REVISTA OBSERVATÓRIO PORTUÁRIO

RELAÇÃO PORTO-CIDADE: A NOVA ENTRADA DA CIDADE DE SANTOS

Davi Andrade[1], Lucas Alves Pedrosa[1], Vitor Araújo dos Santos[1], Rafael Pedrosa[2]

[1] Discentes da pós-graduação em Gestão Portuária e Operações Internacionais – Unisanta

[2] Docente da pós-graduação em Gestão Portuária e Operações Internacionais – Unisanta

E- mail[2]: r.pedrosa@hotmail.com

RESUMO: Sabendo da importância do Porto de Santos para sua região, essa pesquisa tem como objetivo compreender a evolução do mesmo, por tanto é preciso conhecer sua história e como foi sua trajetória perante a cidade. A principal meta é mostrar os impactos decorrentes da relação entre porto e cidade, no que tange a qualidade de vida dos cidadãos da cidade em relação a rotina das operações portuárias, bem como todo sistema de mobilidade urbana. Expondo e explorando a nova entrada de Santos e os benefícios que podem trazer a população, para fluxo de entrada e saída de veículos de grande porte no porto e ao meio ambiente. Vamos abordar importância das obras para crescimento do porto de Santos e das cidades da baixada santista no escoamento de veículos. Foi realizada pesquisa referente a nova entrada de Santos, e percepção de uma boa aceitação e percepção de melhoras na mobilidade urbana na região.

Palavras chaves: Santos, Porto e Porto Cidade

THE RELATIONSHIP CITY-PORT: THE NEW ENTRY OF THE CITY OF SANTOS

Abstract: Knowing the importance of the Port of Santos for its region, this research aims to understand its evolution, so it is necessary to know its history and how its trajectory was before the city. The main goal is to show the impacts arising from the relationship between port and city, regarding the quality of life of the city's citizens in relation to the routine of port operations, as well as the entire urban mobility system. Exposing and exploring the new entrance to Santos and the benefits it can bring to the population, for the inflow and outflow of large vehicles in the port and to the environment. We will address the importance of the works for the growth of the port of

Santos and the cities of Santos in the flow of vehicles. Research was carried out regarding the new entry of Santos, and perception of a good acceptance and perception of improvements in urban mobility in the region.

Keywords: Santos, Porto and Porto City

1. Introdução

1.1 Cidade de Santos

Santos é um dos municípios mais antigas do Brasil, mas também cosmopolita, portuária e ecológica. Seu povoamento começou por volta de 1540 anos atras e o passado deixou grandes legados que por si se tornam históricos preciosos para o municipio como: casarões, museus e igrejas, destaque também para a Bolsa Oficial do Café, marco da riqueza da cidade. A cidade de Santos, abriga ainda o maior complexo portuário da América Latina, que por sua vez é a principal fonte economica da cidade e regiao, construído no início do século XX, foi utilizado como parte do escoamento de Café na epoca, além de contar com outras fontes de geração de emprego e renda como se deu através do turismo e também uma pequena participação da indústria da pesca regional

Os decretos, leis e iniciativas resgataram o velho charme de cidade litorânea ecologicamente correta. A cidade de Santos oferece ainda uma intensa vida cultural , um centro comercial dinâmico, bares movimentados, restaurantes badalados e todo o conforto do centro turístico. Santos tem sua origem marcada com a chegada dos primeiros colonizadores portugueses ao Brasil, entre os fidalgos que o acompanhavam, as terras ao redor da Ilha de São Vicente. Dentre eles estava Brás Cubas oficialmente fundador de Santos (MELLO, 2007).

Do povoado partiram muitas bandeiras, que penetraram no interior do território brasileiro, em busca de riquezas. Em nosso porto também desembarcaram, no início deste século, novos colonizadores: os imigrantes, oriundos de diversas partes do mundo.

Santos considerada a “Terra da Caridade e da Liberdade”, teve a primeira Santa Casa de Misericórdia da América. Um berço de figuras de renome, como os

irmãos Bartolomeu e Alexandre de Gusmão e os irmãos Andradas, dentre os quais se projetou José Bonifácio de Andrada e Silva, personagem maior da Proclamação da Independência (MELLO, 2007).

