

Cinco séculos a serviço da produção nacional

Porto de Santos completa 122 anos, mas sua história começa em 1502

"Nasce, nunca se sabe quando morrerá, / enredo sobre o mangue, final em aço, pedra, / argamassa e tempo / friamente dinâmico, mas do secreto calor / humano pernoite e dia, / é o salário, a renda / a estatística, / a grafia dos mastros e das quilhas ancoradas, / fala o dialeto universal, gesticula por todas as bandeiras, / da cidade porta e marca."

VERSOS ESCRITOS PELO POETA SANTISTA ALCIDES ABRANTES EM 1960. EXTRAÍDOS DE SUA PUBLICAÇÃO SANTOS - SENTIMENTO E MEMÓRIA

JOSÉ CLAUDIO PIMENTEL
DA REDAÇÃO

São 122 anos oficiais, mas a idade ultrapassa, seguramente, os 511 anos. A história do Porto de Santos se confunde com a da Baixada Santista, a do desenvolvimento de São Paulo e até mesmo com a do crescimento do Brasil. O cais do estuário, que hoje abrange três cidades, surgiu, timidamente, com o papel de escoar as produções locais incipientes. Entretanto, logo encontraria sua vocação.

Foram necessários mais de 5 séculos para que o complexo portuário santista tomasse a proporção que hoje é conhecida mundialmente. "A história nos conta que a partir da necessidade, o Porto de Santos se desenvolveu. Mas nunca deixou de atender à demanda", pontua a historiadora Wilma Therezinha Fernandes de Andrade.

COMEÇO PROMISSOR

Quase dois anos após o descobrimento do Brasil, em 22 de janeiro 1502, o navegador português Gonçalo Coelho, quem comandou as primeiras expedições exploratórias na colônia, ao lado de Américo Vespúcio, instalou provisoriamente um "porto" onde hoje localiza-se a Ponta da Praia. Na verdade, as naus (navios de grande porte daquela época) eram fundeadas no canal e os tripulantes chegavam às margens em barcos.

Após 30 anos, já com a chegada de Martim Afonso de Sousa, de Portugal, com a missão de estimular a economia com o plantio da cana de açúcar nessa região, o então Porto de São Vicente (por causa da Ilha de São Vicente, onde está Santos) mudou de lugar para dar os primeiros passos do crescimento. "Ele foi levado para dentro do Estuário, próximo ao Valongo, e passou a cumprir a sua missão de escoar a produção brasileira em trapiches", explica Wilma Therezinha.

Até então, o Porto tinha a missão de apenas abastecer os navios (portugueses e países aliados, na maioria), que ficavam durante muito tempo viajando pelo Oceano Atlântico ou costeando o Brasil. A história narra que, quando Martim Afonso chegou à região, ressaltou que a transferência do fundeadouro para o interior do Estuário era estratégica pela profundidade, largura do canal, tranquilidade do mar e proteção contra os ventos.

No entanto, mesmo após Santos ter se elevado à Vila e se desvinculado da Vila de São Vicente (onde registros históricos indicaram também a possível existência de um trapiche alfândega no Engenho de Jerônimo Leitão, próximo da

estrutura da Ponte Pênsil), o entusiasmo durou pouco, já que o esgotamento e a infertilidade das terras fez com que a produção da cana declinasse acentuadamente.

PORTO DO OURO

A primeira grande crise, então, atinge a vila e interrompe o crescimento do Porto. A situação só foi melhorar, quando, ao final do século 17 e começo do século 18, o cais passou a escoar a produção das recentes Minas Gerais. "Foi a época em que o Porto de Santos tornou-se o Porto do Ouro, sendo a principal rota de saída desse tipo precioso do Brasil", afirma a historiadora.

Mais uma vez Santos tem um revés depois que o Rio de Janeiro abriu uma rota direta com Minas, encurtando o trajeto e possibilitando maior rapidez na exportação do ouro. Um novo período de estagnação chega à região. São Paulo, inclusive, teve que aceitar a ser subordinada à capitania vizinha (o Rio) e o Porto perdeu bruscamente a movimentação para o concorrente.

Até este período, todavia, a ligação entre o Litoral e o Planalto paulistas ocorria em trilhas (a de Tupiniquins, aberta pelos índios, e até o Caminho do Padre José de Anchieta, aberto por um cavaleiro como punição a um crime na época). O trajeto, repleto de desníveis, era percorrido com as mercadorias pelos escravos ou carregados pelos animais que aguentavam mais de um dia de viagem.

DOCE CALÇADA

O desenvolvimento do Porto foi retomado ao final do século 18, com a chegada do segundo ciclo do açúcar. Desta vez, no Interior de São Paulo (que já havia retomado sua independência em relação ao Rio de Janeiro), onde as terras são férteis. Foi nesse momento que é construída a Calçada de Lorena, a pedido do então governador-geral da capitania, Bernardo José Maria de Lorena (por isso o nome). Ela constituiu a primeira ligação "pavimentada" entre Santos e o Planalto.

