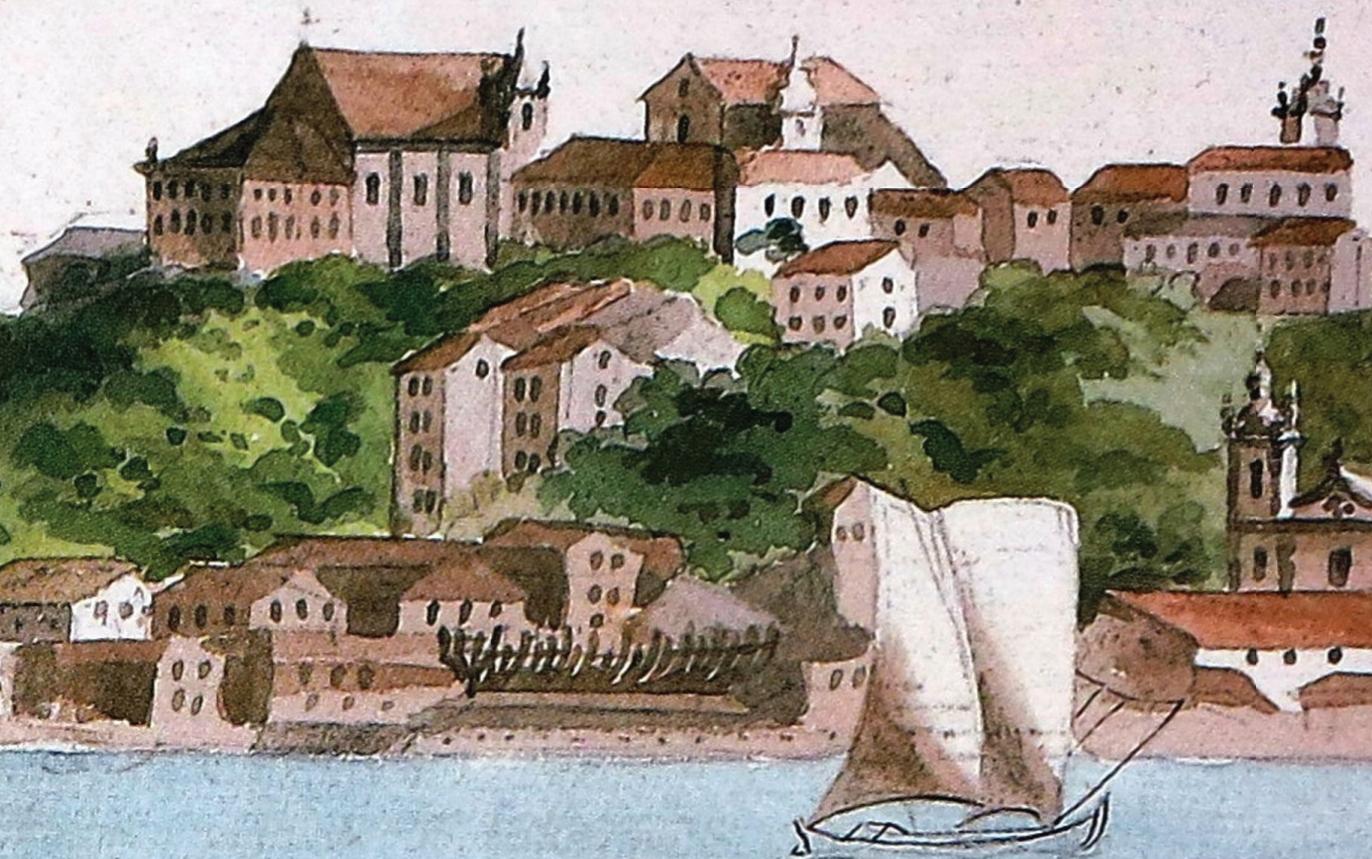


# Histórias e espaços portuários

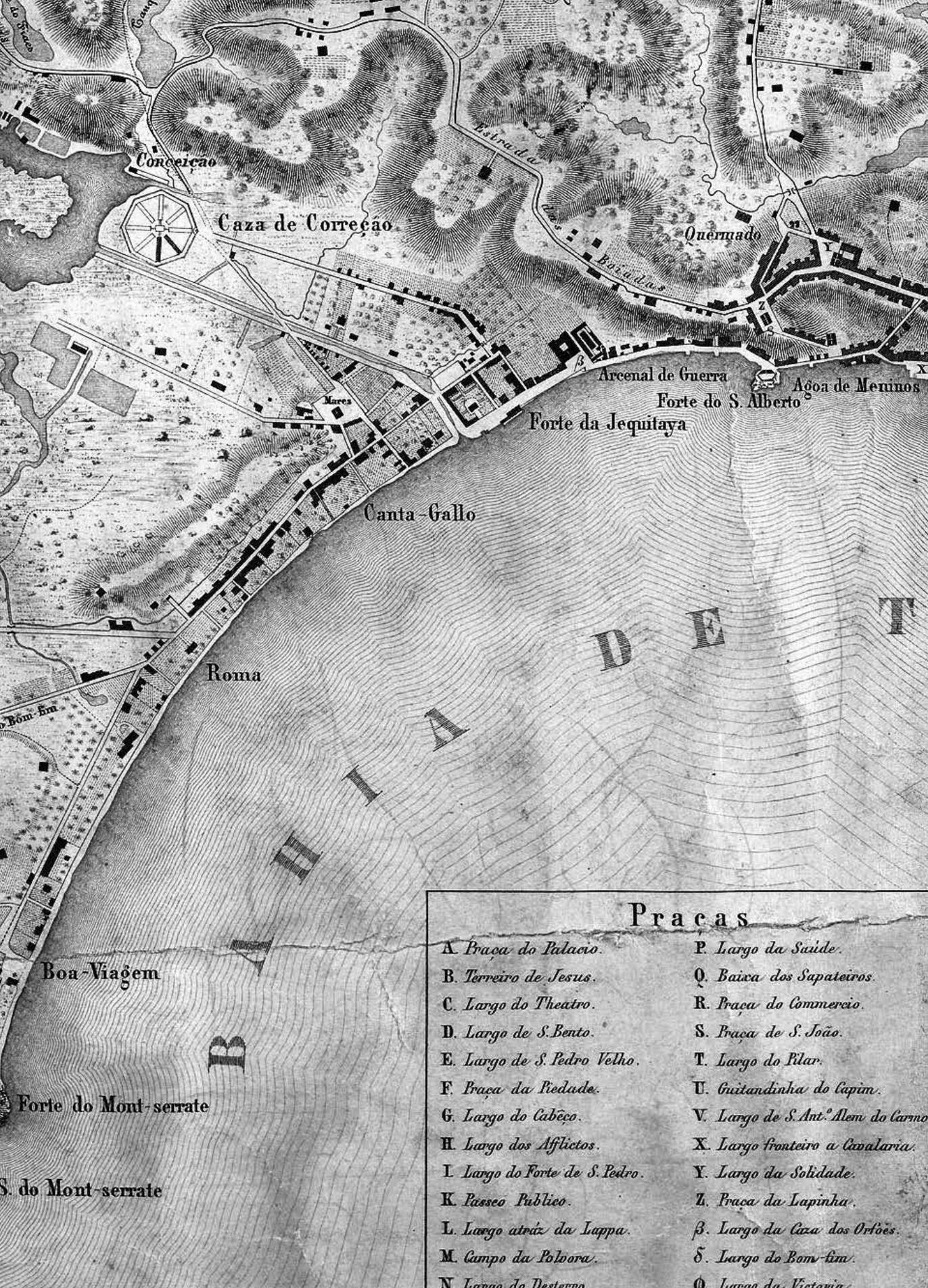
## Salvador e outros portos



**Maria Cecília Velasco e Cruz**  
**Maria das Graças de Andrade Leal**  
**José Ricardo Moreno Pinho**  
(Org.)



**Histórias e  
espaços portuários**  
Salvador e outros portos



### Praças

- |                                |                                     |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| A. Praça do Palacio.           | P. Largo da Saúde.                  |
| B. Terreiro de Jesus.          | Q. Baixa dos Sapateiros.            |
| C. Largo do Theatro.           | R. Praça do Commercio.              |
| D. Largo de S. Bento.          | S. Praça de S. João.                |
| E. Largo de S. Pedro Velho.    | T. Largo do Pilar.                  |
| F. Praça da Piedade.           | U. Guilandinha do Capim.            |
| G. Largo do Cabeço.            | V. Largo de S. Ant.º Alem do Carmo. |
| H. Largo dos Afflicto.         | X. Largo fronteiro a Cavalaria.     |
| I. Largo do Forte de S. Pedro. | Y. Largo da Solidade.               |
| K. Passeo Publico.             | Z. Praça da Lapinha.                |
| L. Largo atrás da Iappa.       | β. Largo da Casa dos Orloes.        |
| M. Campo da Polvora.           | δ. Largo do Bom-fim.                |
| N. Largo do Desterro.          | φ. Largo da Victoria.               |



## Nomenclatura.

## Monumentos.

1. *Palacio do Governo.*
2. *Camara Municipal.*
3. *Casa da Moeda.*
4. *Relação, e Obras Publicas.*
5. *Theatro Publico.*
6. *Alfandega.*
7. *Casa do Commercio e Consulado.*
8. *Quartel da Palma.*
9. *Quartel de S. Ant.º da Moravia.*
10. *Forte de S. Pedro.*
11. *Forte do Barbalho.*
12. *Forte S. Antonio.*
13. *Hospital da Misericordia.*
14. *Biblioteca Publica.*
