

PORTO DE SANTOS

ORIGEM

A expansão da cultura do café na província de São Paulo, na segunda metade do século passado, atingindo a Baixada Santista, originou a necessidade de novas instalações portuárias adequadas às exportações do produto. Após duas concessões, em 1870 e 1882, sem que resultasse no início das implantações previstas, o Decreto Imperial nº 9.979, de 12 de julho de 1888, autorizou o grupo liderado por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle, como resultado de concorrência pública, a construir e a explorar o porto de Santos pelo prazo de 39 anos – prorrogado a partir do Decreto nº 966, de 7 de novembro de 1890, para 90 anos. Com base em projeto do engenheiro Domingos Saboya e Silva, as obras envolviam um cais, aterro, via férrea e edificações para armazenagem.



A assinatura do contrato de concessão ocorreu em 20 de julho de 1888 e, para o seu cumprimento, foi constituída a empresa Gaffrée, Guinle & Cia., com sede no Rio de Janeiro, mais tarde transformada em Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos, e, por fim, em Companhia Docas de Santos.

Em 2 de fevereiro de 1892, com a atracação do vapor Nasmith, de bandeira inglesa, foram inaugurados os primeiros 260m de cais, em substituição aos trapiches e pontes que existiam no Valongo, representando o início do funcionamento das instalações do porto de Santos como porto organizado. A partir de 7 de novembro de 1980, a administração foi assumida pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

ADMINISTRAÇÃO

O porto é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

LOCALIZAÇÃO

Está localizado no centro do litoral do estado de São Paulo, estendendo-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, distando 2km do oceano Atlântico.

ÁREA DE INFLUÊNCIA

Compreende o estado de São Paulo e grande parte de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso,

Goiás, Minas Gerais e Paraná.

ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Conforme a Portaria-MT nº 94, de 15/2/95 (D.O.U. de 17/2/95), a área do porto organizado de Santos, no estado de São Paulo, é constituída:

- a) pelas instalações portuárias terrestres, existentes na margem direita do estuário formado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, desde a Ponta da Praia até a Alamoia e, na margem esquerda, desde a ilha de Barnabé até a embocadura do rio Santo Amaro, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Santos, ou sob sua guarda e responsabilidade, incluindo-se também a Usina Hidrelétrica de Itatinga e a faixa de domínio de suas linhas de transmissão;
- b) pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso até o paralelo 23°54'48"S e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" anterior, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

ACESSOS

- RODOVIÁRIO – Pelas SP-055 (rodovia Padre Manoel da Nóbrega), sistema Anchieta-Imigrantes (ECOVIAS), SP-150 (via Anchieta) e SP-160 (Rodovia dos Imigrantes), Piaçagüera-Guarujá e BR 101 Rio-Santos.
- FERROVIÁRIO – Pela M.R.S. Logística S.A. (MRS); Ferrovias Bandeirantes S.A. (FERROBAN) e Ferronorte S.A. (FERRONORTE).
- MARÍTIMO – O acesso é franco, contendo um canal com largura de 130m e profundidade de 13m, na parte marítima da baía de Santos, e, no estuário, largura de 100m e profundidade de 12m.

INSTALAÇÕES

Cais acostável: 11.042m de extensão e profundidades variando entre 6,6m e 13,5m; 521m de cais para fins especiais, com profundidade mínima de 5m, e 1.883m para uso privativo, com profundidades de 5m a 11m.

A armazenagem é atendida por 45 armazéns internos, sendo 34 na margem direita e 11 na margem esquerda do estuário, e 39 armazéns externos. Esse conjunto perfaz 516.761m², com uma capacidade estática de 416.395t. Existe, ainda, um frigorífico com 7.070m², e capacidade estática de 4.000t. O porto dispõe de 33 pátios de estocagem, internos e externos, somando 124.049m², com capacidade estática de 99.200t.

