



A INFLUÊNCIA DA ABERTURA DOS PORTOS BRASILEIROS NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DO BRASIL

Diretoria de Portos e Costas

Logo após desembarcar em Salvador, em janeiro de 1808, uma das primeiras medidas promovidas pelo Príncipe Regente D. João foi a assinatura do Decreto responsável pela Abertura dos Portos às Nações Amigas. A Carta histórica estabelecia que todos os produtos brasileiros, à exceção da árvore Pau-Brasil, poderiam ser exportados para os Estados que possuíssem alinhamento político com Portugal, mediante pagamento de impostos. Em contrapartida, também estava autorizada a importação de produtos desses Estados.

Tal medida, já exigida pelo governo britânico para realizar a escolta da Corte portuguesa ao Brasil, veio como resposta a uma premente necessidade de desenvolvimento econômico da colônia brasileira, a qual ficava limitada em decorrência de estar subordinada a Portugal por meio do monopólio da metrópole sobre o território daquela colônia. Desde o século 16, toda a produção brasileira era comercializada por intermédio de Lisboa.

Assim, em carta endereçada ao Conde da Ponte – Governador e Capitão Geral da Bahia, Dom João declarou:

"Eu o Príncipe Regente vos envio muito saudar, como aquele que amo. Atendendo a representação que fizestes subir a minha real presença sobre se achar interrompido, e sus-



Vista da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro, desenhada por Karl Robert von Planitz
Fonte: BN Digital

penso 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 danos, sou servido ordenar interina, e provisoriamente enquanto não consolido um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias o seguinte: primeiro, 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 de donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas, ou aforamento por que 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 satisfaziam."⁽¹⁾

Desse modo, formalizava-se a transferência do centro de poder de Lisboa para o Rio de Janeiro, onde passou a se concentrar todo o aparato político e burocrático do Império Ultramarino Português, possibilitando aos súditos de "além-mar" a experiência de uma efetiva administração pública de seu território.

Em pouco tempo o Rio de Janeiro se tornava um dos cerne econômicos do poder português, visto que sediava o principal porto e alfândega no comércio entre Portugal e seus aliados, em especial a Inglaterra. Tal ação, ao mesmo tempo que desencadeou diversos atos de modernização e alavancagem da economia local, por meio do surgimento de fábricas e manufaturas, acirrou os conflitos entre brasileiros e portugueses, que buscavam garantir ou expandir seus interesses.

Paulatinamente, a colônia foi ganhando expressão econômica, fato que motivou uma efervescente inquietude na Corte portuguesa que identificava, naquele momento, o início do processo de emancipação da colônia que assim se abria ao comércio internacional.

Hoje, passados mais de duzentos anos da assinatura do Decreto de Abertura do Portos às Nações Amigas, os portos brasileiros se apresentam dia a dia como uma via robusta e importante para o desenvolvimento econômico do País que vem ao longo do tempo reconhecendo as vias marítimas e fluviais como essenciais para o crescimento da Nação.

As mais de 175 instalações portuárias de carga (portos marítimos e instalações aquaviárias) e os cerca de oitenta terminais portuários, localizados fora da zona litorânea formam uma infraestrutura de atendimento a todos os entes envolvidos nesta complexa operação logística que permite a fluidez do abastecimento de cargas para a navegação de longo curso (quando o transporte é realizado entre portos de diferentes



nações) e para a navegação de cabotagem (realizada entre portos do território brasileiro), possibilitando o emprego direto e indireto de mais de 120 mil pessoas, além de ser responsável pela melhoria da infraestrutura de acesso e do entorno das instalações, como anéis viários e ferroviários.

País nascido com uma natural vocação para o mar, o Brasil tem em seus 5,7 milhões de km² de área oceânica (nossa Amazônia Azul) e nos 42 mil km de vias interiores navegáveis e potencialmente navegáveis, um fator decisivo para seu crescimento. Porta de entrada e saída de produtos e insumos, a malha portuária eleva o setor a um determinante e crescente papel no contínuo desenvolvimento do Brasil.

Responsável por cerca de 11% de toda a carga transportada no País, o setor portuário possui um potencial de crescimento ainda a ser explorado e, aos poucos, de maneira progressiva, vem ampliando também sua importância dentro da cadeia logística de movimentação de bens no território nacional.

Classificada como serviço essencial, as atividades do sistema portuário brasileiro permaneceram ininterruptas durante a pandemia do novo coronavírus, fato que possibilitou a manutenção do abastecimento do mercado interno e escoou a produção de grãos, cumprindo, em conjunto com o setor de navegação, a tarefa de manter ativa a nossa economia.

Com a evolução da tecnologia nos duzentos anos de portos abertos às nações amigas, novas formas de transporte passaram a ser ofertadas; entretanto, a marítima permanece sendo a mais econômica e com mais

oportunidades do que qualquer outra. Contando com um preço inferior e maior eficiência, é o transporte marítimo que garante a relação entre os países, tornando o modal a “espinha dorsal” do comércio e da economia global. Tendo movimentado, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), cerca de 278 milhões de toneladas, durante o primeiro semestre de 2021, os portos brasileiros protago-

nizaram uma alta de 17,5% nas importações realizadas, enquanto que as exportações tiveram crescimento registrado de 9,3%, movimentando 148 milhões de toneladas.

Esforços voltados para o aumento da eficiência, compartilhando com os usuários os benefícios advindos deste trabalho, melhorias da infraestrutura de acesso e na movimentação de cargas e modernização da legislação que rege o setor, permitem que vislumbremos o incremento, a agilidade e a modernidade no setor, reduzindo os custos das transações envolvidas. Nesse sentido, estas inovações apontam para um crescimento cada vez maior das atividades portuárias no País.

Na história mundial, foram as navegações que permitiram o desenvolvimento e a colonização dos países. Sendo utilizada como forma de transporte de mercadorias, de pessoas e de serviços, o seu uso é essencial para o contínuo processo de multinacionalização. Desta forma, para celebrar o Bicentenário da Independência do Brasil, é imperativo retornar às suas origens históricas. A Abertura dos Portos às Nações Amigas foi um marco histórico que contribuiu para a inversão da situação colonial, a corrosão dos laços entre a colônia e a metrópole e serviu de impulso para a autonomia econômica brasileira. Desde então, o comércio marítimo permanece sendo essencial para o processo de globalização cultural e econômica do Brasil. ■



País que nasceu com natural vocação para o mar: além dos 5,7 milhões de Km² de área oceânica (Amazônia Azul), possui 42 mil Km de vias interiores navegáveis



NOTA

(1) BIBLIOTECA NACIONAL. A CARTA DA ABERTURA DOS PORTOS ÀS NAÇÕES AMIGAS. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/a-carta-de-abertura-dos-portos/>, acesso 22 nov. 2011.