Santos é uma cidade cheia de cultura impressa em históricos monumentos, museus e artes. Com o crescimento do porto e a instalação da Ferrovia Santos-Jundiaí, houve necessidade de sanear o restante da ilha, o que levou ao deslocamento da população para a praia, na qual torna-se o ponto com maior pico de lazer para munícipes e turistas. Cidade sempre preparada para receber grandes demandas de turistas o ano inteiro, dispõe de muitas formas de lazer . um marco muito significativo para região é que em 1998, a Organização das Nações Unidas apontou a cidade de Santos como a primeira no estado de São Paulo em qualidade de vida, e a terceira do Brasil.

1.2 Porto

O Porto de Santos (o maior da América Latina) foi construído nas margens do estuário, limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro e pelo próprio Continente, onde se situam as cidades de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão.

Suas atividades deram inicio no século XVI, operando com estruturas rudimentares, até que foram inaugurados (construídos) os primeiros 260 metros de cais. Aquele modesto atracadouro tornava-se o primeiro Porto Organizado do Brasil. Com sua primeira estrutura p porto foi impulsionado pelas exportações de café, o Porto de Santos cresceu rapidamente e atravessou todos os ciclos de crescimento econômico do país (BRITO, 2012).

Em 1795 foi registrada a primeira exportação de café em grãos no Porto de Santos. Com a construção da estrada de Ferro São Paulo Railway, a produção passa a ser escoada em apenas quatro horas de viagem, não só o percurso deveria ser facilitado, mas também poderia haver a criação de uma infraestrutura adequada para um futuro porto modernizado. Em 1946, a Estrada de Ferro São Paulo Railway passou para as mãos do Governo Federal e, em 1957, denominando-se Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

O Porto de Santos é o maior complexo portuário da América Latina e representa cerca de 30% da movimentação comercial brasileira. Seus investimentos

públicos e privados geram aumentos magníficos na movimentação de cargas e consequentemente criam um ambiente adequado para o comércio exterior, que gera oportunidades e desenvolvimento para a Baixada Santista (BRITO, 2012).

Porto de Santos administrado pela Santos Port Authority (SPA), localiza-se a apenas 70 quilômetros da região mais industrializada do Hemisfério Sul e também do maior mercado consumidor e produtor da América Latina, o centro de São Paulo, onde vivem aproximadamente mais de 20 milhões de pessoas. Consequentemente cerca de 90% da base industrial do Estado de São Paulo localiza-se a menos de 200 quilômetros do Porto de Santos.

O complexo portuário santista conecta-se à sua área de influência primária, que abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, que concentram mais de 60% do PIB nacional, por meio de ampla rede de rodovias, ferrovias e hidrovias que integram a principal cadeia logí-stica do paí-s. Os acessos ao Porto ocorrem através do Sistema Anchieta-Imigrantes; Rodovia Cônego Domênico Rangoni; BR-101 (Rio Santos) e SP-55 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega). Através do modal ferroviário a carga chega pelos ramais da MRS Logí-stica, Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA) e América Latina Logí-stica (ALL), por dutovia pelas linhas da Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e por hidrovia pela Tietê-Paraná.

Sua área útil totaliza 7,8 milhões de metros quadrados e seu canal de navegação, com profundidade de 15 metros e largura de 220 metros (trecho mais estreito), possui 55 terminais marí-timos e retroportuários, localizados em duas margens, uma no municí-pio de Santos (direita) e outra no de Guarujá (esquerda). Para atracação de navios conta com uma extensão de cais de quase 16 quilômetros, que contempla 66 berços de atracação, dos quais 11 de uso privado (Cutrale, Dow Quí-mica, DP World (Embraport), VLI (TIPLAM), Usiminas e Saipem).

Figura 1 – Porto de Santos



fonte:http://www.portodesantos.com.br

1.3 A relação porto-cidade

A interface entre Porto e cidade compreende-se como a "linha de demarcação geográfica entre as terras de uso do Porto e as terras de uso da cidade" segundo Yehuda Hayuth (1982), Lloveira (1999) afirma que interação entre ambos muitas vezes são cooperativas e harmoniosas ,porém em outras situações podem ser de modo hostil discordante. Essa interação muitas vezes são prejudicadas e de difícil compreensão das duas partes por ser administrados por organismos diferentes, e por isso Porto e cidade muitas vezes se ignoram.

