o porto de Santos, como: a quebra de recordes de movimentação ano após ano em relação há outros portos fora do Brasil porém ainda existe os entraves burocráticos e práticas desatualizadas em relação aos portos mais desenvolvidos.

1.2 CONTEXTO ATUAL

De acordo com os dados do SEADE (2021) no que se refere aos investimentos feitos no Estado de São Paulo aproximadamente 8%, em torno de 1,5 bilhões de reais, foram direcionados a cidade de Santos. Sendo 75% desse montante investidos em recursos para a infraestrutura na área de atividades auxiliares ao transportes e diretamente interligado ao Porto de Santos, como: a concessão de 25 anos do governo federal para a Petrobras construir 2 berços de atracação e ampliar o escoamento dos combustíveis produzidos em suas refinarias paulistas, a Bracell que inaugurou um terminal com um galpão de 16mil m² e capacidade de armazenagem de 45 mil toneladas de celulose e a Ageo Norte investirá na construção de um novo píer de atracação para navios de granéis líquidos. Logo, os investimentos no setor ferroviário estão sendo vistos com primazia já que os terminais estão investindo em sua expansão para aumento da capacidade de recepção, armazenamento e expedição de carga.

Estas transformações vieram moldando o porto, visando o crescimento, investimentos e modernização para torná-lo mais competitivo mundialmente. Vale ressaltar os principais portos do mundo são administrados por capital privado. Este estilo de administração portuária tem obtido resultados de sucesso, principalmente em portos asiáticos e europeus, onde: “Tempo e Qualidade” são fatores operacionais fundamentais para parametrizar o quão eficiente e eficaz é o porto objeto de estudo, além de que devido a globalização as demandas e prazos estão cada vez mais curtos.

A atividade representa 28% dentro da balança comercial brasileira, sendo que este número pode mudar por conta de investimentos futuros e novos leilões programados para serem realizados até 2024, o que evidencia a extrema relevância para relação porto cidade, no que tange a mão de obra portuária, considerando os trabalhadores diretos e indiretos.

Segundo P&N (2021) o porto de Santos terá um salto de 50 milhões de toneladas movimentadas para 115 milhões até 2040. Para que tal demanda seja atendida será necessário um investimento de R$ 1,8 bilhão em expansão na ferrovia interna do porto organizado nas duas margens de atuação (esquerda e direita). Esses investimentos aumentarão a capacidade operacional dos terminais de granéis vegetais e celulose de forma significativa já que eles serão os mais beneficiados.

As influencias sindicais estão diretamente relacionadas a inserção de tecnologia em nossa área portuária, além da inquietação quanto a mudança da administração do porto (de público para privado) que poderá ocasionar na redução drástica do número de postos de trabalho para os TPA (Trabalhador Portuário Avulso) e, consequentemente, gerar um colapso social nesta categoria.

1.2.2 LEI DOS PORTOS

Em 05/06/2013, foi publicada a denominada nova Lei de Modernização dos Portos 12.815/13, com o objetivo de desburocratizar o setor para a realização de concessões e licitações para as áreas dentro e fora do porto organizado, consequentemente, traz maiores investimentos e maior competividade para todos os portos do Brasil, e principalmente, para o porto de Santos.

Para os trabalhadores portuários a nova lei foi umas das principais mudanças no que se refere as relações de trabalho se estendendo as atividades de capatazia e bloco, a obrigatoriedade das contratações de trabalhadores com vínculo empregatício exclusivamente entre trabalhadores registrados no OGMO, conforme previsto no Artigo 40, parágrafo 2 (BRASIL 2013).

Outra mudança significativa para categoria com implantação da nova lei foi o reconhecimento dos trabalhadores portuários como categoria diferenciada. A lei 8.630/93, BRASIL, 1993 disponha em seu Artigo 56.

> Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

A Nova Lei 12.815/13, BRASIL,2013 por sua vez, versa Artigo 40.

> Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Portanto, os terminais portuários passaram a partir deste momento a contratar trabalhadores do OGMO para operações de carga e descarga, caso os trabalhadores optassem por ser vinculados a uma empresa no regime CLT, com isso, o mesmo deixa de atuar como mão-de-obra avulsa e passa a ter uma jornada de trabalho regular, com folgas, salário fixo e benefícios.

