

4. ATIVIDADE PORTUÁRIA NO MUNICÍPIO DE GUARUJÁ

4.1. Contextualização do Sistema Portuário Brasileiro

Neste capítulo, são contextualizados, de forma breve, os relevantes dados do sistema portuário nacional, sendo esse um fator que deve ser muito considerado no presente projeto, pois absorve mão de obra de toda a cidade e, também, dos moradores da região da Enseada.

A movimentação de cargas, a administração dos portos brasileiros, a receita gerada pelas atividades do setor e os seus resultados econômicos frente o comércio exterior, os investimentos no porto e a demanda com relação ao desenvolvimento econômico do setor e da RMBS-Região Metropolitana da Baixada Santista, compõem um cenário que evidencia o potencial portuário regional de Guarujá.

O setor portuário brasileiro é composto, atualmente, por 37 (trinta e sete) portos públicos organizados,¹ entre marítimos e fluviais. A grande maioria deles localizada ao longo dos 8,5 mil quilômetros navegáveis da Zona Costeira brasileira (figura 07), sob a administração da Companhia Docas, delegações ou concessionárias estaduais, municipais ou privadas, além de diversos terminais de uso privado, que operam cargas próprias e/ou de terceiros.²

Vale lembrar que, anteriormente à Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13) os terminais eram classificados em públicos (movimentavam cargas de terceiros) ou privados (movimentavam cargas próprias).

¹ BRASIL. SEP-Secretaria Especial de Portos. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/rodape/coluna-1/assuntos/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 10 de março de 2014.

² PASTORI, A. & MARCHETTI, D. dos S. *Dimensionamento do Potencial de Investimentos para o Setor Portuário*. s/d.

Após o advento da nova lei, os terminais não são mais classificados pela propriedade da carga que movimentam, mas, sim, pelo local onde se encontram: se dentro da área de porto público (chamada de área do porto organizado), o terminal é denominado terminal público, se fora desta área, é chamado de terminal privado.

Figura 07. Portos Fluviais e Marítimos Brasileiros



Fonte: ANTAQ-Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Os portos fluviais e lacustres são de competência do MT-Ministério dos Transportes, já os portos marítimos são de competência e responsabilidade da SEP/PR-Secretaria de Portos da Presidência da República.

Com relação à divisão da administração dos portos organizados, entre fluviais e marítimos do cenário nacional de portos públicos, 34 são portos marítimos sob gestão da SEP. Existem, ainda, inúmeros terminais de uso privado (fora da área de porto público), e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada.

De acordo com os dados apresentados no Anuário Estatístico de 2009, elaborado pela ANTAQ-Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a movimentação total de cargas (mercadoria e contêiner) nas instalações portuárias brasileiras foi de 732.931.141 toneladas. Tal resultado, quando comparado com década anterior, em 1999, cuja movimentação de cargas foi de 435.709.897 toneladas, faz notória a expansão da atividade portuária no contexto nacional.

Os portos são considerados estratégicos para o país, pois sustentam as interconexões modais do sistema viário nacional, exercem papel de indutores do desenvolvimento e permitem as ligações com outros portos nacionais, marítimos e interiores, sendo estes responsáveis, conforme citado anteriormente, por aproximadamente 90% da movimentação total de carga geral containerizada do país.

Atualmente, a região da Baixada Santista abriga um dos mais importantes complexos portuários do Brasil, notadamente os municípios de Santos, Cubatão e Guarujá, que estão consolidados com suas atividades portuárias ao longo do Estuário de Santos em suas duas margens, desde a nova fase de exploração, consequência da Lei nº 12.815/13 que permite o arrendamento de áreas e instalações à iniciativa privada, mediante licitações públicas.⁴

O Porto de Santos está localizado no litoral centro do Estado de São Paulo, banhado pelo estuário de Santos, margeado e limitado pelas ilhas de São Vicente (Santos) e de Santo Amaro (Guarujá), distando 2 quilômetros do oceano Atlântico e estendendo-se ao longo de 13 quilômetros de cais.

⁴ CODESP-COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Resumo Histórico*. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/historia.php>>. Acesso em: 12 de novembro de 2011.

O estuário que o abriga possui profundidades que variam entre 7,3 e 14 metros e sua área útil total é de 7,8 milhões de m². Este conta com 62 berços de atracação,⁵ sendo considerado um dos principais corredores da exportação brasileira, bem como, gerador de milhares de empregos diretos e indiretos.