A relação entre porto e cidade vem repleto de discussão como os limites territoriais e a expansão do porto, Silva (1999: 21), "o porto, da mesma forma que outros espaços hierarquizados de estruturação intra-urbana (e/ ou metropolitana), pertence ao grupo dos serviços estratégicos capazes de potencializar o desenvolvimento da própria economia local e o planejamento das infraestruturas portuárias é deste modo diretamente associado às políticas de desenvolvimento local, municipal e ou estadual." quer dizer que porto e cidade precisam se alinhar no distanciamento de áreas ou aproximação com áreas cada vez mais interligadas com uma infraestrutura e superestrutura urbana e portuária.

Para Hoyle, separação entre o Porto e cidade "resumida na frase 'the retreat from the waterfront', (o recuo da fronte marítima)" é hoje um fenômeno, lugar-comum, mundialmente difundindo: um fato é a geográfica dos portos que pode ser evidenciado em muitos países com uma borda marítima "(1989 pg.43p).

Algumas pesquisas abordaram esse tema de uma perspectiva histórica. Gui et al. (2010) desenvolveram um estudo que verifica a relação de interatividade entre Porto e cidade. Como resultado, confirmam a existência de tal interação, seja o desenvolvimento do Porto interferindo no desenvolvimento da cidade, mas também o contrário, seja na questão territorial ou funcional de ambos.

A necessidade de assegurar a continuidade dos fluxos dos bens e pessoas exige que toda essa diversidade esteja entrelaçada por meio de transportes eficientes e sistemas de comunicação. A geografia resultante da produção e do consumo é profundamente sensível ao tempo e custos de atravessar o espaço.

Ao mesmo tempo em que as áreas centrais das cidades também passam a receber novas atividades econômicas e modernizar outras tradicionais, em geral relacionadas ao setor de serviços, os portos são impelidos a se agigantar para receber embarcações cada vez maiores e a produtividade, expressa na velocidade da carga e descarga, impõe novos maquinários para operá-los.

Isso também tem relação com espaço físico que os portos ocupam nas cidades, em geral nas áreas centrais, hoje fortemente pressionadas por outros grandes agentes econômicos que desejam nelas se instalar. Ademais esses terminais ocupam extensas ares que, se apropriados pelo capital das grandes incorporadoras imobiliárias, tendem a maximizar lucros para essas grandes corporações e valorizar todo entorno dos projetos. Conforme destaca Bourdin (2005), esses espaços renovados tornam-se atrativos e caros em face e resultam no aumento dos fluxos, tanto econômicos quanto simbólicos, transformando-os em áreas dinâmicas.

Segundo trindade Júnior e Amaral (2006, pg 76): “Isso acontece porque não se pode atribuir um novo valor econômico ao território sem lhe atribuir um novo sentido ou uma nova imagem”.

Em relação ao crescimento de ambos dadas as proporções do porto e da cidade, no aspecto geral de forma conjunta a implementação de planos de crescimento estratégico do porto alinhando com a cidade para que não ocorra grande movimentações de caminhões principalmente nos bairros residenciais. O crescimento da cidade alinhado com as necessidades e atividades do porto em áreas distantes dos bairros, mudança e implementação de novos terminais em lugares estratégicos e concentrando modalidades semelhantes próximas. Percebemos que falta esse

diálogo entre as duas partes Prefeituras regionais e Porto, para que possam crescer todos os setores com mínimo risco ao meio ambiente.

A chamada “Nova Entrada de Santos” tem como objetivo em seu projeto separar o fluxo de entrada e saída ao Porto, composto predominantemente por caminhões, do tráfego normal de veiculos que entra e sai da cidade, no qual prevalecem os veículos leves. As obras estão sendo executadas pela concessionária Ecovias na Rodovia Anchieta (SP-150) e visam organizar os diferentes tipos de tráfego na chegada a Santos, tem como objetivo principal aumentar fluidez viária e a qualidade de vida na região. Com investimento de R$ 260,7 milhões.

As intervenções incluem reformulação dos acessos aos bairros vizinhos a SP-150 (Via Anchieta), zona industrial da Alemoa, área portuária e as cidades de Santos e São Vicente o projeto visa trazer benefícios para os moradores dos bairros circunvizinhos como Alemoa, jardim Piratininga e Jardin São Manuel.

A conclusão dessa nova entrada do porto de Santos ira sanar um problema antigo de fluxo de caminhões que acessam o porto e dos veículos que acessam a cidade pela rodovia dos imigrantes. Os possíveis impactos das obras na entrada da Cidade no tráfego de caminhões que seguem em direção ao porto de Santos serão mapeados pela associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas transportadoras de Contêineres (ABTTC). A ideia é identificar em quais pontos poderão ser formados congestionamentos e traçar um plano pra evita-los.