Apesar de todas essas mudanças que foram ocorrendo no porto de Santos e os recordes sendo batidos anualmente e com o aumento da demanda operacional, o layout portuário não estava preparado para atender as futuras projeções de recebimento de cargas, como reflexo podia-se perceber nos períodos de sagra de grãos as longas filas sendo formadas nas rodovias de acesso as margens direita e esquerda do porto. Estes congestionamentos afetavam a circulação de veículos pela região tanto como as operações em outros terminais que atuavam dentro e nas proximidades do porto.

Mesmo com todas essas mudanças e quebras anuais de recordes, o porto poderia sofrer com o tempo, já que as demandas aumentavam ano após ano e seu layout na época não estava preparado para suportar as projeções de demanda que estavam por vir. O resultado podia ser visto, principalmente, em períodos de safra de grãos onde longas filas eram formadas nas rodovias que dão acessos as margens direita e esquerda do porto. Esses congestionamentos não só afetavam a circulação de veículos pela região como também operações de outros terminais que atuavam dentro e nas proximidades do porto.

Visto isto, percebeu-se a necessidade de criar um novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos onde altera-se o layout do porto organizado indo ao encontro do Plano Nacional de Logística Portuária e o Conselho da Autoridade Portuária, conforme será melhor desenvolvido no item 1.2.1.

1.2.1 PDZ - PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE SANTOS E SUAS PROJEÇÕES

De Acordo com SPA (2021) o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos tem como objetivo refazer o layout operacional do Porto e, consequentemente, aumentar a eficiência operacional, além de setorizar as operações de carga/descarga em *clusters* pré definidos de acordo com a disposição de área dentro do porto organizado. Estes objetivos foram planejados para todos os portos do Brasil dentro plano Mestre do Sistema Portuário Nacional juntamente com o Ministério de Infraestrutura.

As projeções de demanda com essas mudanças geram aspectos positivos no que diz respeito ao giro de carga que significa maior aproveitamento dos modais de transporte para importação e exportação, este aproveitamento diminuirá o tempo ocioso em que a carga é descarregada no ponto de embarque, em seguida a circulação até o ponto mais próximo para que o carregamento seja feito. Isto é, considerando o modal ferroviário, já que sua operação padrão atualmente é o transporte de: soja, milho, farelo ou açúcar para descarga no porto de Santos e, posteriormente, segue na sua capacidade total ou parcial para carregar fertizantes em Cubatão e logo após segue para o interior onde este produto será processado e vendido no mercado interno. Com as futuras instalações que serão leiloadas este tempo será reduzido significativamente haja vista que o novo PDZ a área denominada STS 53 (onde atualmente operam os terminais da Bandeirantes e Marimex) será para movimentação exclusiva de fertilizantes.

Entretanto as mudanças significativas não são somente para a movimentação de fertizantes mas também para: containers, celulose, granéis vegetais e líquidos. Tais projeções colocaram o porto de santos na classificação de Hub-port (Porto Concentrador de Cargas).

Há uma grande expectativa para movimentação de containers na área denominada STS 10 onde vem sendo considerado um dos mais importantes leilões do Porto de Santos, com previsão de operação para 2023 e possui uma área total de mais 600 mil metros quadrados e poderá movimentar segundo projeções mais de 2 milhões de teus de acordo com a SPA (2021).

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O presente artigo é embasado por pesquisas bibliográficas e documentais. A pesquisa bibliográfica baseia-se na investigação de estudos e trabalhos realizados por outros autores, e vislumbra compor a base científica para o artigo.

O tipo de abordagem utilizada neste artigo é a quantitativa. Segundo Fonseca (2002, p. 20 apud Gerhardt, 2009, p.35):

> Diferentemente da pesquisa qualitativa, os resultados da pesquisa quantitativa podem ser quantificados. Como as amostras geralmente são grandes e consideradas representativas da população, os resultados são tomados como se constituíssem um retrato real de toda a população alvo da pesquisa. A pesquisa quantitativa se centra na objetividade. Influenciada pelo positivismo, considera que a realidade só pode ser compreendida com base na análise de dados brutos, recolhidos com o auxílio de instrumentos padronizados e neutros. A pesquisa quantitativa recorre à linguagem matemática para descrever as causas de um fenômeno, as relações entre variáveis, etc. A utilização conjunta da pesquisa qualitativa e quantitativa permite recolher mais informações do que se poderia conseguir isoladamente.