15. *Palacio Arcebisopal.*
16. *Hospital novo.*
17. *Fonte nova das Pedras.*
18. *Fonte das Pedras.*
19. *Fonte da Orivata.*
20. *Fonte do Coqueiro.*
21. *Fonte do Rilar.*

22. *Hospicio de Jerusalem.*
23. *Cemiterio da Misericordia.*
24. *Cemiterio Inglex.*
25. *Cemiterio Allemão.*
26. *Cemiterio dos africanos.*
- a. *Cathedral.*
- b. *Se' Velha.*
- c. *Misericordia.*
- d. *S. Pedro.*
- e. *S. Domingo.*
- f. *S. Francisco.*
- g. *N. S. do Rosario.*
- h. *Senhor dos Passos.*
- i. *Carmo.*
- k. *Hospicio.*
- l. *Rilar.*
- m. *Conceição do Bouquerão.*
- n. *Quinze Misterios.*
- o. *S. Ant.º Alem do Carmo.*
- p. *Saúde.*

- s. *Palma.*
- t. *Barroquinha.*
- u. *S. Bento.*
- v. *S. Pedro Velho.*
- w. *Piedade.*
- x. *Rosario de João Pereira.*
- y. *Mercez.*
- z. *Aflitos.*
- aa. *S. Raimunda.*
- bb. *Convento da Liappa.*
- cc. *S. S. Ant.º da Moravia.*
- dd. *S.ª Anna.*
- ee. *Guadalupe.*
- ff. *N. S. d' Ajuda.*
- gg. *Conceição da Práia.*
- hh. *Corpo Santo.*
- ii. *S.ª Barbara.*
- jj. *Trindade.*
- kk. *S. Francisco de Paula.*
- ll. *Solidade.*

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Reitor

*João Carlos Salles Pires da Silva*

Vice-reitor

*Paulo Cesar Miguez de Oliveira*

Assessor do Reitor

*Paulo Costa Lima*



EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Diretora

*Flávia Goullart Mota Garcia Rosa*

Conselho Editorial

*Alberto Brum Novaes*

*Angelo Szaniecki Perret Serpa*

*Caiuby Alves da Costa*

*Charbel Niño El Hani*

*Cleise Furtado Mendes*

*Dante Eustachio Lucchesi Ramacciotti*

*Evelina de Carvalho Sá Hoisel*

*José Teixeira Cavalcante Filho*

*Maria Vidal de Negreiros Camargo*

Apoio



# Histórias e espaços portuários

## Salvador e outros portos

Maria Cecília Velasco e Cruz  
Maria das Graças de Andrade Leal  
José Ricardo Moreno Pinho  
(Org.)