Para contêineres na margem direita o terminal 035, o terminal 037, TECONDI e outras movimentações no cais são utilizados quatro pátios: um no Saboó para 1.000TEU, outro junto ao Armazém XXXVI para 800TEU, um terceiro, ao lado do Moinho Pacífico, comportando 450TEU, e o do Terminal de Contêineres (Tecon), na margem esquerda, com suporte para 6.700TEU.

As instalações de tancagem compreendem: na Ilha do Barnabé, 39 tanques para 149.726m³, e 131 para 112.484m³; no Cais do Saboó, 24 para 2.712m³ e 28 para 14.400m³; no terminal do

Alamoá, 10 tanques totalizam 105.078m³ e 50 somam 390.780m³.

Terminais especializados:

- Tecon: terminal para contêineres, localizado na margem esquerda do porto, com área de 350.000m², cais de 510m e profundidade de 13m. Permite atracação simultânea de três navios. Conta com três armazéns representando 1.530m² e pátios com o total de 198.450m², podendo operar 140.000TEU por ano.
- Terminal 035, Terminal 037, e TECONDI, na margem direita.
- Tefer: terminal para fertilizantes, também na margem esquerda, utiliza um cais de 567m com dois píeres acostáveis de 283,5m e profundidade de 17,5m. Possui seis armazéns para 30.000t cada um.
- Carvão: instalado no Saboó, tem área de 10.800m² e capacidade para 50.000t.
- Granéis líquidos: no Alamoá, na margem direita do estuário, com um cais de 631m e profundidade de 11m. Está ligado à Ilha do Barnabé, na margem esquerda – com 341m de cais e 10m de profundidade –, por meio de dois dutos submarinos.
- Ro-ro: o porto oferece seis berços, sendo dois no Saboó, dois junto ao pátio do armazém 35, um no cais do armazém 29, e um no cais do futuro armazém 37.

EQUIPAMENTOS

Para movimentação (transferência) de carga na linha do cais.

DESCRIÇÃO	QUANTIDADE	CAPACIDADE
Cais Comercial		
Guindaste elétrico	96	1,5 a 40,0t
Descarregadora de trigo	4	150,0 a 700,0t/h
Embarcadora de cereais	5	600,0 a 1.500,0t/h
Esteira	10	300,0 a 900,0t/h
Cábrea	2	150,0 a 250,0t
Portêiner (Terminal 37)	3	20 a 30u/h

Terminais Especializados no Porto

Portêiner	6	20 a 30 u/h
Guindaste elétrico	10	10,0t
Guindaste elétrico	1	6,3t
Esteira	52	300,0t/h
Esteira	26	1.210,0t/h

Para movimentação e transporte de cargas em pátios e armazéns.

DESCRIÇÃO	QUANTIDADE	CAPACIDADE
Cais Comercial		
transtêiner	2	20u/h
empilhadeira comum	90	3,0 a 30,0t
empilhadeira para contêineres	6	30,5 a 42,0t
empilhadeira para bobina	18	1,2 a 2,0t
empilhadeira para desova	20	2,0t
pá carregadeira	45	1,91 a 3,0m ³
guindaste automóvel	12	5,0 a 140,0t
guindaste elétrico	4	15,0 a 30,0t
caminhão	9	–
carro-trator	58	–
vagão fechado	13	26,0 a 30,0t
vagão raso	71	30,0 a 55,5t
vagão-plataforma	63	40,0 a 55,0t

DESCRIÇÃO	QUANTIDADE	CAPACIDADE
Terminais Especializados		
transtêiner sobre trilhos	3	20u/h
transtêiner sobre pneus	2	20u/h
guindaste sobre pneus	2	5,0t
<i>Stacker</i>	5	40,0t
empilhadeira especial	14	30,0 a 37,0t
empilhadeira comum	21	3,0 a 10,0t
empilhadeira para <i>clip-on</i>	4	–
empilhadeira para bobina	2	1,2 a 2,0t

empilhadeira para desova	11	2,0t
carro-trator	33	–
pá carregadeira	1	2m ³
pá carregadeira	4	3,5m ³

FACILIDADES

O porto de Santos conta com fornecimento próprio de energia elétrica, suprida pela usina situada em Itatinga, o que possibilita operações noturnas, sendo a linha do cais, armazéns e pátios dotados de iluminação, com o terminal de contêineres e alguns pátios dotados de tomadas para ligação de contêineres frigoríficos.