Foi realizada uma pesquisa de campo através de questionário, aplicado via meio eletrônico, compreendidos entre os meses de Abril e Maio de 2022 para verificar como a sociedade está conectada ao Porto de Santos. Segundo Fonseca (2002, p. 44 apud Gerhardt, 2009, p.39) a pesquisa de campo caracteriza-se pelas investigações em que, além da pesquisa bibliográfica e/ou documental, se realiza coleta de dados junto a pessoas, com o recurso de diferentes tipos de pesquisa (pesquisa *ex-post-facto*, pesquisa-ação, pesquisa participante, etc.).

Para uma correta análise quantitativa e qualitativa foram aplicados 577 questionários semiestruturados de pesquisa elaborada em plataforma *Google Forms* . A utilização desses questionários permite que se tenha uma pesquisa estatística dos resultados obtidos.

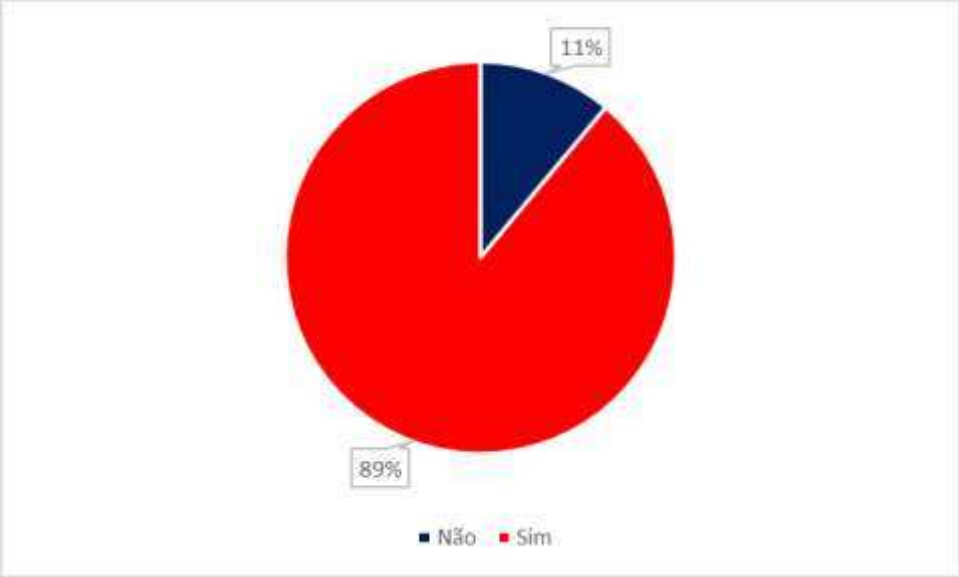
Foi-se entrevistados homens e mulheres da região da baixada santista com a faixa etária entre 18 a 51 anos ou mais e com grau de instrução variando entre ensino fundamento e nível superior. Este questionário não tinha como alvo apenas o público portuário e, sim, as pessoas de modo geral.

Após a análise de todas as formas de pesquisa foram apresentadas as considerações finais, respondendo ao problema de pesquisa e aos objetivos. Dessa maneira, o estudo e leitura deste artigo proporciona uma visão holística sobre a Relação Porto x Cidade x Empregabilidade.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Afim de compreender como a população da Baixada Santista está conectada ao Porto de Santos por meio do questionário eletrônico obtivemos respostas que permitiram segmentar os resultados e, consequentemente, fazer uma análise mais precisa dos mesmos. Desta forma os entrevistados foram abordados inicialmente sobre o seu conhecimento sobre a existência do Porto de Santos, conforme (figura 1).