O pacote de obras atenderá as demandas de ampliação do Porto de Santos, podendo assim conferir maior fluidez e segurança para todos os usuários do Sistema Anchieta Imigrantes. As melhorias tornarão o acesso ao porto mais ágil, reduzindo custos operacionais e potencializarão o crescimento econômico regional e nacional, considerando tratar-se do maior porto do País. Para os moradores da região, tem como objetivo os congestionamentos reduzidos com a segregação do tráfego de cargas e de passageiros e, como consequência haverá diminuição no consumo de combustível e na emissão de poluentes.

Figura 2 – Acesso ao Porto de Santos



Fonte:https://www.diariodolitoral.com.br/

Figura 3 – Entrada de Santos



fonte: http://www.terracom.com.br

2. Objetivo

O foco deste artigo é identificar os principais os impactos que o processo de expansão do maior porto da América latina esta causando na Cidade de Santos, sob a ótica dos habitantes da cidade.

3. Metodologia

Santos cidade localizada no Litoral Sul do estado de São Paulo, a exatos 70 Km de distancia (Figura 1) da capital do estado, possui cerca de 433.656 mil habitandes (IBGE, 2020), dispersados ao longo dos seus 281,033 Km^2 (IBGE, 2019), o municipio este que possui o 14º maior Produto interno Bruto (PIB) do estado de São Paulo (IBGE, 2018).

Figura 4 – Localização da cidade de Santos



Fonte: https://www.santos.sp.gov.br/

Para a coleta das informações apresentadas a seguir, foi realizada uma pesquisa forma online, onde foi possível identificar a percepção da população da cidade de Santos (litoral Sul de São Paulo), sobre a relação porto - cidade envolvendo as reformas de melhorias na entrada da cidade e segregando de forma mais estratégica o transito local e o fluxo de caminhões com destino ao ponto de santos.

A coleta de dados foi realizada na região citada acima, entre as datas de 02/11/2020 até 20/11/2020. O tipo de abordagem se deu de forma indireta, onde a população da região respondeu algumas perguntas de forma online. O questionário tinha uma duração média de 2 min por pessoa, que responderam questões relacionadas com a nova mudança na entrada da cidade, a redução do congestionamento naquela região e também questão ambiental que está atrelada segregação do fluxo de veículos.

4. Resultados e Discussão

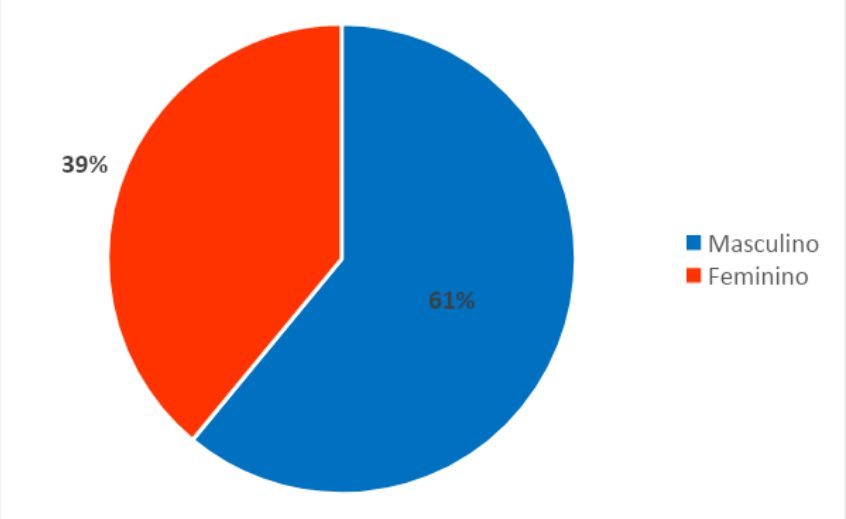
A pesquisa obteve 100 respostas ao longo do período que esteve disponível (02/11/20 até 16/11/20) para a população que transita diariamente na entrada da cidade de Santos, onde foi possivel avaliar a perspectiva do usuário perante as obras

realizadas e suas principais vantagens, dados levantados e que podem ser visto a seguir.

As estatísticas abaixo mostram um pouco mais do perfil das pessoas que responderam o questionário.

