

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA CIDADE PORTUÁRIA - PORTO DE SANTOS

Melissa Lima Oliveira Rêgo Duarte (UMC) - melissa.duarte2@etec.sp.gov.br

Resumo:

A relação de todas as cidades litorâneas brasileiras com o mar, onde existem terminais portuários, está intimamente ligada ao papel histórico da economia brasileira com os portos, cuja origem é de aproximadamente 1800, e vem sendo considerado até hoje como um setor que gera riqueza para o País. A história portuária brasileira vai das instalações rudimentares, implantadas logo após o descobrimento, até os grandes complexos portuários e terminais especializados hoje existentes ao longo de toda sua costa. Essa evolução teve pontos de inflexão importantes em 1808, com a denominada “abertura dos portos às nações amigas”, empreendida por D. João VI; Os portos passam, assim, a serem consideradas instituições extremamente importantes para o desenvolvimento econômico nacional. Os portos passam, assim, a serem consideradas instituições extremamente importantes para o desenvolvimento econômico nacional. O presente artigo trata desta importância dos portos na expansão da economia do País, com foco especial no Porto de Santos e o desenvolvimento sustentável da região.

Palavras-chave: *Porto de Santos, história, sustentabilidade*

Área temática: *GT-13 Globalização, Periferia e Desenvolvimento*

INTRODUÇÃO

As relações entre o porto e a cidade são diversificadas e complexas. Algumas cidades portuárias tem mantido e desenvolvido ao longo da história, relações bem intensas e harmoniosas com seus portos. Em muitas delas é difícil, como se não bastasse impossível de se traçar uma linha divisória entre os interesses e as atividades econômicas da cidade e os do seu porto. Porto e cidade são administrados por organismos diferentes que muitas vezes se ignoram. Abre-se então, uma fratura de interesses e a dinâmica do porto e da cidade.

Todas as funções dos **portos comerciais**, desde a mais básica de servir de infraestrutura para a carga e descarga de mercadorias do tráfego marítimo, até a mais avançada e atual de constituir grandes áreas logísticas de organização dos fluxos de transporte, apresentam importantes impactos, diretos e indiretos no desenvolvimento de uma cidade portuária.

As grandes questões que os portos devem enfrentar e que, certamente constituem o desafio mais importante para um futuro das relações territoriais e econômicas com a sua cidade, podem ser resumidos (de forma esquemática) nas três seguintes questões:

- Oferecer alternativas válidas, econômicas e socialmente, para o porto e a cidade, incluindo espaços portuários históricos que as novas condições do transporte marítimo estão deixando fora de serviço.
- Modernizar as estruturas portuárias tradicionais, adaptando os equipamentos e aparelhagem, mas sobretudo, a organização, gestão e financiamento às novas exigências de custo econômico, eficiência e qualidade atualmente requeridas pelo comércio internacional e pelo transporte marítimo.
- Encontrar fórmulas criativas de cooperação efetiva porto-cidade e de financiamento conjunto pelos diferentes agentes (públicos e privados), para a incorporação de novos espaços que as modernas atividades vinculadas à organização do transporte e à logística necessitam na atualidade.

Sua importância está diretamente ligada a intermodalidade, a geração de novos empregos, ao aumento na movimentação de cargas no país e ao fortalecimento do setor de logística no mercado nacional, considerando-se que a utilização dos portos é indispensável no comércio internacional. (CECATTO, 2009).

Os **portos marítimos** desempenham papel fundamental para a viabilização das trocas comerciais internacionais, sendo que a demanda por seus serviços acompanha o ritmo de crescimento de comércio exterior do país, desenvolvendo as operações portuárias,

industriais em suas cadeias de suprimento que encontram-se globalmente conectadas, muito aquém de seus polos produtores e consumidores estejam localizados em múltiplos países. (FURLAN, 2013).

Seguindo este contexto, os **portos** são fisicamente compostos de um conjunto de instalações dedicadas a movimentação de carga e outras atividades diversas, permitidas pela Lei nº 8.630/93. Os portos devem possuir: bons acessos marítimos e terrestres, obras de infraestrutura de abrigo e atracação, maiores profundidades, retroareas, mão-de-obra qualificada, novos equipamentos de carga / descarga, boas instalações e custos internacionais.

“Um porto existe em razão, por um lado, de sua utilidade para a navegação e o tráfego em si mesmo e, por outro, dos serviços que presta à atividade econômica de uma região. Deve, portanto, localizar-se na vizinhança das correntes de intercâmbio marítimo, isto é, na proximidade das rotas marítimas; mas sua existência pode também depender das necessidades e riquezas do interior e compreende-se que sua posição esteja então sob esta influência.” (Célérier, 1962)

O **porto organizado** é definido como “bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária”, sendo a sua área delimitada “por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado” (Art. 2º, incisos I e II).