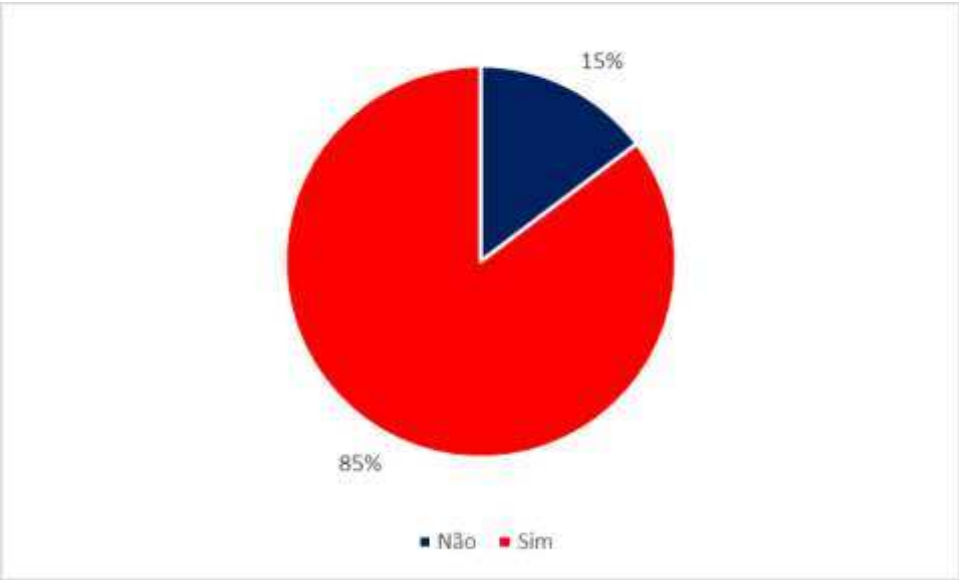
Figura 1: Conhecimento dos entrevistados sobre a existência Porto de Santos



Fonte: Elaborado pelo autor

Quanto a percepção relacionada a existência do Porto de Santos nota-se que há um conhecimento da população quanto ao objeto de estudo, assim como os entrevistados deste estudo foram indagados sobre conhecerem alguém que trabalhe ou se trabalham na área portuária, conforme (figura 2).

Figura 2: Conhecimento dos entrevistados sobre conhecerem alguém que trabalhe ou se trabalham na área portuária

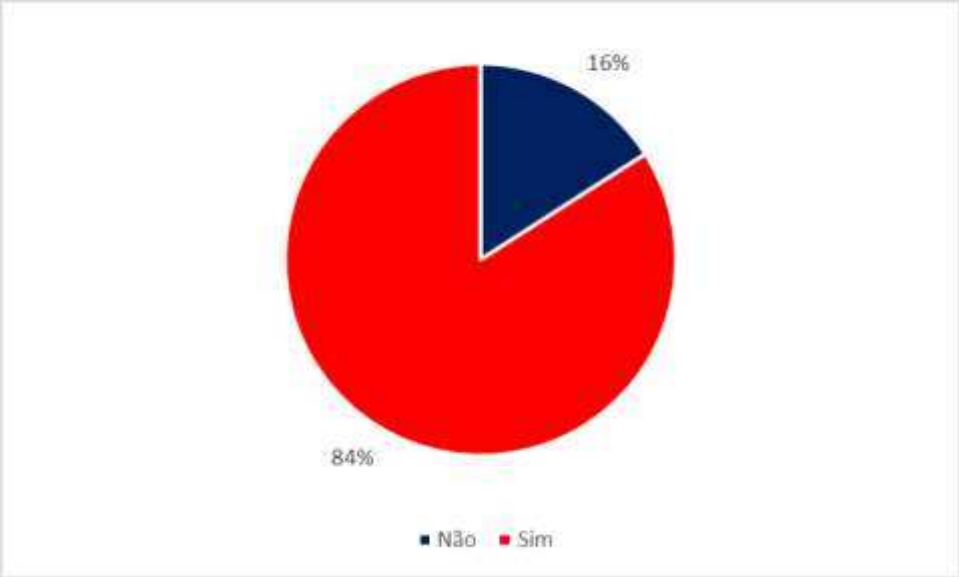


Fonte: Elaborado pelo autor

Evidencia-se que na relação porto/cidade no que tange o conhecimento da área portuária e dos trabalhadores portuários a população da Baixada Santista compreende que o Porto de Santos faz parte do dia-a-dia região e que conhecem alguém que estão conectado ao setor. Bem

como, possuem a consciência de que o setor é o maior polo gerador de empregos na região conforme (figura 3).