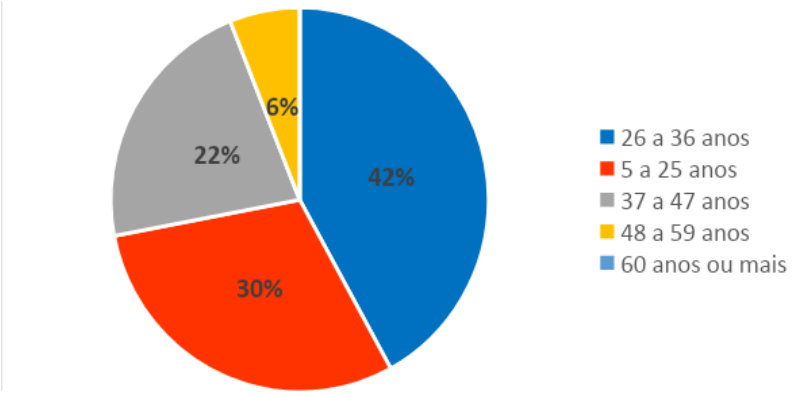
Das pessoas que responderam ao questionário 61% são do sexo masculino, em contra partida 39% das respostas foram oriundas do gênero feminino conforme mostra a figura (Figura 5).

Figura 5 – Divisão por gênero das pessoas que responderam o questionário



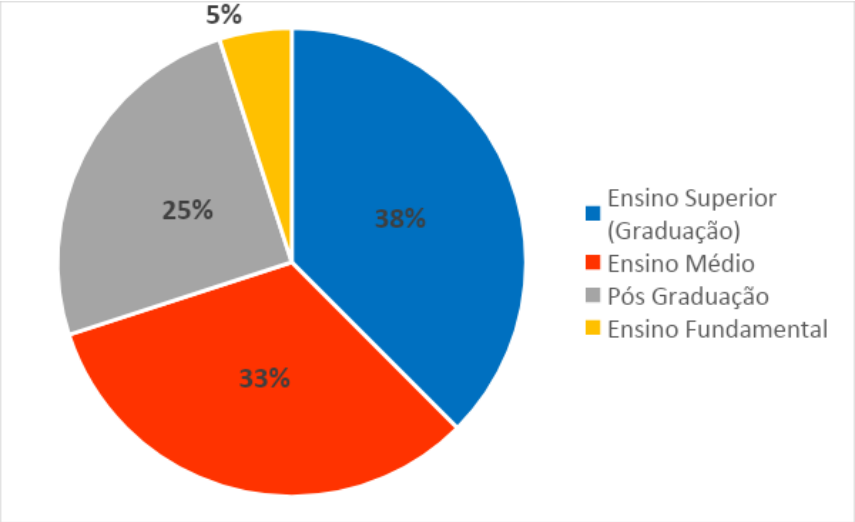
A faixa etária de maior relevância durante a pesquisa está concentrada entre 26 a 36 anos, totalizando uma representatividade de 42% , seguido das pessoa que possuem de 5 a 25 anos (30%), de 37 a 47 anos somam 22% e as pessoas entre 48 a 59 anos totalizam 6% das pessoas que contribuíram o desenvolvimento deste artigo.

Figura 6 – Faixa etária



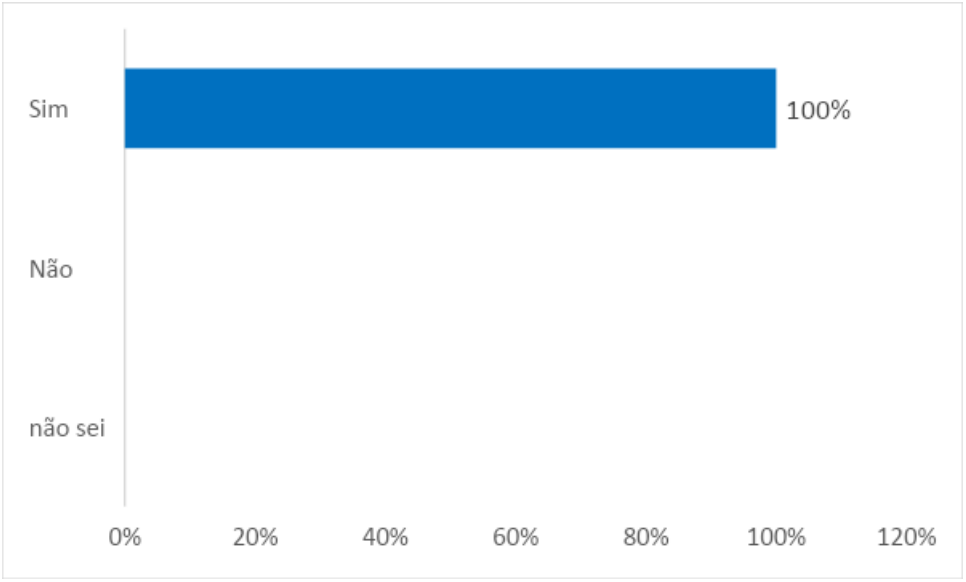
Em relação ao grau de instrução dos participantes da pesquisa, a maioria é formada por pessoas que possui ensino superior, representando 36%. Em seguida, é possível observar que 33% possuem o ensino médio. Os outros 30 % representa pessoas com Ensino fundamental ou são indivíduos pós graduado, conforme pode ser visto na figura 7.