SALVADOR • EDUFBA

2016

2016, autores.

Direitos para esta edição cedidos à EDUFBA.

Feito o depósito legal.

Grafia atualizada conforme o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1991, em vigor no Brasil desde 2009.

Projeto Gráfico

*Gabriela Nascimento*

Imagem da capa

*Salvador vista do mar. Tenente Robert Pearce - Aquarelas feitas durante a viagem ao Brasil da H. M. S. Favorite em 1819 e 1820.*

Revisão

*Eduardo Ross*

Normalização

*Sandra Batista*

*Raquel Gomes Fernandes*

SIBI – Sistema de Bibliotecas da UFBA

Histórias e espaços portuários : Salvador e outros portos / Maria Cecília Velasco e Cruz, Maria das Graças de Andrade Leal, José Ricardo Moreno Pinho, (Orgs.). -

Salvador: EDUFBA, 2016.

446 p.

ISBN: 978-85-232-1520-0

1. Portos - Historiografia. 2. Portos - Brasil - Historiografia. 3. Portos - Bahia - Historiografia. 4. Portos - Brasil - Administração. 5. Portos - Aspectos econômicos. 6. Portos - Aspectos sociais. 7. Salvador, Porto de (Salvador, BA) - História. I. Cruz, Maria Cecília Velasco e. II. Leal, Maria das Graças de Andrade. III. Pinho, José Ricardo Moreno.

CDD - 387.10981

Editora filiada à:



EDUFBA

Rua Barão de Jeremoabo, s/n Campus de Ondina

Salvador - Bahia CEP: 40170-115 Tel/Fax: (71) 3283-6164

[www.edufba.ufba.br](http://www.edufba.ufba.br)

[edufba@ufba.br](mailto:edufba@ufba.br)

# Sumário

Apresentação	9
<b>PARTE I - Revisões historiográficas e perspectivas analíticas</b>	
A centralidade dos espaços portuários na Época Moderna: uma aproximação historiográfica <i>Amélia Polónia</i>	19
Os portos marítimos - uma perspectiva patrimonial, na longa duração <i>Inês Amorim</i>	47
<b>PARTE 2 - “Salvador, o porto e a cidade”</b>	
O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX <i>Maria das Graças de Andrade Leal</i>	77
Salvador do século XIX: o porto que abastecia a cidade <i>José Ricardo Moreno Pinho</i>	123
A modernização do porto de Salvador na Primeira República (1891-1930) <i>Rita de Cássia Santana de Carvalho Rosado</i>	159
O porto de Salvador e suas interfaces com economia e política na Primeira República (1900-1930) <i>Joaci de Sousa Cunha</i>	199

Um diálogo entre antigo e novo: o bairro do Comércio na modernização do Porto de Salvador	243
<i>Paula Silveira de Paoli</i>	

### PARTE 3 – Interconexões e especificidades: outros portos e cidades

O Cais do Porto no crivo da política: a burguesia mercantil e a modernização portuária no Rio de Janeiro da Primeira República	289
<i>Maria Cecília Velasco e Cruz</i>	

O café e a modernização portuária de Santos (1869-1914)	337
<i>Cezar Teixeira Honorato e Luiz Cláudio M. Ribeiro</i>	

Tudo se revela diverso: a concessão, o movimento e problemas do Porto da Baía do Pontal – Ilhéus – Bahia (1911-1940)	365
<i>Flávio Gonçalves dos Santos</i>	

A relação entre cidades e portos no Espírito Santo: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação	389
<i>Luiz Cláudio M. Ribeiro e Maria da Penha Smarzero Siqueira</i>	

A lenta revolução: transformações portuárias recentes	417
<i>Jordi Ibarz Gelabert</i>	

Sobre os autores	441
------------------	-----

## Apresentação

O Brasil tem um litoral atlântico com mais de seis mil e quinhentas milhas de extensão, repleto de enseadas, baías, estuários de rios com graus de navegabilidade diversos e locais de mar calmo devido à proteção de recifes e promontórios. Dado o caráter predominantemente mercantil do projeto colonizador português, ao final do século XVIII, do norte ao sul da colônia, vários desses ancoradouros naturais eram portos, e todas as grandes aglomerações urbanas estavam localizadas na orla marítima em cidades portuárias, com maior destaque para Salvador da Bahia (conhecida no século XVII como cabeça do Estado do Brasil), Rio de Janeiro (sede do vice-reinado desde 1763) e Pernambuco (Recife). No final do século XVII e início do XVIII, a corrida do ouro provocou a formação de vários núcleos urbanos na região das minas, mas suas dimensões não se igualaram às das cidades litorâneas, o mesmo acontecendo com São Paulo, por muito tempo uma cidade de tamanho reduzido. Com a transferência da corte portuguesa para o Brasil em 1808, a suspensão das proibições mercantis coloniais abriu o mercado brasileiro a todas as nações, numa época de expansão acelerada do comércio marítimo internacional. Por outro lado, com a independência do país em 1822, o Rio converteu-se na capital do Estado imperial e várias outras cidades portuárias se tornaram capitais provinciais. Assim, novas funções político-administrativas e fluxos comerciais marítimos intensificados passaram a se conjugar para dar um novo dinamismo a esta antiga relação das principais cidades brasileiras com o mar.

O desenvolvimento urbano da costa marítima do Brasil está intimamente entrelaçado ao papel histórico dos seus portos. Portas de entrada dos colonizadores, negros escravizados, imigrantes brancos, manufaturas estrangeiras, jornais, livros, tecnologias, ideias, valores, melodias e outros bens culturais, e portas de saída do pau-brasil, açúcar, fumo, ouro, diamantes, algodão, café, borracha, cacau e outros produtos da pauta de exportação do país, os portos eram espaços cruciais de fiscalização e arrecadação de impostos. Escravos entrados pelo porto da Bahia podiam logo dele sair para serem vendidos no Rio de Janeiro, em cujo porto podiam igualmente entrar e sair para serem traficados no Rio da Prata. Todas estas transações envolvendo escravos, outras mercadorias e a recepção e despacho dos navios geravam recursos, envolviam múltiplos agentes,

demandavam trabalho, e embaralhavam instituições e interesses distintos, não raro conflitantes. Locais de territorialidades diversas resultantes das relações em mão dupla com suas hinterlândias geográficas imediatas, com outras regiões brasileiras, e com o resto do mundo (*foreland*), os principais portos da costa atlântica cruzavam dinâmicas que intensificavam a urbanização de seu entorno.

