

## **MELHORAMENTO, REAPARALHEMENTO E MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS: A LONGA E CONSTANTE ESPERA**

**ALCIDES GOULARTI FILHO**

Doutor em Economia pela Unicamp, professor do Curso de Economia da Unesc  
Pesquisa financiada pelo CNPQ e FAPESC

Numa perspectiva da longa duração, observando o movimento lento dos portos no Brasil desde o início do século XIX até início do século XXI, são perceptíveis dois movimentos caminhando paralelos. O primeiro é que no sistema portuário brasileiro a oferta sempre andou a reboque da demanda, ou seja, os investimentos feitos nos portos (melhoramento, reaparelhamento e modernização) sempre foram insuficientes para atender o volume crescente do comércio externo brasileiro. Os investimentos rapidamente maturavam-se seguindo para um estrangulamento, exigindo mais e novos investimentos, porém, mais complexos e caros do que o anterior. Como a demanda anda à frente o estrangulamento é constantemente repostado num nível mais complexo. O segundo movimento é que, mesmo ao lado dos constantes estrangulamentos, foi se formando no Brasil um sistema portuário nacional integrado. Este sistema acompanhou e contribuiu na formação do sistema nacional de economia. Rodovias, energia, telefonia, siderurgia, sistema de crédito e portos estão todos integrados e formam um sistema nacional de economia.

Também podemos observar três movimentos de média duração. O primeiro que abrange todos período Imperial e início da República que é caracterizado pela espera dos investimentos privados, com base nas leis de 1869 e 1886. O segundo que vem após 1930, em que o Estado assume o processo de condução dos investimentos nos portos. E o terceiro é o atual, pós-1990, quando volta a crença no privado. Entre estes períodos mais definidos, podemos observar dois curtos momentos de transição. O primeiro foi nos anos de 1920, quando começam alargar as funções do Estado, principalmente com as concessões feitas à unidades federativas, preparando-se para o períodos posterior de maior estatização. E o segundo é nos anos de 1980, ao contrário da transição anterior, o Estado começa a abandonar certas funções consideradas essenciais para a economia.

### Anexo 1: Evolução dos órgãos responsáveis pelos portos

Órgãos responsáveis pelos portos	Período	Regime	Ministério
Intendência dos Arsenais da Marinha	1822-1845	Unidades isoladas	Marinha
Capitania dos Portos	1845-1873	Unidades isoladas	Marinha
	1873-1890	Unidades isoladas	Agricultura, Comércio e Obras
Inspetoria de Distritos	1890-1910	Unidades isoladas	Agricultura, Comércio e Obras
Inspetoria Federal de Portos, Rios e	1910-1934	Departamento	Viação e Obras Públicas
Departamento Nacional de Portos e	1934-1943	Departamento	Viação e Obras Públicas
Departamento Nacional de Portos, Rios e	1943-1963	Departamento	Viação e Obras Públicas
Departamento Nacional de Portos e Vias	1963-1975	Autarquia	Transportes
Portobrás SA	1975-1990	Empresa Holding	Transportes
Departamento de Portos	1990-1993	Departamento	Infra-estrutura
Departamento Nacional de Transportes	1993-2002	Departamento	Transportes
Agência Nacional de Transportes	2002	Agência Reguladora	Transportes

Fonte: Relatório do Ministério da Marinha; Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; Ministério da Viação e Obras Públicas; Mensagens Presidenciais; Relatórios do IFPRC, DNPN, DNPRC, DNPVN, PORTOBRÁS, ANTQ

### Anexo 2: Regime jurídico dos portos brasileiros

Decreto/Lei	Data	Características
Decreto nº 1.746	13/10/1869	Concessão à iniciativa privada por 90 anos e garantia de juros 12% ao
Lei nº 3.314	16/10/1886	Concessão à iniciativa privada por 70 anos, garantia de juros 6% ao ano
Decreto nº 4.859	08/06/1903	Construção feita pelo Estado repassando a administração à iniciativa
Decreto nº 24.599	06/07/1934	Autoriza o governo federal a contratar o melhoramento e a exploração
Decreto nº 749	27/08/1969	Autoriza a União a formar sociedade de economia mista ou empresa
Lei nº 8.630	25/02/1993	Privatização das operações portuárias e quebra da estrutura sindical

Fonte: Respectivos Decretos e Leis.