Figura 7 – Grau de escolaridade



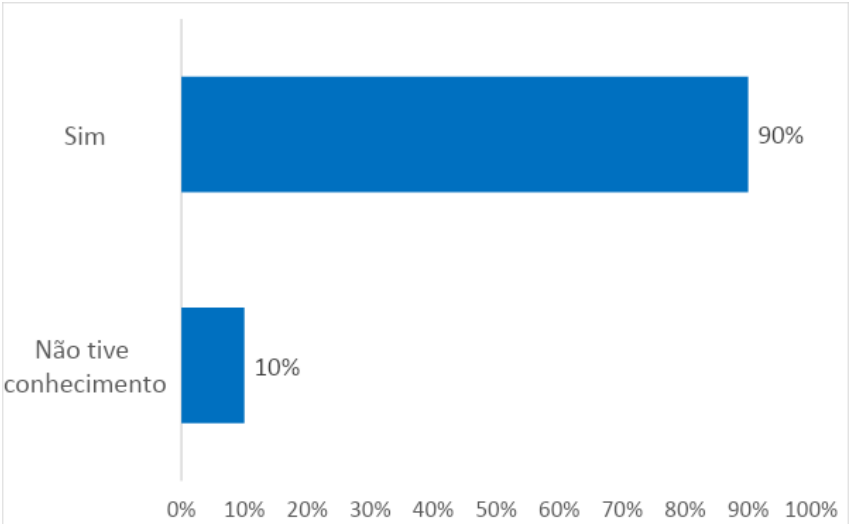
A seguir, foi questionado sobre a importância econômica do porto de Santos para a própria cidade, onde 100% dos entrevistados informaram que considera o porto importante para a geração de renda não só da cidade, mas como também da Região metropolitana da Baixada Santista (RMBS), conforme dados da figura 8.

Figura 8 – O porto é importante economicamente para a cidade de Santos.



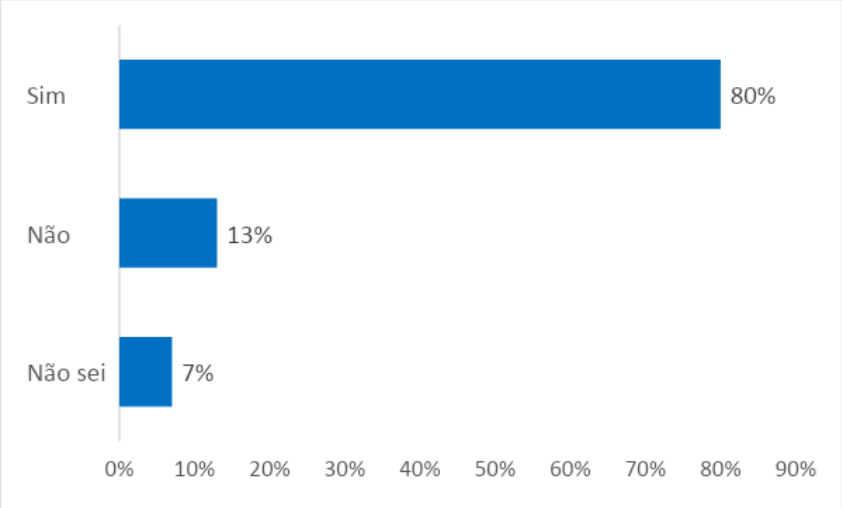
Também foi verificado se a população tinha conhecimento das obras na entrada da cidade de Santos, onde 90% (Figura 9) informou ter conhecimento e acompanhou o progresso da obra seja via telecomunicação ou passando no local das obras.