A urbanização primeira da orla marítima e o relativo abandono do sertão são realidades logo sentidas pelos intelectuais brasileiros, bastando lembrar as observações críticas de Frei Vicente do Salvador, para quem os colonizadores ficaram arranhando o litoral como caranguejos, e as imagens literárias memoráveis de Euclides da Cunha sobre o suposto contraste cultural existente entre os sertanejos primitivos e a gente urbana progressista do litoral. Como objeto de reflexão, os portos surgem, no entanto, nas análises historiográficas contemporâneas, principalmente. A relação positiva entre a presença de um porto e o processo de urbanização aparece em argumentos analíticos laterais de inúmeros historiadores, no artigo de Emília Viotti da Costa, “Urbanização no Brasil no século XIX”, publicado no livro *Da Monarquia à República, Momentos Decisivos*, que traz, talvez, a abordagem mais direta e abrangente da questão. É surpreendente notar, contudo, que a despeito do reconhecimento historiográfico amplo da relevância econômica, social e política dos portos brasileiros, e do atual forte interesse acadêmico pela História Atlântica, os elos centrais das tão valorizadas e buscadas conexões atlânticas, isto é, os portos, estes continuam a ser no Brasil um objeto de pesquisa pouco explorado.

A colônia foi o período em que o papel dos portos foi mais investigado. *A Bahia e a Carreira da Índia*, de José Roberto do Amaral Lapa; *Relações Comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa, 1763-1808*, bem como *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*, de Corcino Medeiros dos Santos; e *O Brasil no Comércio Colonial* de José Jobson de A. Arruda são obras sempre citadas pela importância estratégica de suas contribuições. Já para o Brasil independente, os estudos econômicos do comércio exterior infelizmente não desagregam por portos ou regiões o movimento das importações e exportações nem o da chegada e partida dos navios, e os raros trabalhos que abordam a cabotagem a partir de um determinado porto, a exemplo de *Navegação a Vapor na Bahia Oitocentista (1839-1894)*, de Marcos Guedes Vaz Sampaio, são ainda pouco conhecidos fora dos seus locais

de publicação. Há que sublinhar, além do mais, que nestes estudos de história econômica a dinâmica portuária é sempre pressuposta, porém não constitui o fio condutor ou o foco central de análise. Na verdade, tanto o Império quanto as Repúblicas são períodos históricos nos quais os portos permanecem em larga medida encobertos por sombras densas. O desenvolvimento do sistema portuário brasileiro posterior à ruptura do pacto colonial; as dinâmicas regionais entre os grandes e os pequenos portos; as infraestruturas portuárias como espaços de gestão; a relação entre as municipalidades e outras instituições governamentais na direção e no aparelhamento dos portos; e o mercado de trabalho afeto a este ou aquele porto antes e depois da Abolição são apenas alguns exemplos de assuntos significativos que ainda estão à espera de um historiador.

A ideia de uma publicação como esta começou a surgir durante o evento “Cem Anos do Porto de Salvador”. Organizado por nós em junho de 2013 com o apoio da Fundação Pedro Calmon, dos Programas de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Bahia, e de História Regional e Local da Universidade do Estado da Bahia, o seminário atraiu durante três dias um público diversificado de cerca de oitenta pessoas, entre professores, estudantes, arquitetos, profissionais de turismo, trabalhadores portuários e pessoas de outras ocupações. O grande interesse manifestado pela audiência a cerca da vida dos portos nacionais, tanto os antigos como os atuais, e a carência brasileira de bibliografia histórica específica sobre o assunto nos levou a pensar num livro que transcendesse o evento. Depois de algumas reuniões, o projeto ganhou forma. Além dos artigos que os autores participantes do seminário comprometeram-se a escrever, incluímos contribuições de historiadores ou pesquisadores vinculados a outras instituições nacionais e ibéricas, visando construir uma coletânea que apresentasse uma visão panorâmica, embora necessariamente incompleta, da historiografia atual sobre os portos. É oportuno ressaltar, por conseguinte, a importância da leitura conjunta dos textos aqui reunidos. O leitor atento verá conexões teóricas e empíricas interligando as análises feitas nos diferentes capítulos, fato que não obscurece a diversidade das escolhas metodológicas e estratégias narrativas dos vários autores presentes nesta publicação.

A coletânea está estruturada em três partes. A primeira é dedicada a questões historiográficas e teóricas. Num texto enxuto, mas abrangente, Amélia

Polónia discute o papel dos portos metropolitanos e coloniais na teia das redes marítimas entre a Europa, as Américas, a África e a Ásia na Idade Moderna (séculos XV a XIII), mostrando como a historiografia europeia vem se reinventando mediante a incorporação de perspectivas teóricas novas, tanto macro quanto microanalíticas, fato que levou a um reconhecimento generalizado do caráter multifacetado dos espaços portuários. São tantas as conexões locais, regionais, nacionais e intercontinentais, e tão diversos os fatores que interferem na vida dos portos, que, segundo a autora, somente estudos interdisciplinares e em rede poderiam tentar abarcar toda a complexidade humana, social, política, cultural, urbanística, técnica, administrativa e logística dos sistemas e cidades portuários. De forma diversa, Inês Amorim aborda a longa duração e constrói seu artigo em torno de um tema específico – o do patrimônio portuário e seus sentidos. Por entender que um porto nasce “da luta constante entre a ambição dos homens e o desenho do porto”, num processo constante de construção e reconstrução da natureza, dos homens, e da paisagem urbana, este processo deixa rastros materiais, ou seja, deixa marcas patrimoniais que a seu ver não são transparentes, exigindo sempre uma interpretação. Discutir os sentidos do patrimônio portuário implica, por consequência, escavar a noção de porto, numa “arqueologia” que mapeie os múltiplos caminhos da existência do porto, desmonte camadas superpostas pelo passar do tempo, e redescubra usos antigos e visões humanas coevas até chegar aos dias de hoje e às tensões decorrentes das propostas urbanísticas para a revitalização de áreas portuárias degradadas ou inadequadas à recepção dos contêineres. Apesar das diferenças de tempo histórico e de objeto, os dois textos são convergentes, permitindo a inferência de que os espaços portuários não são mais encarados como espaços econômicos passíveis de serem analisados a partir de uma única variável. Ao contrário, são cada vez mais concebidos como pontos nodais de relações cuja complexidade exige análises multifocais.