“É a denominação geral dada ao complexo composto por vários terminais, equipamentos portuários, fundeadouro, canal de acesso ao porto, vias de acesso ferroviários, rodoviários e fluviais, etc.” (Keedi, 2003)

Em todo o porto existe uma **bacia de evolução** que é denominado um local no espaço aquático nas proximidades do cais, dotado de dimensão e profundidade adequadas, para manobrar as embarcações. (ANTAQ¹, 2009)

Sem estas manobras não há como os navios adentrarem a um berço de atracação onde denomina-se um ancoradouro de um porto ou terminal, chamado de onde o navio atraca² para

¹ Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Foi criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. É uma agência reguladora, vinculada ao Ministério dos Transportes. Tem por finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária, harmonizando os interesses do usuário com os das empresas prestadoras de serviço, preservando o interesse público.

² Encostar um navio a um cais é atracar; tê-lo seguro a uma bóia é amarrar, tomar a bóia; prender o navio ao fundo é fundear; e fazê-lo com uma âncora é ancorar (embora este não seja um termo de uso comum na Marinha, em razão de, tradicionalmente, se chamar a âncora de ferro - o navio fundeia com o ferro!). Recolher o peso ou a

operações. A quantidade de berços de atracação de um porto ou terminal depende do tamanho de seu cais, um espaço no cais, entre cabeços de amarração, tais operações de movimentação das cargas as serem embarcadas, cargas em segurança. (ANTAQ, 2009)

Já um **cais** é uma estrutura, geralmente uma plataforma fixa em estacas, inicialmente de trapiches de madeira³ erguidos em diversos pontos ao longo da bacia do estuário e às margens da antiga cidade, ou região à beira da água, na borda de uma abra ou de um porto onde barcos podem atracar e aportar para carregar e descarregar carga e passageiros. Inclui os atracadouros e pode também incluir píeres, armazéns e outros equipamentos necessários para manipular barcos. Um cais é também um nível mais alto, ou calçada, geralmente recoberto de pedras, ao longo de um rio ou canal, ou a avenida que passa ao longo dessas calçadas. É uma parte contínua de um porto que tem contato direto com o mar onde se localizam os berços de atracação e que podem ser especializados (terminais) ou não (cais comercial). (ANTAQ, 2009)

PORTO, FUNCIONAMENTO E CONTROLE

O transporte marítimo utiliza-se de estruturas portuárias para ser realizado, e estas precisam ser adequadas às suas operações, o que quer dizer estarem aparelhadas para movimentação de cargas e para receber os navios para carga e descarga de mercadorias. De acordo com a Lei nº 8.630 de 25/02/1993, porto organizado é aquele construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.

Os portos têm sido administrados pelas empresas estatais, das várias esferas de governo, mas operados, desde o advento da Lei nº 8.630/93, pelos operadores portuários privados criados por ela. Os operadores portuários podem ser concessionários de partes do porto, denominados terminais portuários, ou independentes, isto é, não terem terminais portuários mas apenas operarem os públicos ou privativos nesse caso, autorizados pelas Companhias Docas no primeiro caso e pelos concessionários no segundo.

Isso implica dizer que um porto hoje no país é apenas uma figura física, e que a figura operativa é o terminal, em geral especializado em determinadas cargas, com exceção dos

amarra do fundo é suspender; desencostar do cais onde esteve atracado é desatracar; e largar a bóia onde esteve é desamarrar ou largar.

³ Originalmente, o nome trapiche era dado ao conjunto do armazém mais a passarela de acesso à embarcação, normalmente construído em madeira.

terminais de containers, que são especializados no equipamento. Os trabalhos no terminal são realizados por empregados do operador portuário, tanto os administrativos quanto os operacionais, incluindo as operações dos guindastes e diversos equipamentos disponíveis, com exceção daqueles no cais ao lado do navio (no costado). Também, estão presentes os trabalhadores avulsos, que são aqueles que não são empregados pelo operador portuário, mas que são chamados à operação quando necessário. São filiados aos diversos sindicatos, como o dos conferentes, bloquistas (que fazem a peação e despeação da carga, isto é, sua amarração, fixação, desamarração, etc.), consertadores, vigias de bordo, capatazia de terra (que opera no cais ao lado do navio), etc.. Entre eles destaca-se o da estiva, que compreende os trabalhadores que operam dentro do navio, denominados de estivadores, e os operadores dos guindastes de bordo, os guincheiros.

Todos eles devem estar registrados no OGMO - Órgão Gestor de Mão-de-Obra existente em cada porto, que é constituído pelos operadores portuários de acordo com a Lei nº 8.630/93, com a finalidade de administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso.

Na entrada e saída dos navios nos portos, utiliza-se os serviços dos práticos, que são os pilotos marítimos, conhecedores das nuances do porto em que operam, chamados para ajudar o comandante nesta operação.

Também utilizam-se rebocadores, que são embarcações de apoio à navegação, que auxiliam os navios nas suas entradas e saídas do porto, inclusive nas manobras necessárias para sua atracação, desatracação e giro em seu próprio eixo.