Figura 9 – Representa a quantidade de pessoas que tinha conhecimento das obras na entrada da cidade.



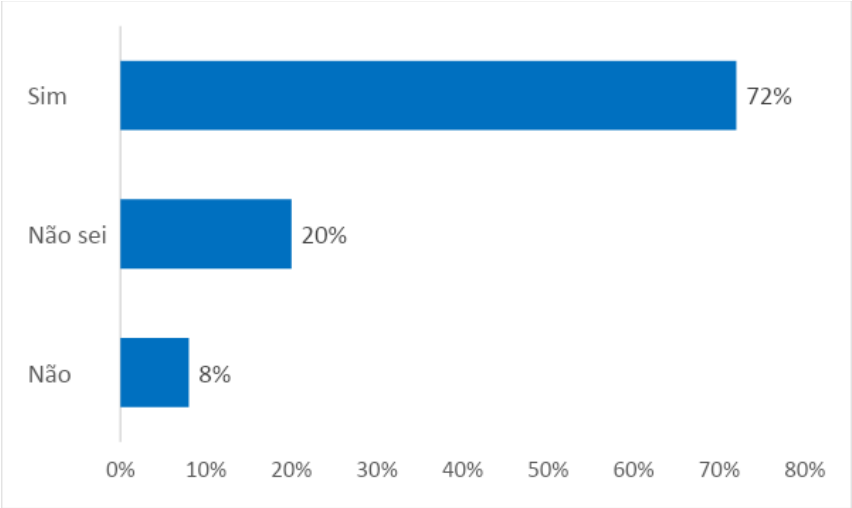
Em relação a percepção dos entrevistados se a nova reforma irá desafogar o transito principalmente na entrada da cidade santos (Figura 10), visto que, o objetivo é da mais mobilidade aos carros que veem da rodovia Anchieta, de modo a segregar que tem como destino a cidade e quem vai rumo ao porto de santos. Contudo, 80 % das pessoas informaram que as obras de fato irão desafogar o transito naquela região e otimizando a quantidade de veículos pesados circulando naquele trecho da cidade. 13 % dos entrevistados acreditam que a obra não vai mudar a vida no transito de quem tem a necessidade de passar na entrada da cidade. E outros 7% não sabem avaliar se de fato as obras fizeram um bem ou não para quem transita naquela região seja com destino ao porto ou a cidade.

Figura 10 – Representação de quem acredita que as obras vão reduzir o trânsito.



Foi avaliado a opinião dos entrevistados, sobre a nova forma de acesso para os caminhões que tem como destino o porto de Santos (Figura 11) questionando se melhorou após a conclusão das obras. Um total de 72 % concorda que houve uma melhora significativa da segregação o fluxo logístico entre porto e cidade, 20% não souberam opinar sobre o ponto em questão e 8% acredita que não houve uma melhora após a conclusão.

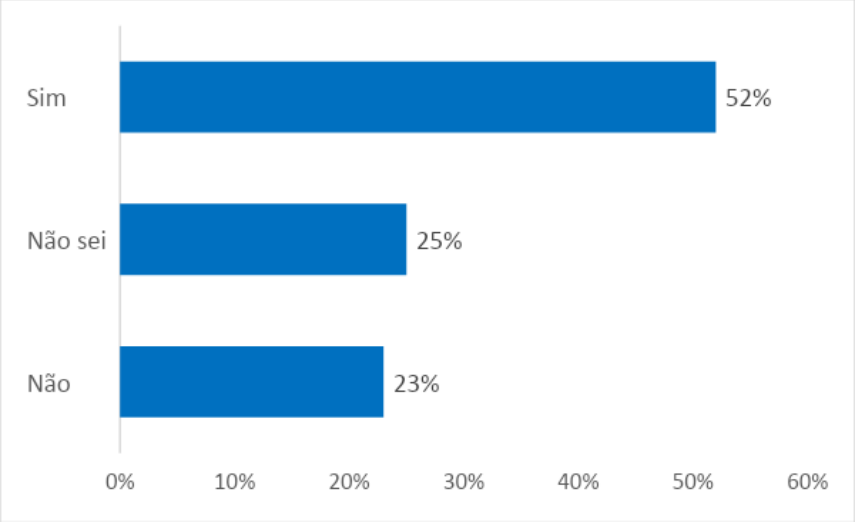
Figura 11- Melhora no acesso aos caminhões que vão ao porto



O gráfico a seguir representa a opinião dos entrevistados em relação aos impactos na emissão de monóxido de carbono (CO). Onde 52% das pessoas acreditam que a nova logística empregada na entrada de santos irá sim reduzir a quantidade de CO dentro da cidade uma vez que o fluxo de caminhão irá ser reduzido,

25% não souberam informar e 23% afirmaram que não vai mudar a quantidade de emissão de CO na cidade de Santos (Figura 12).

