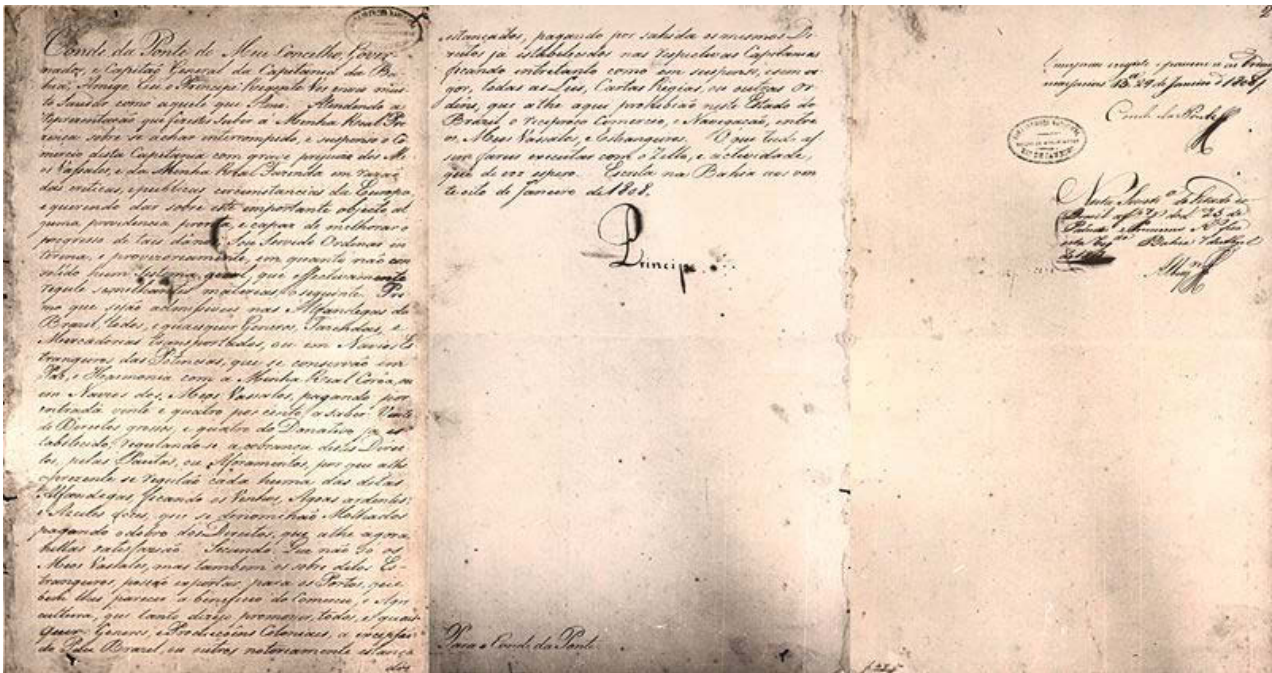


DOCTRINA

200 ANOS DE ABERTURA DOS PORTOS

Alexandre Martineli Pimentel Pereira¹

Carta-régia de 28 de Janeiro de 1808 - 200 anos de abertura dos portos brasileiros às nações amigas

“Conde da Ponte, do meu Conselho o, Governador e Capitão-General da Capitania da Bahia, a mim. Eu, o Príncipe-Regente, vos envio muito saudar, com o àquele que a mo. Atendendo à representação que fizestes subir à minha real presença, sobre se achar interrompido e suspenso o comércio desta capitania com grave prejuízo dos meus vassallos e da minha real fazenda, em razão das críticas e públicas circunstâncias da Europa; e querendo dar sobre este importante objeto alguma providência pronta e capaz de melhorar o progresso de tais dan os: Sou servido ordenar e provisoriamente, enquanto não consolido um sistema geral, que efetivamente regule semelhantes matérias, o seguinte: Primo: Que sejam admissíveis nas alfândegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transportadas ou em navios estrangeiros das potências que se conservam em paz e harmonia com a minha real coroa, ou em navios dos meus vassallos, pagando por entrada vinte e quatro por cento; a saber, vinte de direitos grossos e quatro do donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas ou aforamentos, porque até o presente se regulam cada uma das ditas alfândegas, ficando os vinhos, águas ardentes e azeites doces, que se denominam molhados, pagando o dobro dos direitos que até agora nelas se faziam. Secundo: Que não só os meus vassallos, mas tam-

¹ Assistente da Desembargadora Federal do TRT/SP Rosa Maria Zuccaro.

bém os sobreditos estrangeiros, possam exportar para os portos que bem lhes parecer, a beneficio do comércio e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaisquer gêneros e produções coloniais, à exceção do pau-brasil ou outros notoriam ente estancados, pagando por saída os mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas capitâneas, ficando, entretanto, como em suspenso e sem vigor todas as leis, cartas-régias ou outras ordens que até aqui proíbam neste Estado do Brasil o recíproco comércio e navegação entre os meus vassallos e estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com o zelo e atividade que de vós espero. Escrita na Bahia aos vinte oito d e janeiro de 1808.”