Como autoridades de controle da navegação encontramos, no campo internacional, a IMO - International Maritime Organization (Organização Marítima Internacional), com a preocupação do controle e promoção da segurança no mar e sua preservação. Para isso, ela criou convenções:

1. ISM Code - International Safety Management Code (Código de Gerenciamento Ambiental), que é um instrumento com o qual controla a construção, operação e navegação dos navios, de modo a preservar o meio ambiente e os mares.

2. SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea (Convenção Internacional para Preservação da Vida no Mar), com a finalidade da segurança dos trabalhadores marítimos, bem como dos navios e instalações portuárias. É criadora do ISPS - International Ship and Port Facility Security (Código Internacional de Segurança a Navios e Instalações Portuárias), que é uma medida de segurança nos portos contra o terrorismo, válida para todas as cargas e países participantes da IMO. O ISPS exige que os países tomem

medidas de segurança em seus portos de modo a proteger os navios que lá escalam e embarcam mercadorias. Isso deve ser feito através da identificação de riscos, planos de segurança e treinamento de pessoal dos portos, sob pena dos navios não serem permitidos atracar e desembarcar nos portos de destino, em especial nos E.E.U.U., por cuja inspiração foi criado este instrumento.

3. MARPOL - International Convention for Prevention of Pollution from Ships (Convenção Internacional para Preservação de Poluição pelos Navios), uma convenção que estabelece, um conjunto de regras visando a preservação do mar e da sua fauna e flora.

4. PORT STATE CONTROL (Controle dos Portos), uma convenção que estabelece o controle dos navios pelo governo do país onde ele se encontra. Isso significa que os navios estrangeiros submetem-se às normas dos países em que estão no momento. Os navios estrangeiros devem, inclusive, hastear a bandeira do país enquanto estiverem em suas águas territoriais.

OS PORTOS BRASILEIROS

Até 1990, o gerenciamento dos brasileiros era totalmente realizado pela Empresa Brasileira de Portos S. A. (PORTOBRÁS) que detinha todo o controle sobre:

- Administrações portuárias e hidroviárias
- Concessionárias públicas
- Programas orçamentários e de investimentos
- Políticas tarifárias e de pessoal.

Criou-se uma burocracia excessiva, com a distribuição de recursos exógenas ao setor, resultando em um regime de trabalho ineficiente, um modelo tarifário distorcido e portos (des)equipados com maquinário obsoleto.

ESTRUTURA PORTUÁRIA

Consideram-se portos organizados aqueles construídos e aparelhados para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedidos ou explorados pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma

autoridade portuária. Estes portos são administrados por empresas estatais, vinculadas ao Ministério dos Transportes, que são as Companhias Docas.

Estas empresas já não estão mais realizando as operações portuárias de movimentação, embarque e desembarque de mercadorias, função já praticamente toda transferida para concessionárias privadas, conforme determinado pela Lei 8.630/1993.

Esta Lei, criada para promover a modernização dos portos brasileiros, dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências, como retirar o Estado das operações portuárias, permanecendo este apenas na sua administração, enquanto as operações são realizadas por empresas privadas.

ESTRUTURA FÍSICA

A estrutura portuária é muito complexa e pode ser composta de infinitas instalações. Abaixo seguem algumas delas para uma ideia geral para entendimento de um porto e sua estrutura:

a) Porto: É a denominação geral dada ao complexo composto por vários terminais, equipamentos portuários, fundeadouro, canal de acesso ao porto, vias de acesso ferroviárias, rodoviárias e fluviais, etc. É sempre um lugar de uma costa marítima ou de um rio ou lago, que oferece às embarcações as condições para entrada e fundeio.

b) Terminal Portuário: É a unidade menor em que é dividido um porto, e que é administrada independentemente por um operador portuário privado ou, quando a administração é estatal, pela União, Estado ou Município. Pode ser composto por um ou mais berços de atracação. São normalmente especializados em tipos de cargas ou de navios.

c) Cais/Berço de Atracação: Cais ou pier de atracação é a estrutura, uma plataforma, onde os navios efetuam embarque e desembarque de carga ou passageiros.

d) Berço é a posição de atracação de um terminal ou porto onde a embarcação entra para as suas operações.

e) Pátios ou Armazéns: São os locais utilizados para acomodação das cargas a serem embarcadas, ou aquelas desembarcadas dos navios.

f) Equipamentos Portuários: São os guindastes, empilhadeiras, transportadores, correias, tubulações, enfim, todos os equipamentos ou estruturas adequadas para movimentação, embarque e desembarque de carga geral, carga granel sólida, carga granel líquida, containers, etc..