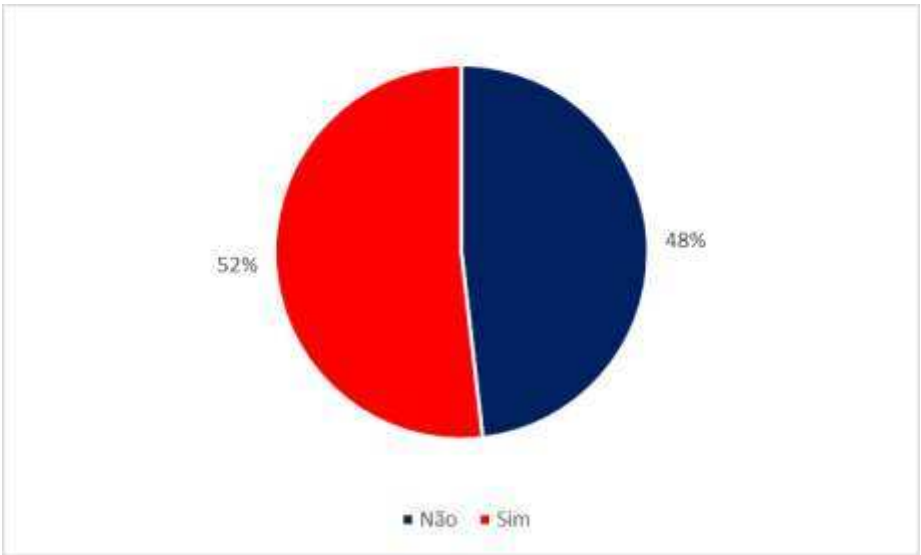
Figura 3: Conhecimento dos entrevistados sobre o Porto de Santos ser o maior polo gerador de empregos da região



Fonte: Elaborado pelo autor

Em uma discussão que perpassa o conhecimento sobre o conhecimento ou não relacionado a área portuária e aos trabalhadores buscou-se saber se os entrevistados perceberam o aumento no número de contratações relacionadas ao setor durante o período de pandemia do Covid-19 , como se pode apreciar na (figura 4).

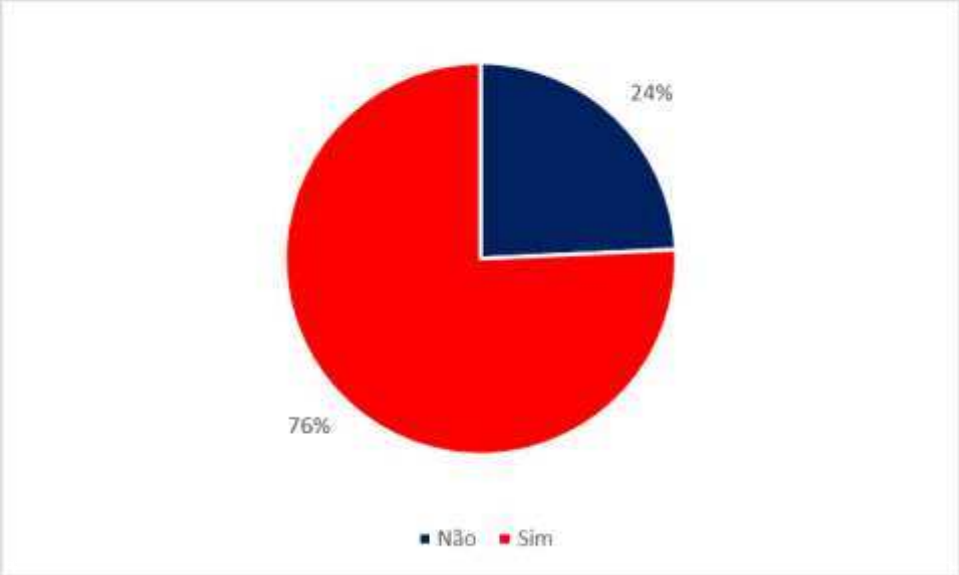
Figura 4: Percepção dos entrevistados referente ao aumento no número de contratações relacionadas ao setor portuário durante o período de pandemia do Covid-19



Fonte: Elaborado pelo autor

Destarte apurou-se que relacionado as demandas trabalhistas relacionadas ao Porto de Santos a população não está inteirada as oportunidades do setor embora sinta-se preparada para essas oportunidades conforme (figura 5).

