



## A IMPORTÂNCIA DO CONTEINER PARA O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO MUNDIAL. IMPACTOS NO PORTO DE SANTOS.

**Mauro Scazufca**

### OBJETIVOS.

Contribuir para o entendimento do constante aumento das trocas globais, à partir da lógica viabilizada pelo uso de contêineres, com suas amplas possibilidades de conter mercadorias diversas e sua intermodalidade na questão do meio de transporte, com respectivos impactos sobre o território das regiões portuárias.

### METODOLOGIA

Observação da realidade portuária na Baixada Santista e em portos internacionais, consulta a bibliotecas especializadas em urbanismo e na questão portuária, além de pesquisa sobre este tema em jornais.

### DESENVOLVIMENTO

As vias de transporte aquáticas, pela sua própria facilidade de deslocamento, sempre marcaram os caminhos do avanço das civilizações. Estas se tornaram cada vez mais extensas e com fluxo de embarcações mais intenso, conforme a evolução da técnica, consolidando o comércio como importante forma de dominação econômica e cultural. Portanto, nesta rapidíssima pincelada histórica, observamos que no século XVII, já tínhamos praticamente todas as rotas comerciais e que duzentos anos após, com as embarcações à vapor, as rotas ganhavam definição quanto ao seu agendamento. A velocidade das transações, a alteração de destinos e rotas atinge neste início de século XXI, dimensões impensáveis, no final do século passado, cidades portuárias como Nova York e Rotterdam dominavam o cenário do fluxo de mercadorias, hoje o Pacífico Norte assumiu largamente este papel, Los Angeles e Hong Kong ou Shanghai, por exemplo, comercializam em volumes muito superiores àqueles que no final do século XX, pareciam imbatíveis. (2)

Ranking	Porto	2003	2005	Variação %
1	Singapura	18.41	23.19	25
2	Hong Kong	20.82	22.43	7
3	Shangai	11.37	18.04	62
7	Rotterdam	7.1	9.3	30
8	Hamburg	6.14	8.05	31
9	Dubai	5.15	7.62	49
10	Los Angeles *	6.61	7.48	12
11	Long Beach *	4.66	6.71	45

\* Formam um único complexo portuário;

As classificações 4, 5 e 6 também são portos asiáticos.

Fonte: UNCTAD. Review of maritime transport 2006.

Na interface entre as vias de transporte aquáticas com as terrestres, ou com as regiões de produção e consumo das mercadorias, os portos ocupam até os dias atuais, importante



papel em todo este processo, as cidades portuárias se destacaram ao longo de toda a história, como muitas das mais importantes localidades de desenvolvimento, e tiveram que acompanhar todo este aumento no fluxo das mercadorias. (3)

Uma importante característica desta evolução, logicamente foi a mecanização das operações de embarque e desembarque de mercadorias, que substituiu seguidamente a força animal e mesmo humana, por guindastes, correias transportadoras e finalmente por embalagens práticas e resistentes, modulares e intercambiáveis, reconhecidas internacionalmente por suas características físicas e códigos de identificação, os contêineres. (4).

Este novo ator, surgiu no cenário portuário, de forma discreta, ainda como estratégia na arte militar da segunda guerra mundial, para aos poucos entrar no mundo civil. O Contêiner, embalagem metálica, capaz de viajar de trem, navio, caminhão e até avião, dominou aos poucos o fluxo de mercadorias,

A praticidade desta embalagem, sua capacidade do transporte porta a porta ou porto a porto, entre outros destinos, modificou bastante a perspectiva de comercializar as mercadorias, independente do tipo e tamanho do percurso a percorrer. Possibilitou, por exemplo, que diferentes produtos fossem unitizados, em um único lote, conforme encomenda definida por um impulso eletrônico na rede mundial de computadores, do agente consumidor ao agente vendedor, introduzindo as técnicas da logística. (5)

A carga transportada nos navios, ou mais precisamente o fluxo de mercadorias diversas, ganhou com o contêiner a agilidade necessária para acompanhar a chamada produção flexível, a intermodalidade do transporte, a rapidez das ações de carga e descarga, diretamente proporcional á intensificação dos fluxos dos navios, fez com que em pouco mais de três décadas, todo o panorama do transporte de mercadorias fosse modificado. Hoje praticamente não existe mais o embarque da carga solta, os navios denominados “full container” dominam as encomendas dos armadores aos estaleiros e os portos que não se adaptaram a este novo dimensionamento da carga, deixaram de ter importância para o comércio internacional ( existem exceções, os portos especializados em granéis sólidos ou líquidos).