ESTRUTURA ADMINISTRATIVA

Dentro da atual estrutura portuária destacam-se as seguintes entidades:

a) Companhias Docas: Que são as atuais administradoras dos portos organizados, funcionando como síndico, e que não participam mais das operações portuárias. Elas não têm ingerência sobre os portos privativos, localizados fora da área do porto organizado.

b) GEMPO - Grupo Executivo para Modernização dos Portos: Grupo interministerial criado pelo Decreto 1.467/95 com o objetivo de coordenar as providências necessárias à modernização do sistema portuário brasileiro, com a efetivação plena das disposições estabelecidas pela Lei 8.630/93. Compete-lhe, entre outras tarefas, elaborar e implementar o programa integrado de modernização portuária; acelerar a implementação de medidas de descentralização da execução dos serviços portuários prestados pela união; adotar providências para o estabelecimento do novo ordenamento das relações entre trabalhadores e usuários dos serviços portuários e adotar medidas visando o efetivo funcionamento dos OGMOs e dos CAPs.

O GEMPO subordina-se à Câmara de Políticas de infraestrutura e é integrado por um representante de cada ministério seguinte: Transporte, Trabalho, Fazenda, Desenvolvimento e Marinha. Também, poderão ser convidados para participar dos trabalhos representantes de outros órgãos ou de entidades públicas ou privadas.

c) CAP - Conselho de Autoridade Portuária: Órgão criado pela Lei 8.630/93, já devidamente instalado nos portos organizados. É o responsável pela regulamentação sobre a exploração portuária, horário de funcionamento do porto, homologação dos valores das tarifas portuárias, estímulo à competitividade, tomada de medidas para desenvolver o porto, entre outros, assuntos de interesse para a melhoria dos portos e suas operações. É composto por representantes do poder público, bem como usuários, operadores portuários e trabalhadores da mão-de-obra e propor melhorias nas operações portuárias.

d) OGMO - Órgão Gestor de Mão-de-Obra: Criado pela mesma Lei, tem a função de administrar o fornecimento da mão-de-obra e controle do trabalho avulso portuário e trabalho portuário. Deve cadastrar os trabalhadores e expedir documentos de identificação, bem como realizar treinamento e selecioná-los para o trabalho portuário solicitado pelo operador portuário. Deve estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso, receber e repassar aos trabalhadores os valores da mão-de-obra e propor melhorias nas operações portuárias.

ESTRUTURA OPERACIONAL

Dentro da estrutura portuária existe toda uma gama de empresas prestadoras de serviços, como as que serão detalhadas adiante que, em conjunto com a administradora portuária, oferecem os serviços necessários a operação do porto.

a) Operador Portuário: Responsável pelas operações alfandegadas portuárias, dentro das áreas dos portos organizados, suas atividades são todas aquelas que envolvem a movimentação de cargas provenientes e/ou destinadas ao transporte aquaviário. As responsabilidades destes operadores portuários são em relação à administração do porto, às mercadorias movimentadas, aos trabalhadores portuários, ao OGMO e ao seu contratante, que poderá ser o armador, exportador ou importador. Em relação à administração do porto, responde pela contratação e utilização da estrutura portuária disponível para as movimentações de mercadorias e operações dos navios. Quanto aos trabalhadores, cuida de sua contratação junto ao Ogmo e do pagamento de suas atividades. Em relação ao seu contratante, suas atividades e responsabilidades são atender às suas necessidades de movimentação de cargas nos embarques e desembarques. O operador portuário tem sua remuneração proveniente da prestação de serviço que é cobrada dos seus contratantes, podendo ser por tonelada, unidade ou container movimentado.

b) Sindicato dos Trabalhadores Avulsos: Conforme determina a Lei, as movimentações de cargas nos navios (embarque, estiva e descarga) são feitas por pessoas devidamente sindicalizadas e filiadas ao Ogmo, dentre elas:

- Sindicato dos Conferentes - pessoas responsáveis pela conferência da entrada e saída de cargas dos navios.
- Sindicato dos Estivadores - responsável pela movimentação e arrumação de cargas a bordo dos navios.
- Sindicato dos Bloquistas - pessoas responsáveis pela "peação e despeção" de cargas a bordo dos navios.
- Sindicato dos Consertadores - trabalhadores que cuidam de consertos de embalagem ou cargas a bordo dos navios.
- Sindicato dos Vigias - responsável pela guarda da entrada de pessoas nos navios atracados nos portos.

c) Práticos (pilotos marítimos): Trata-se de pessoal técnico especializado, com grande conhecimento marítimo e náutico, além de total domínio da região, no porto em que

trabalham e nos canais de navegação. Eles orientam os comandos dos navios nas manobras de entrada e saída dos portos e passagens pelos canais de navegação. Os práticos, embora orientem as operações de entrada e saída em um porto ou canal, são considerados assessores do comandante, não exercendo efetivamente o comando, mas instruindo-o nas operações e procedimentos a serem cumpridos, permanecendo, este último, responsável pelo navio e sua carga. No Brasil, esta atividade foi regulamentada por D. João VI, em 1808, tendo sido aprovado em 1988 o regulamento geral dos serviços de praticagem no Brasil, através do Decreto 97.026/88. O ingresso de pessoas nesta atividade dá-se por intermédio de concursos públicos realizados pelo Ministério da Marinha, nas regiões onde deverá ser exercida a atividade. A necessidade da utilização dos práticos, nos portos e canais brasileiros, é regulamentada por legislação específica, indicando quando e quantos deverão participar das manobras dos navios. O uso da praticagem é, inclusive, um dos princípios da IMO.

d) Rebocadores (Tug/Tugboat/Towboat): São pequenas embarcações dotadas de motores de grande potência e utilizadas no auxílio das manobras dos grandes navios na entrada, atracação e saída dos portos e canais em todo o mundo. Também atuam nos serviços de rebocagem de navios nos portos, alto mar e em salvamentos. No Brasil, a legislação regulamenta o uso destas embarcações nos portos e canais, indicando a necessidade e quantidade de embarcações que deverão ser utilizadas nas manobras dos navios.

