En Brasil, después de dos décadas de recesión económica, la adaptación a las demandas del mercado internacional llevó a la promulgación de la Ley Federal N. 8630, ne 1993, conocida como la “Ley de Modernización de los Puertos”, de la que empezó la concesión de áreas portuarias públicas a la iniciativa privada.

Otro aspecto importante de esta ley fue la creación del Consejo de la Autoridad Portuaria – CAP en cada puerto público, compuesto por representantes de todos los niveles de gobiernos, operadores y trabajadores portuarios, y usuarios del puerto. Estas entidades establecían las tasas, regulaciones y procedimientos del puerto.

El CAP de Santos se convirtió en referencia nacional, pionero en muchas iniciativas exitosas, y su puerto superó sucesivos récords de productividad, con una relativa estabilidad de la relación capital-trabajo.

Los planes de desarrollo del Puerto de Santos, en armonía con las leyes urbanas de las ciudades cercanas, presentaran propuestas de su expansión. Ese contexto auspicioso indicaba que el paso siguiente sería su regionalización, así como de otros importantes puertos brasileños. Pero la Ley Federal N. 12.815, de 2013, eliminó el carácter deliberante del CAP, volviendo a centralizar las decisiones del sector portuario nacional en Brasilia.

Este cambio que, según el Gobierno Federal, tenía como objetivo acelerar el proceso de modernización de los puertos de Brasil, generó tensiones cuya ecuación es de extrema complejidad.



Localización y ordenación de los puertos en Brasil.

La nueva ley permite que las terminales portuarias privadas operen cargas de terceros, y la posibilidad de concesión de puertos al sector privado, lo que realmente potencia la expansión y mejora de la competitividad del sector portuario. Sin embargo, los contratos de concesión celebrados antes, durante y después de la Ley 8630 han generado un desequilibrio económico, cuya solución depende de

difícil ingeniería económica. La nueva legislación portuaria también no define los límites geográficos para la ubicación de terminales privadas, lo que puede conducir a una competición desigual con los puertos públicos, con daños para las economías regionales. También hay conflictos en el ámbito constitucional, ya que, a pesar de ser competencia de los municipios legislar sobre el uso y la ocupación del suelo urbano, el gobierno federal sostiene que los usos en las zonas portuarias son su asignación exclusiva.

Aparte de este contexto, esta ley no fue adecuadamente precedida de inversiones en logística, especialmente: en el almacenamiento de graneles agroalimentarios en el origen, en la expansión y diversificación de los modos de transporte, en la mejora del acceso a las instalaciones portuarias y en la racionalización de los procesos de concesión de licencias para nuevas áreas portuarias.

Así, muchas ciudades siguen sufriendo los impactos negativos de las operaciones portuarias, tales como: la congestión del tráfico y la contaminación ambiental de zonas urbanas. En el caso de la ciudad de Santos, estos impactos son el principal conflicto en la relación entre la ciudad y el puerto.

La solución para conciliar todos los intereses en juego, y asegurar al Brasil una infraestructura portuaria moderna, ambiental y económicamente sostenible es tal vez la aristotélica “virtud del medio”: en este caso representada por la regionalización de los puertos. públicos, que ya ocurre en algunos de menor expresión, pero de manera aún incipiente.

En resumen, se trata de establecer un nuevo modelo de gobernanza para el sector portuario brasileño.

Además, la centralización ya no tiene sentido en un país con dimensiones continentales de Brasil.

Lo que el Gobierno Federal tiene a hacer dentro de ese escenario es garantizar la estabilidad regulatoria y económica, para atraer las inversiones necesarias a la

creación de nuevas y necesarias instalaciones portuarias, pero sin perjuicio de los puertos públicos existente – patrimonio del Estado -, de sus posibilidades de crecimiento ni tampoco de las ciudades dónde están ubicados.

Head image: Porto de Santos.