O porto opera continuamente em fins de semana e feriados, 24 horas.

O suprimento de água é feito pela Sabesp, com hidrômetros instalados ao longo do cais, permitindo fornecimento medido a navios.

O porto é provido de malha ferroviária para trânsito de vagões próprios e de ferrovias que o servem, e conta com locais para armazenagem de carga geral, inclusive contêineres, sólidos e líquidos a granel, sendo todo o complexo administrado pela Codesp e policiado pela guarda portuária.

Em resumo, o porto dispõe de 500.000m² de armazéns cobertos, 980.000 m² de pátios 585.000 m³ de tanques, 55km de dutos e 200km de linhas férreas internas. O porto dispõe de armazéns especiais para granéis sólidos, açúcar, soja, farelos, trigo, fertilizantes e sal e tanques para produtos químicos e combustíveis.

TERMINAIS DE USO PRIVATIVO – CARACTERÍSTICAS

Terminal Marítimo Sucocítrico Cutrale - C.A. nº 041/95

Comprimento do pier: 198,5m.

Profundidade: 12m.

Cargas: granéis líquidos (sucos cítricos) e granéis sólidos (farelo de polpa cítrica).

Localização: área do porto organizado – margem esquerda do estuário de Santos.

Terminal Marítimo Dow Química - C.A. nº 077/99

Comprimento do pier: 30m, dotado de 5 dolphins de amarração com distância total de 180m.

Profundidade: 12m.

Cargas: granéis líquidos (produtos químicos).

Localização: área do porto organizado – ilha de Santo Amaro, na baía de Santos.

Terminal Marítimo de Cubatão - C.A. nº 035/95 (Usiminas)

Comprimento do cais: 2 cais de atracação sendo um com 342m e outro com 302,5m, mais um pier com 400m, totalizando 1.044,5m de instalações acostáveis.

Profundidade: 11m.

Cargas: carga geral (chapa de aço).

Granéis sólidos: carvão, minério de ferro e produto siderúrgico.

Localização: fora da área do porto organizado.

Obs.: Movimenta carga de terceiros como contêineres, granéis sólidos e carga geral.

Terminal Marítimo Misto da Ultrafertil - C.A. nº 017/94

Comprimento do píer: 164m, e um dolfin de amarração.

Profundidade: 12m.

Cargas: granéis sólidos (adubos e enxofre); granéis líquidos (produtos químicos).

Localização: fora da área do porto organizado – ilha do Cardoso.

Terminal da Cargill

Cargas: granéis sólidos (soja em grãos, soja pelotizada, açúcar e polpa cítrica pelotizada).

Localização: área do porto organizado (arrendado).

O quadro seguinte mostra a interface porto/navio, dos terminais Tecon, três berços de atracação, Terminal 037, dois berços e Terminal 035 dois berços, no período de quatro meses. Nos quadros vale chamar atenção para a quantidade de navios atendidos nos terminais, bastante concentrados em torno da média, bem como aos seus rendimentos operacionais calculados em função do tempo atracado.

Vale registrar também que o tempo de espera para atracação somado ao tempo atracado resulta na estadia dos navios nos terminais. O tempo operando somado ao tempo não operando resulta no tempo atracado. Assim, alguns terminais de contêineres consideram em suas operações três a quatro horas, o tempo não operando, o que resultaria numa redução do tempo atracado, para elaboração do cálculo do rendimento operacional.

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (CODESP)

Av. Conselheiro Rodrigues Alves, s/n – Macuco

CEP: 11015-900 – Santos (SP)

PABX: (13) 3233-6565

Tel.: (13) 3222-5485

Telefax: (13) 3222-3068

e-mail:codesp@carrier.com.br

www.portodesantos.com.br