Figura 09. Localização do Porto de Santos



Fonte: Google Earth, 2011

O acesso ao Parque Portuário Industrial da Baixada Santista, favorecido pela sua localização estratégica, se dá tanto por via terrestre (rodoviário e ferroviário), quanto por via marítima, mediante o próprio estuário de Santos, que possui largura de 100 metros e profundidade de 12 metros, ou pela baía de Santos, com largura de 130 metros e profundidade de 13 metros. O acesso marítimo é franco.⁶

⁵ CODESP-COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Relatório Anual 2010*. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/relatorio.php>>. Acesso em: 10 de novembro de 2011.

⁶ BRASIL. ANTAQ-Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Anuário Estatístico 2009: Informações gerais dos Portos/ Porto de Santos*. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2009/pdf/Movimentacao/SaoPaulo/Santos2009.pdf>>. Acesso em: 10 de março de 2014.

As vias terrestres rodoviárias que permitem possíveis ligações com o sistema portuário santista são: Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055); Sistema Anchieta Imigrantes, administrada pela ECOVIAS - Via Anchieta (SP-150) e Rodovia dos Imigrantes (SP-160); Rodovia Cônego Domênico Rangoni (Antiga Piaçagüera-Guarujá) e Rodovia Rio Santos (BR 101).

Quanto ao sistema ferroviário disponível, o acesso se dá pela MRS-M.R.S. Logística S.A.,⁷ FERROBAN-Ferrovias Bandeirantes S.A. e FERRONORTE-Ferronorte S.A.

As atividades portuárias se encontram em franca expansão e muitas obras podem ser agregadas, num futuro próximo, ao complexo portuário, em função do Plano de Aceleração do Crescimento do Governo Federal e, também, daquelas decorrentes da exploração de combustível fóssil, existente na Bacia de Santos, considerando sempre a manutenção da qualidade ambiental e social.

Por sua privilegiada localização, do ponto de vista logístico e estratégico em relação à produção nacional (demanda de importação e exportação de mercadorias), o complexo portuário da Baixada Santista se confirmou como a mais importante área portuária e logística de transportes do Estado de São Paulo e das regiões Sudeste e Centro-Oeste.

Pode-se dizer, também, que figura entre as principais instalações portuárias do Brasil, ocupando o terceiro lugar no *ranking* em termos de toneladas movimentadas anualmente.

⁷ Quando os Acionistas se reuniram para decidir o nome da Empresa, viram que os nomes mais significativos de ferrovias no mundo eram vinculados à situação geográfica de suas linhas. Assim, decidiu-se por MRS, pois esse nome levaria as iniciais dos três Estados que comporiam o contrato de Concessão Ferroviária: Minas, Rio e São Paulo (E-mail enviado em 10/06/2013 por carla.costa@mrs.com.br).

Tal afirmação é corroborada pelos resultados apresentados pelo sistema portuário de Santos, tanto que em 2.009 a circulação de mercadorias foi de 83.194.129 toneladas,⁸ mas teve seu mais expressivo crescimento e ápice em 2.010, na qual a participação no cenário nacional fechou o ano com a movimentação de 85,4 milhões de toneladas somente no Porto Organizado.

Já em 2.012 e 2.013, foram obtidos novos recordes de movimentação, totalizando 104.543.783 toneladas e 114.077.884 toneladas respectivamente.⁹

A circulação de cargas no Porto de Santos aumentou em 2.010 de 12,8 milhões de toneladas em relação a 2.009, com ênfase para a movimentação de açúcar, contêineres, milho, soja e combustíveis.¹⁰

Ressalta-se, ainda, que no ano de 2.010 o complexo portuário de Santos participou com um total faturado de 95,8 de dólares na balança comercial brasileira, apresentando uma diferença de 21,8 bilhões de dólares em relação ao ano anterior de 2009 (74,0 bilhões de dólares), seguido pelo Porto de Vitória com 33,1 bilhões de dólares e outros portos com representações bem aquém dos valores apresentados por esse.

O Porto de Santos manteve seu crescimento e em 2.013 apresentou participação de 122,5 bilhões de dólares no comércio exterior brasileiro. Em segundo lugar, ficou o Porto de Paranaguá, que apresentou 33,8 bilhões de dólares de movimentação.