*Código internacional de identificação de contêineres. A normatização internacional das caixas metálicas, viabilizou sua modularidade e intercambiabilidade, Fotos do autor.*



*Guindaste tipo Stacker, movimenta contêiner em pátio de estocagem. Necessidades de grandes espaços e sistemas de informação para gerenciamento dos terminais especializados.*

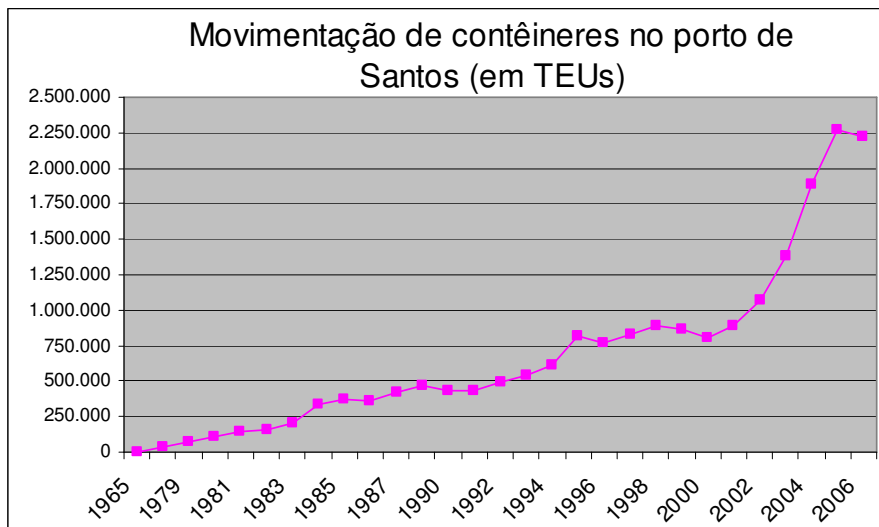
Portanto, o ambiente portuário vem sendo totalmente modificado, grandes silos de armazenamento e estruturas lineares, próximas aos cais de atracação tornaram-se obsoletas, grandes extensões portuárias perderam sua funcionalidade, pátios de muito maior dimensão passaram a ser necessários, não só junto ao cais, mas também na denominada retro área, territórios interiores, próximos aos portos, necessários para a movimentação de contêineres, especialmente para o estoque de caixas vazias,



impactando profundamente o território das cidades portuárias e seu entorno, não só junto ao cais histórico, que dificilmente resistiu a esta demanda por grandes espaços, mas também no porto como um todo, nas áreas urbanas ao seu redor e até em áreas periféricas das cidades portuárias, devido à citada demanda pela atividade retroportuária, para dar suporte a crescente containerização no transporte das mercadorias.

No Brasil, o primeiro contêiner foi desembarcado em 1965, iniciando uma era que teve outro marco importante em 1981, com a inauguração do primeiro terminal especializado, no porto de Santos (Tecom no Guarujá).

Hoje, o país movimenta aproximadamente 6 milhões de TEUs (unidade de medida correspondente ao contêiner de 20 pés) anuais, concentrados em Santos (40% do total), que possui cinco terminais especializados (vale destacar que existem projetos para dobrar esta quantidade nos próximos cinco anos), principalmente devido ao intenso fluxo de mercadorias destinados ou produzidos na macrometrópole paulistana, do qual este porto é parte integrante.



Fontes: Relatório CDS, 1965, Site ANTAQ 2004, CODESP Relatório 1992, CODESP PDZ 2005, CODESP 32º relatório de monitoramento, fev. 2007, PORTOBRÁS anuário estatístico 1988. PORTOBRÁS curso superior de portos, 198, NESE (Núcleo de Estudos Sociais e Econômicos)

Na questão do acesso, se olharmos pelo lado do mar, verificaremos que o canal de navegação do porto tem restrições, necessidade de aumento de largura e profundidade, para responder ao aumento do fluxo e também das embarcações. o que apesar do consenso técnico, não está equacionado.

Na infra-estrutura regional, considerando os acessos por terra, para transpor a metrópole paulistana, enfrentamos faz décadas, a questão do rodoanel e ferroanel. Sabemos também que o transporte de contêineres, utiliza fortemente o modal rodoviário pelas curtas e específicas rotas, Os caminhões trazem grandes impactos negativos, quando se aproximam de áreas urbanas, a necessidade de pátios para acomodar os fluxos de caminhões, na espera pelo posicionamento das cargas no porto, notícia recorrente há duas décadas, ainda tem problemas institucionais para sua instalação.

Entrando-se no território urbano, os conflitos se agudizam, as vias urbanas não estão adequadas, para suporte do fluxo crescente de caminhões, necessitarão novas ampliações e revisão de traçados, a questão da avenida Perimetral do porto, em Santos e Guarujá, também após mais de uma década, entrou neste ano em processo de obras, porém verificamos novos conflitos, de uso do solo e tráfego, nas áreas retroportuárias,



questão esta que tem como principal interlocutor os governos locais da Baixada Santista e, não mais a Autoridade Portuária (CODESP), destacando-se a complexidade representada pelo aumento de atores envolvidos com a questão.

Os entornos do território portuário, com seus diversos usos atuais, muitas vezes de difícil convivência com movimentação de contêineres, como habitações e escolas, por exemplo, os espaços livres, tanto para a extensão do cais do porto, como principalmente para as áreas de movimentação de contêineres, com suas inúmeras restrições de ocupação, em especial as ambientais, são alguns dos desafios para dar suporte ao aumento do transporte mundial de mercadorias em Santos.