A segunda parte do livro reúne estudos empíricos sobre o porto de Salvador. Maria das Graças de Andrade Leal e José Ricardo Moreno Pinho examinam dinâmicas portuárias anteriores à República. Leal concentra sua atenção no Trapiche Barnabé, acompanhado desde o século XVIII e fio condutor para uma discussão sobre o comércio marítimo baiano, a expansão do sistema portuário, as funções dos trapiches, e a importância socioeconômica dos seus proprietários. O artigo

apresenta as características arquitetônicas destas unidades portuárias, apoiando-se, entre outras fontes, num documento raro – uma apólice particular de seguro do trapiche Barnabé, datada de 1858, com a descrição minuciosa de todas as suas dependências. Pinho, por sua vez, analisa o papel estratégico da Baía de Todos os Santos e do seu porto para o abastecimento da Cidade da Bahia durante o século XIX. Privilegiando as redes de cabotagem e o fornecimento de alimentos, a farinha de mandioca e o charque principalmente, o autor trata tanto da pequena navegação e das embarcações que interligam o Recôncavo Baiano à capital provincial, quanto da grande cabotagem, dos comerciantes e dos vapores que conectam o porto a espaços regionais distantes como Santa Catarina e Rio Grande. De forma mais lateral, o artigo traz ainda informações sobre o mercado consumidor soteropolitano, as feiras da região portuária, e as ações dos atravessadores, monopolistas e açambarcadores dos mantimentos oferecidos à população.

Os capítulos seguintes tratam da modernização do porto e da cidade de Salvador durante a Primeira República. Rita de Cássia Santana de Carvalho Rosado recua ao século XIX a fim de discutir o funcionamento do porto, marcar o descompasso entre a infraestrutura portuária e as exigências de desempenho do sistema, e elencar os projetos frustrados de modernização portuária, apresentados durante o Império. O artigo também examina as obras republicanas de edificação do cais do porto, seguidas de perto em suas alterações e sucessivos prolongamentos de prazo. A autora conclui que o longo processo do que considerou ser uma construção inacabada resultou numa qualificação portuária discutível que não satisfaz as expectativas gerais do comércio. A partir de um ângulo de análise centrado nas relações de poder e no embate das forças econômicas, Joaci de Sousa Cunha explica porque, na Bahia, o porto modernizado atuou no sentido contrário ao pretendido pelos interesses econômicos locais. O autor sustenta que o fortalecimento do porto de Salvador dependia da ampliação dos modais de transporte ferroviário em sua hinterlândia, bem como da diminuição dos custos produzidos pelo modo de exploração do cais modernizado, mas nada disso aconteceu. A esses malogros, somente inteligíveis à luz das ações das elites baianas no xadrez político da República, somou-se, entre outros fatores, a estagnação industrial do estado da Bahia, produzindo-se uma situação na qual o porto perdeu mercado e antigas funções após se modernizar. Paula

Silveira de Paoli encerra a segunda seção do livro com um estudo sobre as transformações da paisagem urbana provocadas pela modernização do porto. Paoli aponta que tanto as características das reformas urbanas feitas em 1912 no bairro do Comércio, quanto a lentidão do movimento de ocupação da faixa de aterro vazia surgida em função das obras portuárias revelam uma lógica de produção da cidade que incorporava o antigo na criação do moderno. O velho bairro do Comércio era remodelado e valorizado, enquanto os novos terrenos contíguos aos cais do porto eram deixados de lado e tratados como uma reserva estratégica para o futuro. Segundo a autora, trata-se de uma cultura urbanística diversa da que se tem hoje, mas que está na raiz de um longo desencontro entre o porto modernizado e a cidade.

Na terceira e última parte do livro, a cidade de Salvador e seu porto saem de cena para dar lugar a outros portos e urbes no Brasil e no mundo. Maria Cecília Velasco e Cruz avalia a modernização portuária no Rio de Janeiro da Primeira República através do estudo das campanhas políticas empreendidas por comerciantes e armadores visando alterar o modo de exploração e ocupação dos cais modernizados. Numa análise densa, a autora cruza a história incorporada em práticas comerciais, ramos do comércio e na infraestrutura física e organizacional do porto; o contexto jurídico das obras e dos procedimentos de gestão portuária; os problemas causados pelos graves defeitos do projeto arquitetônico dos cais; o discurso e ações dos atores; e a especificidade de interesses nem sempre compatíveis. O artigo termina com uma discussão concisa da mecanização e do processo de trabalho estivador anteriores à introdução dos contêineres, pela qual se demonstra que a enorme revolução dos métodos de trabalho decorrente da modernização portuária da primeira metade do século XX é em grande parte um mito coevo que a historiografia brasileira contemporânea incorporou. Ainda focalizando o Império e a Primeira República, Cezar Teixeira Honorato e Luiz Cláudio M. Ribeiro examinam o porto de Santos entre o final do século XIX e o início da Primeira Guerra Mundial a fim de mostrar a relevância das exportações do café para o surgimento deste complexo portuário capitalista. Para tanto, percorrem entre outros temas o desenvolvimento da cafeicultura no Brasil e mais especificamente em São Paulo; a utilização nas fazendas da mão de obra escrava e livre; o crescimento das estradas de ferro pela hinterlândia do porto santista; as

concessões governamentais e a progressiva expansão dos negócios da Companhia Docas de Santos. Na caracterização deste porto como um empreendimento capitalista, o texto destaca a monopolização por parte da Companhia Docas de Santos de todas as operações ligadas ao embarque, desembarque, transporte e armazenagem de mercadorias, bem como a centralidade das exportações de café para a remuneração do capital privado investido na construção, aparelhamento, e exploração do porto.