O PORTO DO CAFÉ

Ao final do século XVIII, o café já era cultivado nas cercanias da cidade do Rio de Janeiro e, em seguida, seu cultivo expandiu-se pela Baixada Fluminense e vale do Paraíba, onde tornou-se o produto dominante.

O sucesso cafeeiro, a partir do início do Segundo Reinado, foi o grande responsável pela estabilização política e transferiu para a região centro-sul a hegemonia econômica, antes detida pela região Nordeste.

Modo de produção: Plantation, entretanto, o modo de se produzir o café seguia os mesmos parâmetros da economia açucareira, desde os primórdios da colonização: latifúndio, monocultura, escravocracia e exportação, ou seja, o arcaico sistema de plantation.

A mentalidade desses cafeeiros que não investiam em outros setores produtivos, gastando (dilapidando) fortunas em supérfluos, em artigos de consumo de luxo, o que acarretou a rápida decadência da produção cafeeira do vale do Paraíba. O café ultrapassou as fronteiras rumo ao oeste paulista, a partir de campinas. De campinas, o café seguiu para itu e

ribeirão preto. Na região de ribeirão preto, formou-se o núcleo produtor do melhor café brasileiro. Ali, o café encontrou seu “habitat perfeito”: clima favorável e solo extremamente fértil, conhecido como terra roxa, devido à adaptação fonética da palavra italiana “rossa”, que significa vermelha, e, então, seguiu também para Minas Gerais, Paraná e Mato Grosso.

As transformações provocadas pela produção cafeeira, culminou em crescimento e promoveu algumas na estrutura e na organização socioeconômica: a mão-de-obra escrava foi substituída por imigrantes europeus assalariados, que se mostraram economicamente mais produtivos, e as novas tecnologias introduzidas inseriram o Brasil ao mundo.

A HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS

A história do Porto de Santos começa com Braz Cubas, integrante da expedição portuguesa de Martim Afonso de Souza, que chegou ao Brasil em janeiro de 1531; Foi de Braz Cubas a ideia de transferir o porto da baía de Santos para o seu interior, em águas protegidas, contra o ataque de piratas; Escolhido o sítio denominado Enguaguaçu, no acesso do canal de Bertioaga, logo se formou um povoado, motivo para a construção de uma capela e de um hospital, cujas obras se concluíram em 1543. O hospital recebeu o nome de Casa da Misericórdia de Todos os Santos. Em 1546, o povoado foi elevado à condição de Vila do Porto de Santos. Em 1550 instalou-se a Alfândega

Seguindo os 3 séculos e meio seguintes, o Porto de Santos, embora tivesse crescido, manteve-se em padrões estáveis, com o mínimo de mecanização e muita exigência de trabalho físico;

Até meados do séc. XIX, quando o porto ainda não apresentava movimento significativo para a economia nacional, Santos não passava de um pequeno núcleo urbano, com escassa população; As condições de higiene e salubridade do porto e da cidade eram muito ruins, propiciando o aparecimento de epidemias; Logo após a Independência do Brasil, em 1828, a vila de Santos possuía 5.146 habitantes. Vinte e seis anos após, em 1854, já elevada à categoria de cidade (fato ocorrido em janeiro de 1839), a população era de 7.855 pessoas, chegando a 9.151 moradores em 1872;

SANTOS, “O PORTO DO CAFÉ”, 1870 – 1929

No dia 13 de outubro de 1869 o ministro Joaquim Antônio Fernandes Leão, com a rubrica de Sua Majestade o Imperador D. Pedro II, assinou o Decreto 1.746 que autoriza[va] o

Governo a contratar a construção nos diferentes portos do império, de docas e armazéns para carga e descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação.

Na formulação da base legal no Segundo Império, com o Decreto Legislativo, originado de uma Resolução da Assembleia Geral, autorizava o Governo a abrir concorrência pública para que os empresários interessados pudessem executar obras de melhoramentos nos portos brasileiros, recebendo em troca o direito de exploração de tarifas de embarque e desembarque de mercadorias, na forma de concessão de Serviço Público.

