

1

ARTIGO

O porto de Santos e seus desafios

Milton Lourenço

SÃO PAULO – Num exercício de futurologia, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) acaba de divulgar o seu novo Plano Mestre do Porto de Santos, que traz projeções até o ano de 2060 para as operações do complexo santista e identifica futuros gargalos logísticos, entre outros dados.

O estudo prevê que o porto de Santos deve chegar a 2060 com uma movimentação anual de 306 milhões de toneladas, resultado de um crescimento médio de 2,1% ao ano.

Mas admite que esse crescimento pode ficar limitado a 1,7% ao ano, o que daria uma movimentação de 260,7 milhões de toneladas em 2060, dependendo do equacionamento de alguns dos gargalos. Ou mesmo de 1,2% ao ano, o que resultaria numa movimentação ao redor de 215 milhões de toneladas daqui a 42 anos, provavelmente levando-se em conta o atual ritmo de obras que visam a melhorar o acesso ao complexo tanto por terra como por mar.

Obviamente, esse tipo de plano não pode prever acidentes de percurso. Por exemplo: em 1974, quando se iniciaram as obras para a construção da Rodovia dos Imigrantes, ninguém poderia imaginar que os engenheiros cometessem a estultícia de projetar a sua via descendente com um declive tão acentuado que hoje impede a sua utilização por caminhões e ônibus. Resultado: mais de 40 anos depois, as carretas em direção ao porto continuam a se utilizar da Via Anchieta, construída na década de 1940, ocasionando congestionamentos, principalmente em época de supersafras.

Para que os números do estudo da Codesp venham a se confirmar, espera-se que seja construída no País uma rede de ferrovias que facilite o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste pelos portos do Arco Norte (Itacoatiara-AM, Salvador e Ilhéus-



2

BA, São Luís-MA e Barcarena e Santarém-PA), além de uma rede de armazéns para abrigar a safra. Hoje, o que se vê é que os caminhões graneleiros cumprem o papel dos armazéns: carregados, ficam estacionados à beira de estradas e causam estrangulamento no trânsito quando têm de se dirigir ao cais do porto.

Também o sistema ferroviário no porto de Santos terá de passar por uma série de investimentos para suportar uma movimentação que cresce ao ritmo de 2,5 milhões de toneladas por ano. Basta ver que, em 2000, os trilhos junto ao cais santista conduziram menos de um milhão de toneladas de cargas, mas em 2016 esse número já chegou a 30 milhões. A previsão é que até 2060 essa movimentação de cargas seja quadruplicada.

Também não se pode deixar de prever dificuldades cada vez maiores para a rede rodoviária na medida em que o fluxo de trânsito venha a ser mais intenso, especialmente nas rodovias que servem à região do porto santista, como a Domênico Rangoni, Anchieta e Manoel Hipólito do Rego (Piaçaguera-Guarujá), a via ascendente da Imigrantes e mesmo no Trecho Sul do Rodoanel. Mas, seja como for, o que se espera é que as novas gerações sejam capazes de enfrentar com êxito esses grandes desafios.

(*) **Milton Lourenço é presidente da Fiorde Logística Internacional e diretor do SINDICOMIS/ACTC.**

E-mail: fiorde@fiorde.com.br. Site: www.fiorde.com.br