Os três capítulos posteriores avançam para períodos históricos mais recentes. Flávio Gonçalves dos Santos resume a história do Porto da Baía do Pontal, infraestrutura portuária construída em Ilhéus, Bahia, em função de interesses ligados ao grande desenvolvimento local da lavoura cacaueteira baiana. A partir de um contexto socioeconômico, jurídico e geográfico, o texto identifica e apresenta os reveses e reviravoltas que marcaram e atrasaram, nas décadas de 1910 e 1920, a concessão e construção deste porto organizado. Na parte final do texto, Santos demonstra com dados comparativos (anos 1936-1938) a frustração completa deste primeiro projeto portuário de Ilhéus, construído em vão com o objetivo de desbancar o porto de Salvador como principal porta de saída da produção cacaueteira do Brasil. Luiz Cláudio M. Ribeiro e Maria da Penha Smarzarzo Siqueira escolhem a longa duração para discutir a relação porto-cidade em Vitória, capital do estado do Espírito Santo. Os autores apontam que a vida urbana de Vitória se estruturou desde a colônia em torno do cais; que as reformas modernizantes dos anos 1910 estreitaram ainda mais a relação entre a cidade e o porto; e que, desde a década de 1950, tanto a capital como o estado puderam crescer economicamente através da construção de portos especializados associados a indústrias de grande porte, polos industriais e corredores de transportes intermodais. Embora a história da relação examinada tenha evidenciado um processo de urbanização excludente da Grande Vitória, Ribeiro e Siqueira terminam sua análise com a indicação de que o paradigma da metrópole portuária moderna pode ensejar uma reconfiguração mais inclusiva do tecido sociourbano capixaba. Por fim, Jordi Ibarz Gelabert passa em revista uma abundante bibliografia acadêmica internacional a fim de mostrar os motivos, o caráter, a forma, a geografia e a cronologia das profundas transformações que a partir dos anos 1970 vêm afetando progressivamente as infraestruturas, a propriedade e o modo de gestão dos portos, os

transportes marítimos, as comunidades de marujos e estivadores, e as cidades e espaços portuários do mundo inteiro em função da “revolução dos granéis” (petróleo e derivados, principalmente), mas, sobretudo, em razão do impacto da “revolução dos contêineres” sobre o comércio global de carga geral. Apesar da revalorização econômica e dos novos usos dados às velhas zonas portuárias, para o operariado dos portos, os custos humanos e políticos foram imensos, como Ibarz tem o cuidado de sublinhar.

Em síntese, esta é a estrutura da coletânea.

Para finalizar, gostaríamos de agradecer à Flávia Garcia Rosa, diretora da Edufba e sua equipe, por acolher sem pestanejar o projeto de editar este livro, a Urano Andrade pela digitalização e tratamento de imagens, e ao Programa de Pós-Graduação em História Regional e Local da Universidade do Estado da Bahia pelos recursos financeiros que ajudaram a viabilizar a publicação.

*Os organizadores.*

Parte 1

# Revisões historiográficas e perspectivas analíticas



# A centralidade dos espaços portuários na Época Moderna

## uma aproximação historiográfica<sup>1</sup>

AMÉLIA POLÓNIA



Parece indiscutível, tanto no contexto europeu como no americano ou asiático, o importante papel que os portos desempenharam a partir da Época Moderna (século XV a XVIII), revelando-se indispensáveis para a articulação de espaços políticos e económicos, a uma escala global. Um notável dinamismo era sem dúvida visível, no Índico e no Mediterrâneo, desde a Antiguidade Clássica, ou no Báltico, por todo o período medieval, este em grande medida articulado com a intensa actividade do comércio hanseático. O Atlântico, ou, com maior rigor, os Atlânticos, só se encontram, todavia, de facto ligados, desde o século XV e mais intensamente a partir do século XVI, altura em que uma rede articulada de rotas marítimas liga vilas e cidades portuárias de toda a Europa (do Norte e do Sul) com entrepostos africanos e americanos, também estes posicionados em várias “Américas”. Os designativos de América Portuguesa, América Espanhola ou América Anglo-Saxónica evidenciam a forma como estes espaços foram apropriados por estratégias de colonização que os posicionaram num jogo de xadrez intercontinental em que passam a desempenhar papéis nucleares, orquestrados por lógicas que lhes são extrínsecas, mas nas quais assumiram importância nuclear.

Com efeito, o período Moderno (século XV a XVIII) assistiu desde a definição de uma nova teia de rotas de navegação e comércio ao aumento da tonelagem

---

<sup>1</sup> A abordagem que se propõe reporta-se essencialmente à produção historiográfica europeia sobre espaços portuários, em particular a incidente sobre a Época Moderna. Abundante literatura foi publicada sobre esta matéria para a América, para o Índico e para o Pacífico, a qual não se inclui neste estudo, que não tem quaisquer pretensões de exaustividade, nem mesmo no que se refere à produção historiográfica europeia.

das embarcações, desde a definição ao aumento exponencial do número de homens e do volume de mercadorias em circulação, o que decorre da projecção das vias de comunicação marítimas e se reflecte no aumento da importância e da centralidade dos espaços portuários.

As próprias hegemonias económico-financeiras jogam-se, neste período, na Europa entre cidades portuárias, das quais Lisboa, Sevilha, Antuérpia, Amsterdão e Londres são exemplos, como o foram, em momentos precedentes, Veneza ou Génova. As articulações entre a Europa e outros continentes fazem-se, precisamente, a partir de núcleos portuários, e as implicações dessa “descompartimentação” geográfica e económica projectam-se, desde logo, em polos marítimos e em cidades portuárias.