"O Porto começou a se desenvolver fortemente e precisava agilizar o transporte das cargas. O trajeto passou a ser feito em 10 horas, em média", conta Wilma Therezinha. Quase 50 anos depois, a Estrada da Maioridade, (o nome dado por causa da maioria do do imperador Dom Pedro II) foi construída. Ela, hoje já desativada, chamava-se Rodovia Caminho do Mar. Mas a primeira via para veículos tinha movimentação e até transporte de passageiros entre as duas cidades.

No mesmo período, no século 19, o café passou a se destacar e o Porto de Santos o recebeu, tornando-se o principal produto de exportação. Além disso, os trapiches (nome dos antigos armazéns portuários) começavam a receber os imigrantes, que chegavam ao Brasil na esperança de uma vida próspera.

TRILHAS DA FAZENDA

Em 1867, com a inauguração da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, pela São Paulo Rai-



As várias facetas do Porto de Santos: Em 1882, no Porto do Consulado, pontes ligavam os navios aos armazéns (trapiches); e em 1908, o trecho inicial de cais se estende pela região do Valongo. Para historiadora Wilma Therezinha, complexo marítimo se desenvolveu para atender a produção nacional. Em 1947, ele ganha um novo acesso rodoviário com a inauguração da Via Anchieta, ficando mais fácil e rápido transportar cargas entre o Planalto e o Litoral.

lway, o café do Planalto e do Interior do Estado passou a chegar em até 4 horas a Santos, que começou a crescer, verdadeiramente, de maneira abrupta. O desenvolvimento se tornou tão evidente que chegava a hora do porto cheio de trapiches ganhar a forma que tem hoje.

A concorrência para a construção do cais, em 1888, foi vencida por Cândido Gaffrêe, Eduardo Guinle e outros sócios, que posteriormente fundaram a Companhia Docas de Santos para administrar o Porto. Em 1890, eles recebem a autorização para iniciar as obras de 1.130 metros do atracadouro, que inicialmente ia do Valongo ao Paqueta.

OPRIMEIRO

O navio Nasmith atracou no primeiro trecho do cais em 2 de fevereiro de 1892, há exatos 122 anos, dando início a uma nova fase do Porto de Santos -

que começava a ganhar a cara de um complexo portuário e havia acabado de se tornar o primeiro porto organizado do Brasil. Após o açúcar, o ouro, a volta do açúcar e o impulso do café, foi a vez de explorar novas barreiras.

"A indústria já influenciava, mas naquele momento, passou a ditar o passos de forma decisiva. Santos começou a receber a produção industrial de São Paulo e de outros estados brasileiros, assumindo ainda mais o caráter nacional", pontua a historiadora, que também é professora da Universidade Católica de Santos (Unisantos).

A depressão da economia brasileira em 1919 não foi suficiente para derrubar o cais recém inaugurado. Nesse período, aumentou o volume de importações e caiu o de exportações. Dez anos mais tarde, ele já havia retomado a balança comercial, movimentando 3 milhões de toneladas e expan-

dindo para a Margem Esquerda (Ilha Barnabé, Área Continental de Santos e Guarujá).

Mesmo asfaltada, a Caminho do Mar (a primeira estrada pavimentada da América Latina) não era mais suficiente. Foi a vez de chegar a Pista Sul da Via Anchieta, em 1947, tornando-se, desde então, uma das rodovias com maior movimentação de mercadorias em todo o País. Em 1953, foi inaugurada a Pista Norte. Dois anos depois, há a construção de mais de 100 quilômetros de trilhos para as operações portuárias. Em 1974, foi a vez da primeira pista da Rodovia dos Imigrantes.

RELATÓRIO

Em 1980, com o término da concessão dos Guinle, o Porto de Santos passou a ser gerenciado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo e começou a bater os próprios recordes, movimentando mais de 23

milhões de toneladas. Além disso, após a luta de trabalhadores e pela demanda dos próprios executivos portuários, surgiu o primeiro marco regulatório do setor, a Lei 8.630 de 1993, a Lei de Modernização dos Portos.

Mais de uma década depois, o Governo Federal cria a Secretaria de Portos que, em 2013, coordenou a reestruturação das normativas do início da década de 1990, aprovando, de uma maneira polêmica, a Lei 12.815/2013. Nela, a iniciativa privada ganha mais autonomia, os contratos passaram a ter novas regras de concessão no porto público.

"A história mostrou que não só de logística se fez o Porto de Santos. Foram necessários construir, literalmente, meios para ele se desenvolver e atender ao propósito para o que foi criado: escoar a produção nacional", finaliza Wilma Therezinha. E hoje, mais uma vez, o cais santista se vê diante desse desafio.