DAS TROPAS DE BURRO À FERROVIA (1867)

Este sistema ferroviário, todo construído à custa da lavoura cafeeira, seria ao mesmo tempo um dos fatores básicos de sua extraordinária expansão por rincões bem distantes do porto exportador, pois até o advento desta era ferroviária paulista, os cafezais não se distanciavam mais que uns 150 km, em média, de Santos, em função do meio de transporte até então dominante: as tropas de burros. Daí aquele colar de pequenos portos que se enfileirava no rendilhado litoral que vai de Santos a São João da Barra, na foz do Paraíba do Sul.

A era ferroviária, a partir do último quartel do século XIX, iria causar o desaparecimento daqueles pequenos portos, numa verdadeira captura econômica a favor, exclusivamente dos dois principais: Rio de Janeiro e Santos.

“INAUGURAÇÃO” DO PORTO DE SANTOS EM 1892

O processo jurídico - político necessário ao surgimento de um complexo portuário coerente com a articulação do Brasil às economias centrais capitalistas, as dificuldades para montagem de empresas concessionárias dos serviços portuário, as opções tecnológicas, o próprio movimento portuário, etc.,

No Império, não eram contemplados com relevo na historiografia econômica brasileira, embora seja consensual o caráter de dependência da nossa economia do mercado internacional. Por isso, tornou-se necessário, numa primeira instância, analisar a estrutura jurídica realizada no correr do período monárquico e que dotou o País de uma infraestrutura portuária coerente com as necessidades de sua nova inserção na divisão internacional do trabalho, e rompendo com o modelo portuário advindo da Colônia.

Todos esses indicadores apontam para a importância comercial de Santos com a Associação Comercial de Santos criada em 1870 e a cristalização de duas facções burguesas características. De um lado, o grande capital nacional e internacional composto pelos exportadores e importadores, banqueiros, atacadistas e comissários, além da San Paulo Railway e da Cia. Docas de Santos. Do outro, os pequenos comerciantes, donos de trapiches, do porto do tipo antigo, não representados pela Associação Comercial de Santos, mas com forte influência na Câmara Municipal.

Em 1880 o número de pontes/trapiches existentes em Santos era de dez; três anos mais tarde, o número ascendia a quatorze, e, sem 1889, atingira a espantosa ordem de vinte e três trapiches/pontes para o embarque de mercadorias, com realce para o da San Paulo Railway,.

A 19 de outubro de 1886, o Governo Imperial mandou publicar os editais para a abertura de concorrência.(Honorato, 1995.)

INTENSA RELAÇÃO DO PORTO COM A CIDADE

A partir de fins do século passado (XX), quando o porto de Santos superou o do Rio de Janeiro na exportação do número de sacas de café, já se havia estruturado na sua praça o que se chama até hoje de “alto comércio do café”.

Nesta área, assim delimitada que compõe todo o conjunto do que denominamos Grande “Centro Comercial de Santos”, está justamente encravada em sua porção mais central o que se convencionou chamar de Área do Alto Comércio do Café, onde se encontram não somente todas as casas que comerciam com o produto (Comissárias e exportadoras), como também a rede bancária, a maioria dos armazéns que recebem o café chegado do interior e onde são eles rebeneficiados e preparados para exportação, bem como as firmas que comerciam com a sacaria, a Bolsa Oficial do Café. As casa dos despachantes oficiais, etc.

PORTO DE SANTOS

Por mais de três séculos e meio, o Porto de Santos, embora tivesse crescido, manteve-se em padrões estáveis, com o mínimo de mecanização e muita exigência de trabalho físico. Além disso, as condições de higiene e salubridade do porto e da cidade eram altamente comprometidas, propiciando o aparecimento de doenças de caráter epidêmico.

A cultura do café estendia-se, (na ocasião do início da operação, em 1867, da São Paulo Railway), por todo o Planalto Paulista atingindo até algumas áreas da Baixada Santista,

o que pressionava as autoridades para a necessidade de ampliação e modernização das instalações portuárias. Em 12 de julho de 1888, pelo Decreto nº 9.979, o grupo liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle foi autorizado a construir e explorar, por 39 anos, depois ampliado para 90 anos, o Porto de Santos, com base em projeto do engenheiro Sabóia e Silva. Os concessionários constituíram então a empresa “Companhia Docas de Santos”.

Inaugurado em 1892, o porto não parou de se expandir, atravessando todos os ciclos de crescimento econômico do país, aparecimento e desaparecimento de tipos de carga, até chegar ao período atual de amplo uso dos contêineres.

O café estendia-se por todo o Planalto Paulista, atingindo até algumas áreas da Baixada Santista, trazendo a necessidade de ampliação e modernização das instalações portuárias; Em 12 de julho de 1888, pelo Decreto nº 9.979, após concorrência pública, o grupo liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle foi autorizado a construir e explorar, por 39 anos, depois ampliado para 90 anos, o Porto de Santos, com base em projeto do engenheiro Sabóia e Silva; Para construir o porto, os concessionários formaram a empresa Gaffrée, Guinle & Cia., com sede no Rio de Janeiro, mais tarde transformada em Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e, em seguida, em Companhia Docas de Santos (1892);

O marco oficial da inauguração do Porto de Santos é 2 de fevereiro de 1892, quando a então Companhia Docas de Santos - CDS, entregou à navegação mundial os primeiros 260 m de cais, na área, até hoje denominada, do Valongo. Naquela data, atracou no novo e moderno cais, o vapor "Nasmith", de bandeira inglesa.

