

# 213 ANOS DA ABERTURA DOS PORTOS

**WILEN MANTELI**

Presidente da Hidrovias RS

wmanteliadv@gmail.com



Em 28 de janeiro, o Brasil comemora 213 anos da Carta Régia que abriu os portos brasileiros às nações amigas, assinada pelo príncipe regente de Portugal, Dom João de Bragança, em 1808, quando chegou a Salvador.

Lá, Dom João foi informado pelos baianos sobre a penúria econômica que grassava na colônia. A miséria local era também devida ao “pacto colonial, que impedia o Brasil de manter relações comerciais com qualquer outro país que não fosse Portugal” e também à própria guerra, que estava em andamento na Europa. Os armazéns do porto, ele ouviu, estavam atulhados de produtos, especialmente de fumo e açúcar.

Afora as calamidades locais, Dom João tinha outro colossal desafio, o de como sustentar o seu governo, a imensa comitiva de nobres que o acompanhava e a própria corte de Lisboa. Para responder a esses problemas, viu na proposta dos baianos de abertura dos portos a solução para atenuar os males locais e obter recursos para sua corte. Contam que acatou na hora o pedido para suspender o embargo e acabar com três séculos de monopólio comercial português.

Decorridos 14 anos após aquele

ato, veio a Independência do Brasil e, 61 anos depois, o imperador Dom Pedro II assinava o Decreto Imperial nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, autorizando o governo a contratar com empresários, nos diferentes portos do império, a construção de docas e armazéns para carga e descarga de mercadorias exportadas e importadas, mediante licença de exploração de 90 anos.

*Vamos invocar a tenacidade daqueles gaúchos que venceram no início do século passado.*

Embora as divergências das interpretações dos fatos históricos, se a abertura foi uma simples redução das tarifas alfandegárias, ou se a mesma só beneficiou a Grã-Bretanha, e assim por diante, na verdade é preciso reconhecer que a decisão do príncipe regente originou e provocou a construção de portos no território brasileiro e promoveu o crescimento econômico do país. Hoje, o Brasil conta com uma estrutura portuária formada por portos organizados, terminais arrendados

e privados que atendem às sempre crescentes demandas internas e do comércio mundial. No ano passado, foi movimentado em torno de 1 bilhão de toneladas na exportação, importação, cabotagem e navegação interior – 100% dessas operações são realizadas por empresas privadas.

No Rio Grande Sul, se temos, de um lado, uma assustadora crise econômica e financeira que parece de difícil solução; de outro, temos notáveis recursos naturais, especialmente de rios e lagoas, cujo aproveitamento maior se encontra contido pelos excessos de órgãos, centralismo e burocracia que impedem o seu aproveitamento econômico. Sem embargo, o abandono desses bens se constitui em ato condenável de gestão pública, dado que não estão cumprindo com sua função de gerar riqueza, postos de trabalho e receitas tributárias para o Estado e municípios.

Vamos invocar a tenacidade daqueles gaúchos que venceram, no início do século passado, a “barra diabólica”, o que possibilitou ao Rio Grande do Sul ter seu porto marítimo, bem como a determinação de D. João VI e, assim, promovermos também a abertura das hidrovias gaúchas.

Artigos devem ter até 2.000 caracteres. Os textos assinados não representam a opinião do Grupo RBS.  
bit.ly/opiniaogauchazh ✉ artigozh@zerohora.com.br 📱 @opiniaozh