

Em 124 anos, mais de 5 séculos de história

Na data de hoje, em 1892, atracava o primeiro navio no primeiro trecho de cais do complexo. Mas a jornada do Porto começa em 1502

DA REDAÇÃO

Os 124 anos do Porto de Santos, celebrados oficialmente hoje, não escondem os 514 anos de história do cais santista. Ao se desenvolver em ciclos, o complexo portuário quebrou barreiras e ganhou a estruturação que tem atualmente devido à missão inicial: escoar a produção nacional para outros lugares do mundo, além de servir de porta de entrada para insumos e até imigrantes. O trajeto o consolidou como o principal da América Latina.

Foram pelo menos seis ciclos de desenvolvimento até que o estuário, que abrange Santos, Guarujá e Cubatão, encontrasse a verdadeira vocação e passasse a brigar terminais marítimos constituídos e com propósitos delineados. A história mostra que, a partir das necessidades o Porto foi se adequando. A primeira delas surgiu logo em 1502, quando passou a abrigar e abastecer navios portugueses, no início do processo de colonização.

Nas décadas seguintes, o estuário passa a receber as embarcações que levavam as mercadorias extraídas ou produzidas na então colônia, inicialmente o açúcar dos engenhos. Mas a produção regional não deu certo em razão do solo infértil para cana. E quando entram em cena as Minas Gerais, entre o final do século 17 e final do século 18, que ajudaram a dar continuidade aos objetivos de crescimento do Porto que, ainda em trapiço, exportava o ouro nacional.

A situação de bem-estar só foi encerrada quando o Rio de Janeiro abriu uma rota exclusiva para poder escoar o metal precioso à Europa, o que obrigou a Santos a ter que se reinventar com o que já sabia fazer.

Foi a vez do segundo ciclo da cana – ou do açúcar – mas então produzido no Interior de São Paulo. Nessa época, as mercadorias chegavam à região por meio de trilhas na Serra do Mar e, depois, pela Calçada de Lorena. A via logo foi substituída pela antiga estrada Caminho



Construção da maior parte dos trechos de cais do Porto de Santos ocorreu no século passado, durante a gestão da Companhia Docas de Santos



Em dezembro passado, na Bolsa de Valores de São Paulo, as mais recentes concessões de terminais do complexo

do Mar, construída justamente para agilizar e dar maior segurança ao escoamento da produção agrícola que, no século 19, daria destaque ao café, até hoje com participação rele-

vante nos embarques.

Com a inauguração da Estrada de Ferro São Paulo Railway, em 1867, os grãos do planalto passaram a chegar a Santos em até 4 horas – ante as 10 horas

necessárias para percorrer a antiga calçada. Tal avanço fez com que o Governo Federal, à época, abrisse uma concorrência para, enfim, construir um cais na região. A disputa foi

vencida em 1888 pelos empresários Cândido Gaffré e Eduardo Guinle, que fundaram a Companhia Docas de Santos (CDS) e ergueram o primeiro trecho do costado no Paquetá.

O navio *Nasmyth* foi o primeiro a atracar na nova estrutura, marcando o nascimento do estruturado Porto de Santos, em 2 de fevereiro de 1892, há exatos 124 anos.

Nas décadas seguintes, o cais santista começou a ganhar as feições de complexo portuário, tal qual é conhecido atualmente. E logo foi diretamente impactado pelo início da tardia industrialização do Brasil: era a hora de se modernizar ainda mais, além de movimentar não somente a produção agrícola nacional.

Com as chegadas das rodovias Anchieta e Imigrantes, ligando o Planalto ao Litoral, o Porto cresceu ainda mais.

Em 1980, com o fim do contrato de concessão dos Guinle, o

complexo santista volta para a gestão direta do Governo Federal, que repassa sua administração para uma empresa sob seu controle acionário, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

Na década seguinte, o Porto dá seu próximo salto com a aprovação da Lei de Modernização dos Portos (nº 8.630, de 1993), que repassa a operação à iniciativa privada e impulsiona o processo de concessão de terminais. Isso leva o complexo a uma nova fase de crescimento em suas movimentações de carga – até chegar, em 2015, aos 119,9 milhões de toneladas embarcadas e descarregadas.

Os princípios da Lei de Modernização são reafirmados, mais de uma década depois, com a criação da Secretaria de Portos, em 2007, que visaria dar maiores garantias ao setor diante do Governo Federal. A pasta passa a atuar próxima ao Porto, que recebe investimentos de destaque, como sua dragagem de aprofundamento e a construção das avenidas perimetrais.

Em 2013, o País ganha uma nova lei dos portos, a de nº 12.815. O mais recente marco regulatório do setor, ela chegou com a missão de agilizar processos, dar maior autonomia para a iniciativa privada, modificar as regras dos contratos de concessão e reestruturar a participação do trabalhador portuário sindicalizado no cais.

É neste cenário em que tem início uma nova fase de licitações de terminais do complexo santista. Em dezembro passado, o Governo fez o leilão de três instalações. Neste semestre, mais dois serão oferecidos. São as mais recentes medidas a impactar a história do Porto de Santos, reforçando seu papel como a principal porta do comércio exterior brasileiro.