Figura 5: Preparo dos entrevistados em fazer parte das oportunidades de emprego que surgirão no Porto de Santos



Fonte: Elaborado pelo autor

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A relação porto/cidade não se dá, apenas, do conhecimento da população sobre a existência do Porto de Santos na região, está relação deve ir além da superficialidade.

Com este estudo foi-se observado que a população da baixada santista reconhece a importância econômica e geradora de empregos da área portuária, bem como possuem uma relação direta ou indireta com o Porto de Santos. No entanto, pode-se observar que não há uma homogeneidade do conhecimento sobre as oportunidades que o setor gera. O período de pandemia gerou impactos negativos para a economia e, consequentemente, desestabilizou o mercado mundial. Em um período de inconsistências e incertezas onde os olhares estavam voltados para as perdas e impactos negativos, pouco se observou os setores que se desenvolveram e geraram crescimento, como o Porto de Santos que apesar da crise pandêmica manteve-se gerando crescimento à cidade, seja pela geração de empregos ou manutenção das operações já existentes ou oportunidades de novos negócios.

Há projeções de investimentos significativos para o Porto de Santos e segundo o SEADE (2021) os investimentos das regiões administrativas de São Paulo aponta que Santos foi a 5ª região a receber mais investimentos, logo, um aumento na geração de empregos para a cidade.

Baseado na análise SWOT da SPA, evidenciou-se que uma das ameaças está relacionada a perda do know-how pela não renovação do quadro funcional e a outra quanto a redução da importância da credibilidade junto à Relação Porto/Cidade pós desestatização. Com

isso, fica a reflexão referente ao modo como está sendo a prospecção dos trabalhadores da região, de forma que o conhecimento tácito não está sendo difundido e mão-de-obra qualificada não está sendo absorvida e usufruída para o desenvolvimento portuário.

Com o desenvolvimento deste artigo notou-se a morosidade da evolução/ desenvolvimento dos processos de melhorias do Porto de Santos, onde um deles é no âmbito trabalhista. Com a desestatização do porto, há muitas projeções positivas para o setor portuário que vai impactar diretamente as pessoas, com a possibilidade de novas oportunidades profissionais.

Outra importante consideração neste trabalho se dá à adaptação dos futuros profissionais a um novo mercado de trabalho, ou seja, com a globalização e o desenvolvimento de tecnologias que otimizarão os processos operacionais os trabalhadores precisarão utilizar um princípio básico: empregabilidade, isto é, precisarão se moldar aos novos estilos de negócios e operações.

5. REFERÊNCIAS

SPA. **Conheça o porto**: História. 2021. Disponível em: http://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/historia-2/. Acesso em: 18 mar. 2022

SPA. **Plano Estratégico e Zoneamento do Porto de Santos**. 2021-2025. Disponível em: http://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Plano-Estrategico-2021-2025.pdf. Acesso em: 18 mar. 2022.

PORTAL, Santa. **Presidente da Santos Port Authority dala sobre o futuro do porto com a desestatização**. 2022. Disponível em: https://santaportal.com.br/porto-e-negocios/presidente-da-santos-port-authority-fala-sobre-o-futuro-do-porto/. Acesso em: 06 abr. 2022.

ORNELAS, Ronaldo Santos. **Relação porto/cidade: O caso de Santos**. 2008. 141 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10022009-123934/publico/DISSERTACAO_RONALDO_SANTOS_ORNELAS.pdf. Acesso em: 01 mar. 2022.

LAVEDIN, Pierre. **Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme.** Henri Laurens: Paris, 1926.

SEADE. **Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados Estatísticos**. 2022. Disponível em: https://www.seade.gov.br/. Acesso em: 09 abr. 2022

ANTAQ. **Indicadores de Portos Organizados**. 2022. Disponível em: https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNTEyMDBhMjMtYTEwYy00YjIzLTg2YzEtNzlmYWUyOTU1MWMxIiwidCI6IjhlNTdmNzI3LTBlNWUtNDEzMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNiJ9. Acesso em: 09 abr. 2022.

