

**Artigo para a Revista Global – Março de 2007**  
**DELEGAÇÃO DO PORTO DE SANTOS AO GOVERNO DO**  
**ESTADO DE SÃO PAULO – UMA LONGA HISTÓRIA**

Foi uma grata surpresa saber que o Governador José Serra tem por objetivo pleitear a transferência para o Governo do Estado de São Paulo da gestão do Porto de Santos, hoje ainda sob a responsabilidade do Governo Federal, através da CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo.

Durante os anos de 2001 e 2002, foi desenvolvida uma intensa atividade por dois grupos de trabalho constituídos pela Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, de um dos quais o autor deste artigo foi coordenador, e por um grupo do Governo Federal que incluía membros dos Ministérios do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, dos Transportes, da Fazenda, do Planejamento e da Casa Civil da Presidência da República, visando transferir a responsabilidade pela gestão do Porto de Santos do Governo Federal para o Governo do Estado de São Paulo. Envolvidos também os municípios limítrofes de Santos, Guarujá e Cubatão. O trabalho foi intenso e completo, tendo-se chegado a um convênio pronto para ser assinado em setembro de 2002, já equacionados todos os problemas jurídicos e em especial os financeiros, que não eram pequenos. Resultado? O convênio não foi assinado e os motivos, apesar de obscuros, eram claramente políticos, pois tecnicamente o convênio tinha todas as condições para ser assinado. Tivesse isso acontecido, a história do Porto de Santos teria sido bastante diferente ao longo dos últimos quatro anos e acredito, bem melhor para São Paulo, para a região e para o Brasil!

Em 23 de agosto de 2001 foi assinado o Protocolo de Intenções, entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, com a interveniência da Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, o Estado de São Paulo e os Municípios de Santos, Guarujá e Cubatão, com o objetivo de tornar o Porto de Santos, então responsável por cerca de 27% do comércio exterior brasileiro, moderno, ágil e bem equipado, mais competitivo e com tarifas menores, o que traria resultados positivos para a diminuição do “custo Brasil”, e conseqüentemente, para a competitividade dos produtos brasileiros exportados e menores custos nas importações, facilitando o provimento de matérias primas para a indústria nacional. Esse protocolo resultou da manifestação do interesse pelo Governo do Estado de São Paulo em receber a Delegação do Porto de Santos, à luz da Lei 9.277 de 10/05/1996, denominada Lei da Delegação, regulamentada pelos Decretos 2.184 de 24/03/1997 e 2.247 de 06/06/1997. Com base naquela Lei, um elevado número

de portos brasileiros havia passado com sucesso pelo processo de delegação a órgãos locais.

Em 31 de outubro de 2001 foi publicada a Portaria Nº 387 do Ministro dos Transportes que constituía o Grupo de Trabalho, composto de membros das áreas federal e estadual, para desenvolver estudos com a finalidade de avaliar a possibilidade, conveniência e oportunidade de Delegar ao Estado de São Paulo a administração e exploração do Porto Organizado de Santos, a ser exercida através de uma Sociedade de Economia Mista, formada pelo Estado de São Paulo e os Municípios de Santos, Guarujá e Cubatão e que assumiria a condição de autoridade portuária.

A grande dificuldade era o passivo da CODESP, que na época atingia o valor de R\$ 500 milhões, e que à semelhança do processo de delegação de outros portos deveria ser assumido pelo Governo Federal. Mas, em vista do elevado valor do passivo e da resistência do Governo Federal em assumi-la, o Governo do Estado de São Paulo entendeu que a nova autoridade portuária poderia, através e uma gestão enxuta e competente, quitar parte desse passivo num prazo adequado, contando ainda com uma contribuição do Governo Federal e do Governo do Estado de São Paulo. Apesar dessa abertura admitida pelo então Governador Geraldo Alckmin, o convênio não foi assinado, obviamente por motivos não técnicos.

À época discutiu-se também a necessidade absoluta da implantação das vias perimetrais das margens direita (Santos) e esquerda (Guarujá) do porto, fator essencial para separar o tráfego urbano de veículos rodoviários do tráfego rodoviário e ferroviário associado exclusivamente ao porto, visando dar fluidez ao movimento de cargas de entrada e saída do porto e facilitar o tráfego urbano. Esse investimento, responsabilidade exclusiva do governo Federal, em vista da não delegação do Porto ao Governo do Estado de São Paulo, também não aconteceu ao longo desses últimos anos.

Constaram do relatório final do grupo de trabalho do governo do estado, responsável por viabilizar a assinatura do convênio, os seguintes parágrafos:

“O Grupo de Trabalho de Implantação da Regionalização do Porto de Santos considera atingidos seus objetivos, muito embora, em virtude de ingerências de ordem não técnica, o processo de Delegação do Porto de Santos ao Governo do Estado de São Paulo não tenha ainda se concretizado, através da assinatura do Convênio e da efetiva transferência da gestão do Porto para uma empresa do Estado de São Paulo, com a participação dos Municípios de Santos, Guarujá e Cubatão”.

“É, no entanto, de grande importância que o processo de transferência se dê o mais rapidamente possível, em virtude do abandono em que se encontra o Porto, com evidente falta de investimentos, e porque o mesmo constitui infra-estrutura essencial para a economia do Estado de São Paulo, da região e do país. É bastante evidente que gestão descentralizada e competente permitirá atingir a dinâmica que um porto moderno, da importância do Porto de Santos, demanda”.

Pode-se constatar que hoje, decorridos mais de quatro anos, a situação em quase nada mudou o que contribui, de forma contundente, para as já famosas dificuldades de infra-estrutura logística das quais padece o Brasil. Infelizmente nosso país tem perdido muitas oportunidades de alavancar seu desenvolvimento, sendo este um exemplo marcante.

Governador José Serra, o CELog – Centro de Excelência em Logística e Cadeias de Abastecimento da Fundação Getúlio Vargas está à disposição para resgatar a história e os documentos, visando respaldar a retomada do processo de delegação do Porto de Santos ao Governo do Estado de São Paulo, que V. Exa. demonstrou ter interesse em realizar.

Autor:

Manoel de Andrade e Silva Reis, Ph.D.

Professor do Departamento de Administração da Produção e Operações (POI) da FGV-EAESP.

Coordenador do CELog – Centro de Excelência em Logística e Cadeias de Abastecimento da FGV-EAESP. [manoel.reis@fgv.br](mailto:manoel.reis@fgv.br).