De outras formas ou intensidade, conforme as peculiaridades de cada porto, a containerização das mercadorias, no comércio internacional, está neste momento reformando intensamente o território das cidades e regiões portuárias, principalmente pela necessidade de maiores áreas de movimentação, para responder às necessidades logísticas.

(1) Parker, 1955, pg.98.

(2) *O tempo de giro - que é sempre uma chave da lucratividade capitalista – foi reduzido de modo dramático pelo uso de novas tecnologias produtivas (automação, robôs) e de formas organizacionais (como o sistema de gerenciamento de estoques ‘just in time’), que corta dramaticamente a quantidade de material necessário para manter a produtividade fluindo.* Harvey, 1989, pg 149.

(3) *O primeiro relatório da Organização Mundial de Comércio (OMC), que acaba de suceder o GATT na regulamentação da mundialização das trocas, coloca em evidência um crescimento duas vezes mais rápido da circulação de mercadorias em relação ao da produção, durante os últimos vinte anos. A logística e suas trocas multimodais transformam, assim, os portos em centros essenciais de regulamentação do transporte e da fabricação. Isso é verdadeiro desde a época industrial, mas vem se acelerando rapidamente. As cidades-portuárias na plena acepção do termo – cidades do comércio marítimo internacional – impõe-se como protagonistas centrais da globalização. Mais do que o contêiner e a informática, existem a função essencial do comércio para tornar possível a interação destes fluxos asiáticos, americanos e europeus nos territórios de consumo.* Silva e Cocco, pg 30, 1999.

(4) *O tráfego de contêineres merece destaque na publicação da “UNCTAD”, que aponta para o ano de 2011 o trânsito de 129 milhões de TEUs entre os portos mundiais, contra 58 milhões em 2001, considerando-se aí somente os contêineres cheios.*

*A UNCTAD contabiliza 162 países ou territórios que contam com rotas regulares de transporte de contêineres, perfazendo um potencial de 12.960 rotas, logicamente que muitos dos destinos listados não têm rotas diretas, exigindo conexões entre portos concentradores de cargas (“hub ports”) e os demais, para percorrer todos os destinos.* UNCTAD. *Review of maritime transport 2006.*

(5) *Lóg ist ica (subst fem), vocábulo derivado de lógica) (conforme os gregos, parte da aritmética e da álgebra concernente às quatro operações, origem 1873, do francês logistique, do baixo latim logística, feminino do adjetivo logisticus, e este, do grego logistikós – parte da arte militar referente ao transporte e suprimento das tropas em operações. Dicionário etimológico de Antonio Geraldo Cunha.*

#### **Bibliografia.**

CODESP. Porto de Santos: 100 anos, 1992.

CODESP. Projeto Santos 2000. Preparando o porto para o século XXI, 1996.

CODESP ( Companhia Docas do estado de São Paulo). PDZ 2005 (Plano Diretor e de Zoneamento do Porto de Santos).CODESP (Companhia Docas do estado de São Paulo). Porto de Santos. Na rota dos melhores negócios. Folder promocional, Santos, 2004.

CODESP. Mensário Estatístico dez/2006.

CUNHA, Antonio Geraldo da. Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa. Editora Nova Fronteira. Rio de Janeiro, 1982;

GUARUJÁ, prefeitura municipal. Plano Diretor e lei de Zoneamento, 2006.

ROTTERDAM, Autoridade Portuária. Caderno institucional, 2004. Rotterdam, Holanda.

HARVEY, David. Condição pós-moderna. Edições Loyola, São Paulo. Primeira edição 1989, Basil Blackwell Ltd.

PARKER, Geoffrey, editor. Atlas da história do mundo.

Edição original, times Book, 1993, Londres. Esta edição, Folha da Manhã S.A., 1955, São Paulo.

JUNQUEIRA, Luciano A. Prates. Desafios da modernização portuária. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

JORNAL A Tribuna. Caderno Porto. Edição semanal, anos 2005, 2006, 2007. Santos.

RODRIGUES, José e VAZ, José Pascoal. Porto de Santos. Uma década de transformações, 1990 – 1999. NESE (Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioeconômicos) Universidade Santa Cecília, site na internet.



**II COLÓQUIO [INTER] NACIONAL**  
sobre o comércio e cidade: uma relação de origem

SANTOS, prefeitura municipal. O porto de Santos. A caminho de seu centenário. DO Urgente, 1992. SILVA, Geraldo e COCCO, Giuseppe. Cidades e portos. Os espaços da globalização. Coleção espaço do desenvolvimento. Editora DPIA, 1999.  
Site de pesquisa da INTERNET, 2004-2007.  
Associação Brasileira de Transporte de Cargas; ANTAQ – Agência nacional de Transportes Aquaviários; CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo; Nonovomilênio; Prefeitura de Guarujá; Prefeitura de Santos;  
UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development.  
UNCTAD. Review of maritime transport 2006. United Nations Conference for Trade and Development.