Da importância dos espaços e das dinâmicas portuárias dá prova uma abundante produção historiográfica europeia, que se tem vindo a reinventar com aportações teóricas inovadoras<sup>2</sup> centradas, nas últimas décadas, na análise de sistemas portuários, incluindo os intercontinentais, tendo em conta a afirmação de redes de tráfego que articulam todos os continentes num activo sistema de trocas. Essa perspectiva, que parte da concepção teórica e operativa da existência de hierarquias e de complementaridades portuárias, definidas e redefinidas em articulação com particulares conjunturas, é ilustrada por produções historiográficas de referência.<sup>3</sup>

---

2 JARVIS, A. Port History: some thoughts on where it came from and where it might be going. In: FISHER, L.; JARVIS, A. (Ed.). *Harbours and havens: essays in port history in honour of Gordon Jackson*. Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 1999. p. 13-34; JACKSON, G. The significance of unimportant ports. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 13, n. 2, p. 1-17, Dec. 2001; JACKSON, G. Early Modern European seaport studies: highlights & guidelines. In: POLÓNIA, A.; OSSWALD, H. (Ed.). *European seaport systems in the Early Modern Age: a comparative approach: proceedings/International Workshop*. Porto: Instituto de História Moderna, Universidade do Porto, 2007. p. 8-27; JACKSON, G. The maritime experience of a region without ports: Argyll, Scotland, c.1740-1840. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 17, n. 2, p.1-18, Dec. 2005.

3 No que se reporta a abordagens de cidades e de sistemas portuários e a sua importância como articuladores internacionais, ver, BAIROCH, P. *De Jericho à Mexico: villes et économies dans l'histoire*. Paris: Gallimard, 1985; ZUBIÉTA IRUN, J. L. *Jerarquia en el sistema portuario español*. In: VI COLOQUIO DE GEOGRAFIA, 1976, Palma de Mallorca. *Actas...* Palma de Mallorca, 1976. p. 647-648; GUIMERÁ, A.; ROMERO, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*. Madrid: Ministerio de Fomento, 1996. Da bibliografia anglo-saxónica pode destacar-se HOYLE, B. S.; HILLING, D. *Seaport systems and spatial change*. London: Wiley, 1984.

Assiste-se à valorização dos eixos de comunicação interportuários, das redes portuárias e das articulações entre portos. Essa perspectiva tem sido aplicada desde a análise das navegações do período Moderno à contentorização dos nossos dias, e disso dá hoje provas o próprio projecto da Comunidade Europeia sobre as autoestradas do mar.<sup>4</sup>

Para além destas, análises de âmbito regional têm sido também desenvolvidas. Poderemos citar, para o universo ibérico, as obras recentes de Patrick O’Flanagan,<sup>5</sup> referentes aos portos atlânticos da Península Ibérica ou, para a França, os trabalhos produzidos por Michel Bochaca referentes aos portos da Aquitânia.<sup>6</sup>

Frequentes vezes, ao privilegiar uma leitura macroanalítica das articulações e das hierarquias portuárias, os estudiosos tenderam a menosprezar o estudo das dinâmicas internas e dos perfis específicos de cada porto, que fornecem, afinal, as particulares condições que definem o seu lugar e a sua participação num conjunto de redes e de sistemas articulados. Rumando em contracorrente com estas tendências, desenvolveu-se, em Portugal, o projecto Hisportos – Contributo para o Estudo dos Portos do NW Português na Época Moderna,<sup>7</sup> centrado em aproximações microanalíticas de portos desde Caminha até Aveiro. O projecto partiu de uma abordagem monográfica dos portos do NW português, tomando-os como “entidades” com dinâmicas próprias, que se tornava necessário identificar individualmente, para então os poder tipificar e chegar a modelos

---

4 Ver: <[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways\\_sea/](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea/)>.

5 O’FLANAGAN, P. *Port cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900*. Burlington: Ashgate, 2008.

6 BOCHACA, M. Typologie et fonctions des ports du Bordelais (fin XVe – début XVIe siècle). *Historia, Instituciones, Documentos*, Sevilla, n. 35. p. 63-83, 2008; BOCHACA, M. *Les caractéristiques économiques des villes portuaires de la France atlantique à la fin du Moyen Âge: l’Exemple des ports aquitains*. Colóquio Internacional, A Cidade Medieval em Debate, Lisboa, 2011.

Hisportos (POCTI-HAR – 36417/2000). De natureza multidisciplinar, o projecto incorporou, como equipa de investigadores: Amândio Barros (Escola Superior de Educação Santa Maria, Porto), Amélia Polónia (Coordenadora do projecto, Departamento de História, FLUP), Assunção Araújo (Departamento de Geografia, FLUP), Filomena Martins (Departamento do Ambiente e Ordenamento da Universidade de Aveiro), Helena Granja (Departamento de Ciências da Terra da Universidade do Minho), Helena Osswald (Departamento de História, FLUP), Inês Amorim (Departamento de História, FLUP), João Carlos Garcia (Departamento de Geografia, FLUP), Manuel Fernandes de Sá (Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto), Mário Barroca (Departamento de Ciências e Técnicas do Património, FLUP), Miguel Nogueira (SDI/ Cartografia, FLUP), Nicole Vareta (Departamento de Geografia, FLUP), Pedro Brochado de Almeida Veloso Gomes (Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto).

de compreensão teórica da sua acção no período que é objecto deste estudo: os séculos XV a XVIII.

A historiografia ibérica e francesa é, de facto, rica em exemplos de estudos que consubstanciam aproximações monográficas em torno de cidades portuárias e de áreas portuárias.<sup>8</sup> A própria discussão em volta dos conceitos de cidade-porto e porto-cidade decorre da suposta existência de uma articulação nuclear entre actividade portuária e desenvolvimento urbano, nas suas múltiplas expressões.<sup>9</sup>

As articulações portuárias vão, porém, muito para além do local, e projectam-se em espaços inter-regionais. Sensível a esta dimensão, a historiografia

