

130 anos de mudanças e muita história para contar

Trajatória do Porto de Santos é marcada por transformações econômicas e de operações que o tornaram referência internacional

Se, hoje, o Porto de Santos completa 130 anos como palco de tecnologias avançadas que trazem cada vez mais agilidade e competitividade às operações, os primeiros anos foram marcados por um cenário inverso, que só começou a mudar no final do século 19, com a concessão do complexo à iniciativa privada. Devido às suas características topográficas, Santos nasceu com vocação portuária, ainda nos idos coloniais.

“Situada numa ilha estuarina, com lagamares dotados de profundidades adequadas para abrigar grandes embarcações, a terra santista se tornou o porto seguro a viajantes e aventureiros que se lançavam nos mares do Atlântico Sul desde o século 16. Além disso, a escolha de Portugal para início do processo de colonização nesta região foi fundamental para o escoamento do primeiro produto de fonte econômica do país, a cana-de-açúcar”, destaca o jornalista e escritor Sergio Willians.

Segundo ele, apesar de distante em termos de configuração estética e operacional em relação aos dias de hoje, o Porto testemunhava entre os séculos 16 e 19 o embarque de toneladas de mercadorias produzidas na Capitania de São Vicente. A lista inclui açúcar, tabaco, algodão e ouro de Goiás e Minas Gerais. Pelo complexo, também chegavam sal e outros gêneros importantes aos paulistas.

“Porém, nenhum desses produtos foi tão capaz de transformar a realidade do porto quanto o café. A rubiácea semeada nos sertões de São Paulo começou a propiciar novos ares à cidade portuária a partir da segunda metade do século 19, embora o embarque de café já fosse realidade desde 1780”.

O ouro verde, como era figuradamente conhecido, foi a mola propulsora para a modernização do cais santista, que se renovou pela necessidade de escoamento do produto ao exterior. Foi o café, inclusive, que levou o Porto de

Santos a se tornar fonte de oportunidades para a iniciativa privada, pois o Governo não tinha fôlego suficiente para investir. Com a formação do grupo que originou a Companhia Docas de Santos (CDS), o cais santista passaria a vivenciar uma nova era.

“Foi uma virada de página tão significativa que até os dias de hoje a história do porto santista é comemorada a partir de 2 de fevereiro de 1892, quando o vapor inglês Nasmyth atraca no primeiro trecho de cais linear organizado. A partir daí, o porto viveu grandes momentos de expansão, protagonizando transformações como o projeto de aterramento de Outeirinhos”, disse Willians.

Ao longo das décadas, explicou o jornalista, Santos atingiu o status de principal porto do Hemisfério Sul, batendo recordes sucessivos de movimentação de cargas. No entanto, com o avançar do tempo, ficou para trás em âmbito tecnológico. A concessão da CDS termina em 1980, quando é criada a estatal Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), que passa a comandar as operações portuárias. Desde 2020, a Codesp ganhou a denominação de Santos Port Authority (SPA).

“A partir de 1993, com a Lei de Modernização dos Portos, as classes trabalhadoras perdem espaço, os terminais passam a ser arrendados pela iniciativa privada e a Codesp fica com a tarefa de ser a autoridade reguladora, além de cuidar de questões da infraestrutura do complexo”.

Agora, com o novo processo de desestatização ganhando cada vez mais corpo, o Porto de Santos está prestes a mais uma vez virar uma página de história e entrar em um capítulo desconhecido. “Isso nos leva a uma reflexão: como será o futuro do Porto?”, questiona Willians. Não se sabe a resposta, mas o certo é que, após 130 anos, o Porto de Santos ainda terá muita história para contar.



Obras do pintor Benedicto Calixto de 1882 (quadro superior) e 1914 (mais abaixo) mostram a mudança na estrutura das operações portuárias

Importância logística

■ **Localização:** fica a 70 km de São Paulo, o maior centro industrial, comercial, financeiro e de consumo da América Latina. Mas Santos é, por excelência, o porto do Brasil. Sua zona de influência (hinterlândia) primária compreende cinco estados (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e São Paulo) que somam 81 milhões de pessoas e respondem por 51% do PIB brasileiro.

■ **Linhas marítimas:** na condição de principal porto da Costa Leste da América do Sul, o Porto de Santos é servido pelas linhas regulares de

navegação com o mundo inteiro. Nos tráfegos de contêineres, 94% das linhas internacionais com rotas que incluem o Brasil escalam em Santos.

■ **Menor distância para Ásia:** Santos tem o menor spread portuário por US\$/ton brasileiro nas rotas com a Ásia em relação aos portos do Arco Norte. E a Ásia é destino de 80% das exportações brasileiras.

■ **Capacidade instalada:** Tem uma robusta capacidade instalada, para movimentar 160 milhões de toneladas por ano. É um complexo multipropósito (atendendo a todos tipos de carga) e

tem uma superestrutura em franca modernização.

■ **Acessos integrados:** é acessado por quase todos os modais de transporte (rodovia, ferrovia e dutovia).

■ **Expansão da Poligonal:** tem uma nova fronteira de áreas greenfields, a serem incorporadas por meio da expansão da poligonal, para desenvolvimento de novos empreendimentos. A expansão da poligonal praticamente dobrará a área seca do Porto dos atuais 8 km² para 15,5 km².

FOTOS ACERVO PINACOTECA BENEDITO CALIXTO