*Do Príncipe
Para o Conde da Ponte*

INTRODUÇÃO

Em meio a conflitos sócio-políticos (Crise do Antigo Regime), cujo ápice deu-se com a deflagração da Revolução Francesa (1.789), seguida do governo autoritarista do General Napoleão Bonaparte (1.799 – 1.814) e diante do Bloqueio Continental (1.807) que “fechou” a Europa para o comércio com a Inglaterra, o Príncipe Regente de Portugal, D. João VI, decide transferir para a colônia portuguesa na América (Brasil) a Corte e a Administração do Reino. Dentre seus primeiros atos na colônia, encaminhou carta ao Conde da Ponte (título português de nobreza, atribuído ao então Governador da Capitania da Bahia, João de Saldanha da Gama Melo Torres Guedes Brito) pela qual determinou a abertura dos portos brasileiros (até então monopolizados pela Coroa Portuguesa) às nações amigas.

Decorridos 200 anos de abertura dos portos, em um cenário de 5.864 Km de litoral (9.198 Km, se consideradas todas as reentrâncias geográficas), o transporte marítimo brasileiro de pessoas e cargas atingiu elevado grau de desenvolvimento e complexidade, que se revelam no grande porte da infraestrutura instalada, na especificidade de normas e costumes, na diversidade de atividades que demanda e no elevado número de postos de trabalho gerados, supridos por mão-de-obra própria e especializada.

Atualmente o Brasil possui: dois portos sob regime de concessão a governos estaduais, três portos sob regime de concessão a entidades privadas, quinze portos sob regime de delegação a governos estaduais e municipais, um porto sob regime de autorização a governo estadual, dezenove portos (dentre eles o porto de Santos) administrados por empresas vinculadas ao Ministério dos Transportes (Companhias Docas) e quarenta e dois Terminais Privativos.

As atividades envolvidas na exploração portuária constituem elementos essenciais ao desenvolvimento do comércio, ensejam a integração dos diversos meios de transporte (ferroviário, terrestre e marítimo) e são o agente principal a viabilizar o comércio internacional. No decorrer do ano de 2.007 os Portos e Terminais Privativos movimentaram o total de 754.716.655 toneladas, sendo 63,1% movimentado em Terminais Privativos e 36,9% em Terminais Públicos. Destacam-se pela elevada quantidade de carga movimentada os portos de Itaguaí-RJ, Santos-SP, São Sebastião-SP, Paranaguá-PR, Aratu-BA, Angra dos Reis-RJ, Rio Grande-RS, e Belém-PA.

Atualmente a regulamentação e fiscalização do transporte aquaviário são incumbências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, subordinada ao

Ministério dos Transportes, instituída pela Lei nº 10.233 de 05 de junho de 2001 (alterada pela Medida Provisória nº 2.217/01) e instalada nos termos do Decreto nº 4.122/2002.



Fonte: <http://www.antaq.gov.br/Portal/localizaportos.html>

A evolução da atividade portuária, com vistas à desestatização dos serviços prestados, seu desenvolvimento e adequação do país ao novo cenário internacional de relações políticas e econômicas, tendo como vetores o incremento da participação da iniciativa privada (através da concessão de serviços) e incentivo à concorrência, aliada à evolução da legislação trabalhista, desencadeou novos conflitos entre os detentores da atividade de exploração portuária (operadores portuários) e aqueles que ofertam sua mão-de-obra (trabalhadores portuários). Estes conflitos diariamente seguem à Justiça do Trabalho, impondo constante aprimoramento do Poder Judiciário no contexto social, econômico e cultural próprios da atividade portuária.

MONOPÓLIO ESTATAL

Ante a relevância da atividade portuária no aspecto econômico e como fator de segurança nacional, sua exploração foi reservada à União através da constituição de monopólio. Entretanto, se por um lado a exploração da atividade portuária somente pode ser realizada pela União, por outro, o próprio Estado, objetivando o desenvolvimento da infra-estrutura instalada, a adoção de novas tecnologias de trabalho e o incentivo à concorrência na prestação destes serviços, promove mecanismos de concessão da exploração da atividade portuária a particulares, circunstância que desonera os cofres públicos e possibilita a realização de melhorias da prestação de serviços, com base e investimento

tos privados.

A Constituição Federal de 1988 declarou em seu artigo 20 que o mar territorial, os terrenos de Marinha e seus acréscidos constituem bens da União, que possui competência exclusiva, nos termos do artigo 21, para explorar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território, bem como explorar os portos marítimos, fluviais e lacustres. Compete ainda, privativamente à União, nos termos do artigo 22 da CF/88, legislar sobre águas (inciso IV), comércio exterior e interestadual (inciso VIII), regimes dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (inciso X), trânsito e transporte (inciso XI) e defesa marítima (inciso XXVIII).