Começa nova fase para a vida da cidade, pois os velhos trapiches e pontes fincados em terrenos lodosos, foram sendo substituídos por aterros e muralhas de pedra. Uma via férrea de bitola de 1,60 m e novos armazéns para guarda de mercadorias, compunham as obras do porto organizado nascente. O cais e os novos armazéns continuam sendo construídos, e, em 1909, chega-se à extensão total de 4.720 metros. Um vigoroso trabalho de saneamento é feito na cidade com a construção de rede de esgoto (concluída em 1914) e 17 Km de canais de drenagem das águas pantanosas, definindo o plano urbanístico que orienta o crescimento da cidade na direção das praias. A população cresce mais:

- 1890 = 13.012;
- 1900 = 50.389;
- 1913 = 88.967;

O movimento de exportação de café pelo Porto de Santos é crescente e atinge a marca de 13.453.104 sacas de 60 Kg exportadas. Cria-se na cidade um conjunto de serviços – os negócios do café – responsável pela expansão econômica da região;

Nos anos 1950 e 1960, o crescimento prossegue, influenciado pela implantação do parque industrial de Cubatão e pela conclusão da Via Anchieta. O porto não parou de se expandir, atravessando todos os ciclos de crescimento econômico do país, aparecimento e desaparecimento de tipos de carga, até chegar ao período atual de amplo uso dos contêineres; Açúcar, café, laranja, algodão, adubo, carvão, trigo, sucos cítricos, soja, veículos, granéis líquidos diversos, em milhões de quilos, têm feito o cotidiano do porto, que já movimentou mais de 1 (um) bilhão de toneladas de cargas diversas, desde 1892, até hoje.

Em 1980, com o término do período legal de concessão da exploração do porto pela Companhia Docas de Santos, o Governo Federal criou a Companhia Docas do Estado de S. Paulo - CODESP, empresa de economia mista, de capital majoritário da União.

Já foi considerado o Porto da Morte, no Século 19. Os navios evitavam atracar no porto formado por trapiches de madeira, com medo da febre amarela. A cidade alagada provocava morte e até a peste bubônica quase dizimou a população.

□ É o maior Porto da América Latina e sua estrutura é considerada a mais moderna do Brasil. O Porto de Santos ficou sob administração da CDS, Companhia Docas de Santos (concessionária privada que obteve a concessão ainda no Governo Imperial) durante 90 anos, de 1890 até 7 de novembro de 1980.

Distante cerca de 70 quilômetros da quarta maior cidade do mundo, São Paulo, o porto é servido por duas ligações ferroviárias e duas estradas que ligam à capital e uma estrada para o sul do país. Os distritos industriais da Grande São Paulo e o complexo industrial de Cubatão existem graças ao Porto de Santos.

A Cosipa, Companhia Siderúrgica Paulista, ligada à siderúrgica USIMINAS, de Minas Gerais, também opera um porto privativo que utiliza o mesmo canal de tráfego de embarcações. É praticamente uma extensão particular do Porto de Santos. Liderando o mercado nacional portuário, o Porto de Santos atende também vários países latino-americanos.

PORTO INDUSTRIAL

Poucos anos após a Independência do Brasil, Cubatão⁴ era uma pequena vila ao redor de uma Barreira Fiscal montada junto aos caminhos de acesso ao planalto paulista. Nascido também de São Paulo, como consequência direta da sua proximidade. Foi organizado na fase

⁴ Cubatão - Nome que os indígenas davam aos portos de mar morto nas fraldas das Serras e Montes".

da utilização do mar, ou seja, do porto de Santos, de modo à com ele constituir uma única unidade econômica. Na falta de um desses elementos – porto ou metrópole – Cubatão não teria razão de ser, já que sua importância está vinculada à interação desses dois fatores. GOLDEENSTEIN, 1972.

O caminho de volta de parte destes produtos, na exportação de manufaturados e matérias primas da indústria de base, também passará pelo Porto de Santos. Neste ciclo, que agrega a atividade industrial ao porto, tanto diretamente, na instalação de indústrias em Cubatão, como indiretamente, como elo de transporte para o interior do Estado de São Paulo, perceberemos uma nova onda de expansão territorial do complexo portuário. Esta expansão ocorrerá principalmente na área interior, vizinha ao canal do estuário, através da instalação de todo o polo siderúrgico e petroquímico no Município de Cubatão. Também este município praticamente adquire sua configuração atual como consequência direta deste período.

Após este período, sem perder seu embarque de café, o porto de Santos passa a exercer papel fundamental na implantação do Brasil industrial.

A instalação da indústria de base, siderúrgica e petroquímica, no município de Cubatão, atualmente integrante oficial da região da Baixada Santista, caracteriza uma nova fase, o porto industrial.