MONIÉ, Frédéric. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. 2006. 21 f. Monografia (Especialização) - Curso de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em:

https://www.scielo.br/j/rap/a/sJ58WbxPncB9H8dQhsgmtNS/?format=pdf&lang=pthttps://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/santos/pesquisa/19/29763?tipo=ranking&indicador=29761. Acesso em: 26 mar. 2022.

IBGE. **Cidades e Estados**. 2022. Disponível em: stituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Acesso em: 26 mar. 2022.

CORDEIRO, Fabiano Nogueira. **Requisitos para caracterizar a relação porto-cidade em portos brasileiros**. 2018. 121 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia de Transportes e Gestão Territorial, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/198553/PTRA0025-D.pdf?sequence=-1&isAllowed=y. Acesso em: 26 mar. 2022.

TORRICO, Grasiela; NUNES, Maiana Farias Oliveira; CRUZ, Roberto Moraes. Percepção de empregabilidade de trabalhadores em condições incertas do mercado de trabalho. **Revista Gestão Organizacional**, [S.L.], v. 15, n. 1, p. 150-166, 1 fev. 2022. Revista Gestao Organizacional. http://dx.doi.org/10.22277/rgo.v15i1.6616. Disponível em: http://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rgo/article/view/6616. Acesso em: 24 abr. 2022

SILVEIRA, Rita Conceição Barreiros da. Impacto da inteligência artificial na empregabilidade docente. In: Colóquio internacional de gestão universitária, 20, 2021, Santa Catarina. **Artigo.** Santa Catarina: Cigu, 2021. v. 1, p. 1-17. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/230232/210066.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 23 abr. 2022.

CAVALCANTI, Maria Gisella Oliveira. Afinal, o que é "empregabilidade"? O debate em serviço social. **Revista Fsa**, Teresina, v. 10, n. 3, p. 199-211, set. 2013. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/270679281_AFINAL_O_QUE_E_EMPREGABILIDADE_O_DEBATE_EM_SERVICO_SOCIAL. Acesso em: 15 abr. 2022.

Gerhardt, TE; Silveira, DT. **Métodos de Pesquisa.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

DIÁRIO DO LITORAL . **Escala Eletrônica dos Trabalhadores Portuários Avulsos** . Disponível em: https://www.diariodolitoral.com.br/sindical-e-previdencia/escala-eletronica-sera-implantada-a-partir-de-junho/7462/. Acesso em: 4 mai. 2022.

MOTTA, Laura Braga; SOUZA, S. F. D; NASCIMENTO, M. V. D. Analise da Lei 12.815/13 : Segundo a Otica dos trabalhadores e operadores portuários com foco no porto de santos . **Analise da Lei 12.815/13** , Santos SP, v. 1, n. 1, p. 1-13, out./2015. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/21322160.pdf. Acesso em: 4 mai. 2022.

OLIVEIRA, R. N. D. Processo de Privatização do Porto de Santos : Terceiro setor. **Processo de Privatização do Porto de Santos** , Santos SP, v. 1, n. 1, p. 1-141, dez./2006. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://tede.unisantos.br/bitstream/tede/499/1/rodrigo%20nunes%20de%20oliveira.pdf. Acesso em: 3 mai. 2022.

PORTOS E NAVIOS. **Malha Ferroviária recebera investimentos de R$ 1,8 Bilhão em obras de expansão** . Disponível em: https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/malha-ferroviaria-do-porto-de-santos-recebera-investimento-de-r-1-8-bilhao-em-obras-de-expansao. Acesso em: 25 abr. 2022.

REVISTA CAFEICULTURA. **História do Porto de Santos** . Disponível em: https://revistacafeicultura.com.br/?mat=12449. Acesso em: 20 mar. 2022.

SINDICATO DOS ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS . **História e Fundação** . Disponível em: https://www.sindestivasantos.com/post/a-hist%C3%B3ria-da-funda%C3%A7%C3%A3o-do-sindicato-dos-estivadores-de-santos-at%C3%A9-o-in%C3%ADcio-da-ditadura-militar. Acesso em: 3 mai. 2022.

ÂMBITO JURÍDICO . **Lei de Modernização dos Portos por Carla Adriana C. Gilbertoni** . Disponível em: https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-administrativo/a-lei-de-modernizacao-dos-portos/. Acesso em: 3 mai. 2022.