Diante do exposto, a notoriedade e potência econômica do porto santista residem no fato de o mesmo representar 25% do total apresentado pela Balança Comercial do Brasil em 2.013.¹¹

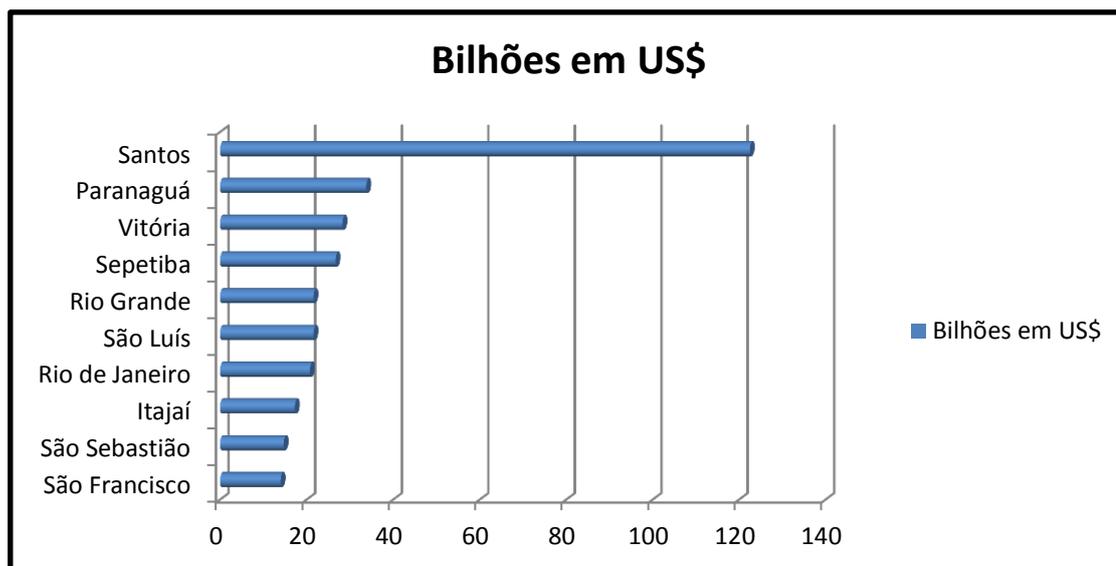
⁸ CODESP-COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Análise do Movimento Físico do Porto de Santos, 2010*. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/estatisticas.php>>. Acesso em: 10 de março de 2014.

⁹ Id ibid, 2010.

¹⁰ Id ibid, 2010.

¹¹ Id ibid, 2010.

Gráfico 04. Representação da Participação dos Principais Portos Brasileiros na Balança Comercial (2013)



Fonte: Companhia Docas do Estado de São Paulo, Porto de Santos, 2010
Adaptação: LEONELLI, Paula Fernanda A. ISSA-Instituto de Segurança Socioambiental

O mesmo complexo também merece menção especial por possuir o maior número de tráfego de embarcações, com respectivamente 12,6% do total atracado no país¹². Em 2013, atracaram no porto de Santos 5.003 navios de carga (excluídas as embarcações de passageiros e das Forças Armadas).¹³

Soma-se a este fato de que o Porto de Santos, com capacidade instalada de atendimento estimada em torno de 110 milhões de toneladas, atualmente utiliza cerca de 87% de sua capacidade (ano base de 2010), podendo ocasionar em breve, frequentes prejuízos relacionados à disponibilidade de berços, equipamentos, locais de armazenamento de cargas e outros recursos, com reflexos diretos na economia do país.

Para tanto, é evidente a necessidade de modernização das operações portuárias nacionais, para que aumentem a eficiência no fluxo de cargas e, conseqüentemente, reduzam o tempo de espera das embarcações.

¹² Op cit, 2010.

¹³ Op cit, 2013.

Com relação à atividade portuária no município do Guarujá, essa remonta, com maior ênfase, ao século passado, quando, das simples estruturas para exportação de banana surgiram empreendimentos gigantescos com terminais para embarque e desembarque dos mais diferentes produtos. Estima-se que este absorva boa parte da mão de obra direta e indireta dos milhares de trabalhadores da região metropolitana.

Demonstrada a viabilidade, bem como, a importância econômica das atividades portuárias como componente social e econômico para a região metropolitana da Baixada Santista e para a cidade do Guarujá, sem olvidar a importância ambiental dessa região, é imprescindível a necessidade da implementação de medidas de melhoria e conservação ambiental no setor portuário, assim como, dos seus arredores, que sofrem a incidência direta ou indireta dos impactos.

Tais medidas devem ser implementadas pelo Poder Público e pela iniciativa privada, por meio de profissionais habilitados e de políticas públicas, planos, programas e projetos adequados à realidade local.