Para alavancar a industrialização crescente no país, a atividade exportadora de café passa a conviver com nova movimentação, que supera a primeira, transformando-se o porto no grande importador do país.

Esta importação de insumos para a planta industrial vai abastecer o polo siderúrgico e petroquímico de Cubatão, mas principalmente atenderá ao crescente polo industrial que se instala primeiramente na Grande São Paulo, para depois disso se estender, à então em formação Macro Metrópole Paulistana, incluindo aí municípios das regiões de Campinas, de São José dos Campos e de Sorocaba...os planos para substituição de importações, que trouxeram indústrias de base, a política rodoviarista, e a consequente implantação do parque automobilístico no ABC paulista, também incentivados pelo governo federal está entre as inúmeras ações de políticas públicas que ajudam a compreender o porquê desta concentração (econômica e social) em determinada parte do território. Se quisermos caracterizar este período no tempo, poderemos dizer que representa as décadas de 1950, 1960, 1970 do século passado, coincidente com o apogeu da industrialização fordista. Se levarmos esta caracterização para a questão do território das cidades, diremos que assim como o ciclo do café representou o território do Município de Santos, o ciclo industrial representou o Município de Cubatão.

As atividades se sobrepõem, o porto continua exportando café, agregando outros grânéis sólidos, como açúcar e soja, além de toda a movimentação industrial que continua em expansão. Manteve-se como porto de café até praticamente a Segunda Guerra, quando a quantidade de café exportado decresceu de 3/4 para 1/3 do volume total de exportações. A partir de 1940 e principalmente a partir de 1954, com o funcionamento da RPBC - Refinaria Presidente Bernardes de Cubatão, o café foi progressivamente desbancado pelo petróleo, no movimento total do porto, o que se evidenciou na paisagem pelas modificações introduzidas no equipamento portuário. Na Ilha Barnabé, em frente às Docas, é construído o cais para inflamáveis (301 metros) e os tanques para depósitos que em 1960 já tinham capacidade para 400 mil litros. Principais investimentos públicos e privados estruturadores do espaço da Baixada Santista

REFERÊNCIAS

ALVES, F.A.S.; PINTO, C.C. Introdução ao Shipping, Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar, 1998.

CAIXETA, J.V.F. Gestão Logística do Transporte de Cargas, São Paulo: 1a ed., Atlas, 2001.

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA. Normas e procedimentos. Disponível em ; Acesso em 10/Fevereiro/2006.

CECATTO, C. A importância do modal marítimo no Brasil. (2009) Disponível em: http://www.ecivilnet.com/artigos/pdf/importancia_do_transporte_maritimo_no_brasil.pdf Acesso em 30/08/2014.

CÉLÉRIE, P. Os Portos Marítimos. tradução de Issac e Frejda Schenkman. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962.

COIMBRA, D.B. O Conhecimento de Carga no Transporte Marítimo. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

COLLYER, M.A. Dicionário de Comércio Marítimo, Rio de Janeiro: 3a ed., Lutécia, 2002.

FARIA, S.F.S. Transporte Aquaviário, São Paulo: 1a ed., Aduanas, 1998.

FLEURY, P.F. Logística Empresarial - A Perspectiva Brasileira, São Paulo: 1a ed., Atlas, 2000.

FURLAN, P. K. Análise dos procedimentos operacionais e burocráticos dos portos brasileiros: Estudo de caso porto de santos. (2013). 167f. Tese (Mestrado em ciências) Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia Naval e Oceânica, São Paulo, 2013.

GOLDEENSTEIN, L. A Industrialização da Baixada Santista, estudo de um centro industrial satélite. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, Instituto de Geografia, 1972. Pg 11.

HONORATO, C. O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1870- 1914). SP. HUCITEC/PMS, 1995.

HONORATO, C. O Novo Estado no Estado Novo: análise da interventoria Amaral Peixoto no antigo Estado do Rio de Janeiro. Niterói, ICHF/UFF, Dissertação de Mestrado, 1987, mimeo.

KEEDI, S. Transportes, Unitização e Seguros Internacionais de Carga – Prática e exercícios, 2a ed., São Paulo. Aduaneiras, 2003.

KEEDI, S.; MENDONÇA, P.C.C. Transporte e Seguro no Comércio Exterior, São Paulo: 2a ed., Aduaneiras, 2003.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. GEIPOT – Relatório sobre a Lei 8.630. Disponível em < <http://www.geipot.gov.br/>>. Acesso em 01 de dezembro de 2005.

NOVO MILÊNIO. O Contêiner. Disponível em . Acesso em 10 de março de 2006.

O CONTÊINER. O Contêiner. Disponível em . Acesso em 10 de Março de 2006.

PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S.G. Portos e Meio Ambiente, São Paulo: 1a ed., Aduaneiras, 2002.

SILVA, C.F., PORTO, M.M. Transporte, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias, São Paulo: 2 a ed., Aduaneiras, 2003.