Figura 12 – Redução na emissão de CO dentro da cidade.



As perguntas disponíveis acima, foi utilizada como base para ter uma perspectiva do usuário das vias da entrada de Santos, setando assim algumas expectativas quanto ao grau de satisfação com o projeto realizado, tal como, entendendo como o porto impactava a entrada da cidade até o momento.

5. Considerações Finais

O povo santista presencia bem de perto o crescimento populacional que aumenta sucessivamente a necessidade de ocupação das áreas e deslocamentos cada vez maiores e tormentos dada o conflito por espaço entre o porto e a cidade. Com a nova obra realizada na entrada da cidade de santos, bairros próximos tiveram uma boa percepção referente ao deslocamento dentro da cidade, consequentemente, desviando o grande fluxo de caminhões por dentro da cidade e aliviando o fluxo de veículos da população no seu trajeto rotineiro. Entre esse e outros cenários colocam em evidencia a grande necessidade de um sistema de gestão integrada entre cidade e porto que propicie o povo santista uma melhor mobilidade urbana com menos impactos na qualidade de vida e ao ambiente “X” em questão, pois, na ponta da praia ainda há grandes reclamações referente ao grande transtorno que o transito de caminhões e mau cheiro causam nos bairros que se encontram ali próximos. Por fim,

este estudo proporcionou evidencias com base na percepção da população santista da nova entrada de santos e relação entre o porto e a cidade, pois, o sistema atual não atende a demanda da cidade, tão pouco a do porto pois em período de safra os fluxos das operações são intensos.

6. Referências

BRASIL. IBGE. (ed.). **Dados Municipio de Santos**. 2020. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/santos.html. Acesso em: 10 dez. 2020.

Brito, T., & Botter, R. C. (2012). **Uma discusión acerca de las condiciones de acceso terrestre a los terminales del Puerto de Santos y su importancia para el mantenimiento de la competitividade portuária.** In Actas de la Conferencia SYMMTECHNAVAL 2012 (Vol. 1, pp. 1).

CORDEIRO, Fabiano Nogueira et al. As Diferentes Perspectivas de Análise da relação porto-cidade: Uma revisão da literatura. 2018. 1 f. Monografia (Especialização) - Curso de Gestão Portuaria e Operações Internacionais, Universidade Santa Cecília, Florianópolis/sc, 2020.

DIARIO DO LITORAL . **Santos litoral**. Disponível em: https://www.diariodolitoral.com.br/. Acesso em: 26 nov. 2020.

ESCOLA BRITANNICA. **Cidade de santos**. Disponível em: https://escola.britannica.com.br/artigo/Santos/483544. Acesso em: 10 nov. 2020.

PORTO DE SANTOS. **Porto**. Disponível em: http://www.portodesantos.com.br/. Acesso em: 3 dez. 2020.

PORTOGENTE. **Porto de santos**. Disponível em: https://www.portogente.com.br/. Acesso em: 30 out. 2020.

UNISANTOS. **Cidade de santos**. Disponível em: http://biblioteca.unisantos.br:8181/handle/tede/52. Acesso em: 18 nov. 2020.

MELLO, G. H. ***A modernização de Santos no século XIX: mudanças espaciais e sociabilidade urbana no centro velho.*** *In:* Cadernos CERU/Centro de Estudos Rurais e Urbanos. São Paulo. CERU/USP, 2007.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto Cidade**. 2008. 24 f. Monografia (Especialização) - Curso de Gestão Portuaria e Operações Internacionais, Universidade Santa Cecília, São Paulo, 2020

PEDROSA, Rafael Alves. **Os impactos darelação porto/cidade na cidade de Santos sob a perspectiva dos proficionais portuarios.** 2017. 1 f. Monografia (Especialização) - Curso de Gestão Portuaria e Operações Intenacionais, Universidade Santa Cecília, Santos, 2020.