PORTO

Desde os primórdios de sua evolução, o homem sempre buscou assegurar sua sobrevivência, identificando e instalando-se em regiões que lhe fornecessem alimento e água, razão pela qual o desenvolvimento humano tem como cenários importantes de sua história as regiões próximas a lagos, rios e ao mar, circunstância que proporcionou o surgimento da navegação. O desenvolvimento humano está intimamente ligado ao desenvolvimento da navegação. Como exemplo, tem-se na história antiga a civilização egípcia ambientada na planície do Rio Nilo. Na antiguidade oriental as civilizações Suméria, Acádia, Assíria e Persa, localizadas na Mesopotâmia, entre os rios Tigre e Eufrates. Os Hebreus na Palestina junto ao mar Mediterrâneo e Rio Jordão (o termo hebreu significa “povo do outro lado do rio”, o rio é então utilizado como marco de referência). E a civilização Grega, com natural vocação marítima. Na Idade Média, o desenvolvimento comercial alicerçado na criação de novas rotas pelo Mar Mediterrâneo, Mar do Norte e Mar Báltico, e ainda a expansão europeia através das grandes navegações e o comércio com o Oriente.

Assim, vilarejos, cidades e grandes conglomerados urbanos desenvolveram-se ao redor ou próximos aos centros comerciais, intimamente ligados aos portos e ao transporte marítimo.

PORTO DE SANTOS

Em 1531, com a expedição portuguesa de Martim Afonso de Souza, o feitor Brás Cubas transfere o porto da Baía de Santos para o canal de Bertioga, por razões de segurança. No local surgiu um povoado no qual foram construídos capela e hospital (Casa de Misericórdia de Todos os Santos - 1543) destinado a receber os doentes desembarcados dos navios vindos de Portugal. Em 1546 o povoado torna-se a Vila do Porto de Santos, chamado posteriormente de Santos. Em 1839 a Vila foi elevada à Cidade, conservando seu nome, embora existente proposta para que se chamasse Cidade Andradina ou Cidade Bonifácia, em homenagem ao Patriarca da Independência, José Bonifácio de Andrada e Silva, nascido naquela Vila em 1763.

O desenvolvimento do porto foi lento. Por muito tempo possuiu pouca capacidade técnica e exigia grande quantidade de mão-de-obra. A região possuía condições precárias de saneamento e, no século XIX, o porto recebeu a alcunha de “Porto da Morte” em razão da epidemia de febre amarela e peste bubônica que atingiam a região.

Em 1867 é inaugurada a ferrovia E. F. Santos-Jundiaí. O desenvolvimento da rede ferroviária que ligou São Paulo ao litoral proporcionou a melhoria dos sistemas de transporte e do comércio. Nesse mesmo século, a evolução da cultura cafeeira exigiu do governo paulista a melhoria das instalações portuárias, objetivando a exportação.

Nessa época, a primazia do comércio exportador era exercida pelo porto do Rio de Janeiro, incluído então entre os quinze maiores portos do mundo, superado, no continente americano, somente pelo porto de New York e pelo porto de Buenos Aires.

Em 12 de julho de 1888, o grupo, então controlado por Cândido Gaffrée, Eduardo Guinle e José Pinto de Oliveira, através do Decreto Imperial nº 9.979, recebeu autorização para construir e explorar o porto de Santos pelo prazo de 39 anos, prorrogado pelo Decreto nº 966, de 07 de novembro de 1890, para 90 anos. Para a construção do projeto criado pelo engenheiro Domingos Saboya e Silva, foi criada a empresa Gaffrée, Guinle & Comp., sediada no Rio de Janeiro. O Porto de Santos tornou-se o primeiro porto organizado do país.

A empresa transformou-se na Empresa Melhoramentos do Porto de Santos e, posteriormente, na Companhia Docas de Santos.

Em 02 de fevereiro de 1892 o porto é inaugurado, sob administração da Companhia Docas de Santos, e sua atividade é simbolicamente iniciada com a atracação do navio a vapor inglês *Nasmith*. Nesta época o porto possuía 260 metros de cais acostável.

A concessão administrativa à Companhia Docas de Santos extinguiu-se em 1980, nessa ocasião foi criada pelo Governo Federal, em 07 de novembro, a Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp, empresa de economia mista, controlada pela União.

Atualmente, o Porto de Santos é o maior da América Latina. Possui a estrutura mais moderna do país e foi um dos elementos essenciais ao desenvolvimento do pólo industrial da Grande São Paulo e Cubatão. Sua área de influência atinge os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Paraná. Possui cais acostável atual de 11.042 metros, 45 armazéns internos, 39 armazéns externos, um frigorífico e 33 pátios de estocagem, bem como fornecimento autônomo de energia elétrica e integração com a malha ferroviária e rodoviária.