- 8 ARMAS CASTRO, J. *Pontevedra en los siglos XII a XV: configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*. Pontevedra: Fundación Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa, 1992; BARDET, J. P. *Rouen aux XVII et XVIII siècles: les mutations d'un espace social*. Paris: SEDES, 1983. v. 1; CASADO SOTO, J. L. *Santander, una villa marinera en el siglo XVI*. Santander: Ediciones de Librería Estudio, 1990; CASADO SOTO, J. L. Aproximación al estado de la historia marítima del País Vasco sobre los primeros siglos de la Edad Moderna. *Itsas Memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, San Sebastián, v. 1, p. 29-47, 1996; PONTET-FOURMIGUE, J. P. *Bayonne: un destin de ville moyenne à l'époque moderne (fin du XVIIe siècle milieu du XIXe siècle)*. Biarritz: J&D Editions, 1990; GUIRAL-HADZIIOSSIF, J. *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia: Edicions Alfons el Magnànim, 1989; DIAZ, A.; PONS, A.; SENRA, J. *La construcción del puerto de Valencia: problemas y métodos (1283-1880)*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 1986; CURVEILLER, S. *Dunquerque ville et port de Flandre à la fin du Moyen Age à travers les comptes de baillage de 1358 à 1407*. Lille: Presses Universitaires de Lille, 1989; PERROT, J.-C. *Genèse d'une ville moderne: Caen au XVIII siècle*. In: RONCAYOLO, M. ; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine XVIII-XX siècle*. Paris: Larousse, 1992; PFISTER-LANGANY, C. *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*. Dunkerque: Société Dunkerquoise, 1985; RIVERA MEDINA, A. M. *Estudio histórico del puerto de Lekeitio*. Bilbao: Gobierno Vasco, 2008; RIVERA MEDINA, A. M. *Bermeo, un puerto, una historia*. Bilbao: Gobierno Vasco, 1997; POLÓNIA, A. *A Expansão ultramarina numa perspectiva local: o porto de Vila do Conde no século XVI*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2007. 2 v; BARROS, A. *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares da Época Moderna, Porto, 2004*. 2 v. Tese (Doutoramento em História).
- 9 Acerca do conceito de cidade portuária: RIEBERGEN, P. Porto e città o città-porto? qualche riflessione generale sul problema el rapporto fra porto e contesto urbano. In: CAVACIOCHI, S. (Ed.). *I porti come impresa economica: atti della "Diciannovesima Setti manadi studi"*, 2-6 maggio 1987. Firenze: Le Mounier, 1988. p. 615-624; BRESCH, H. *La città portuale e il porto senza città nella Sicilia dei secoli XIV e XV*. In: POLEGGI, E. (Ed.). *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia: atti del convegno internazionale di Genova 1985*. Genova: Sagep, 1989; MONGE, F.; OLMO, M. Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico. In: ROMERO, D.; GUIMERÁ, A. (Coord.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*: actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español: Madrid, 19-21 Oct. 1995. Madrid: Ministerio de Fomento, 1996. p. 215-233; GILCHRIST, D. T. (Ed.). *The growth of the seaport cities*. Charlottesville: University Press of Virginia, 1986; BLOT, M. L. P. B. H. *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa: Ministério de Cultura, Instituto Português de Arqueologia, 2003; BOLUMBURU, B. A.; BOCHACA, M. Caractères généraux des villes portuaires du nord de la péninsule Ibérique au Moyen Âge. In: ACTES des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 35e congrès. La Rochelle, 2004. p. 63-78; BOLUMBURU, B. A.; TELECHEA, J. A. S. *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media*. Logroño: Encuentros Internacionales del Medioevo-Actas, 2005; FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia (siglos XVI-XIX)*. Santander: Universidad de Santander/ Autoridad Portuaria de Santander, 2006.

portuária vem insistindo na necessidade de se compreenderem os portos em redes de relações mais vastas, e em directa articulação com o seu *hinterland*.<sup>10</sup> Esta abordagem confere aos estudos portuários uma outra projecção, ao situá-los em espaços territoriais mais vastos, e em dinâmicas das quais resultam e nas quais directamente interferem. Sendo esta perspectiva pertinente para a Europa, ela torna-se mais relevante ainda para a compreensão das dinâmicas económicas em espaços coloniais com os quais os europeus estabeleceram contacto.

Os pontos de fixação eram, aí, em grande medida definidos pela escolha de “portos naturais”, com enseadas de aportagem e ancoragem, sendo a comunicação marítima a única via de contacto entre mundos distantes. Dessa articulação dependia o sucesso de um projecto colonial. A fixação litorânea era, pois, pré-condição de desenvolvimento de projectos de colonização. Acresce que a exploração e o desenvolvimento económico de vastos e riquíssimos *hinterlands* ligados à exploração agrícola, como se revelou ser o Nordeste brasileiro ou a região de São Paulo, no período Moderno, ou de exploração mineira, como foi a zona de Minas Gerais, no Brasil, ou os entrepostos mineiros da América Espanhola, dependiam, para a sua articulação externa, da disponibilidade de portos de embarque. No Brasil colonial, a importação de mão de obra, por um lado, e a exportação de produtos agrícolas (o pau-brasil, o açúcar e o algodão, o tabaco e o café), por outro, dependiam inteiramente, num sistema colonial que vivia de articulações a nível planetário, da disponibilidade e da eficácia de funcionamento de portos de embarque e de desembarque. O caso da região de São Paulo e da sua dependência do porto de Santos é, neste sentido, paradigmático, mas não único.<sup>11</sup>

O papel nuclear exercido pelos portos em relação aos respectivos *hinterlands* manifesta-se ainda na forma como a vertebrização de vastos espaços territoriais se fazia a partir de núcleos portuários. O estudo das redes viárias e da sua irradiação a partir de e em direcção à linha costeira e aos principais portos de escoamento de produtos assim o provam. O mesmo ocorre com o delinear das

10 BIRD, J. B. Seaport as a subset of gateways for regions: a research survey. *Progress in Human geography*, London, n. 4, p. 360-370, 1989; JACKSON, 2007, p. 23-24; LE BOUEDEC, G. et al. *Entre terre et mer, sociétés littorales et pluriactivités (XVE-XXE siècle)*. Rennes: PUR, 2004. Pode-se ainda citar a Workshop: *Port-Cities and their Hinterlands. Migration, Trade and Cultural Exchange*, organizada pelo Centre for Port and Maritime History – University of Liverpool, a Liverpool, 7-8 Dec. 2007.

11 A autora dispensa-se de apresentar bibliografia específica sobre esta matéria numa publicação de especialistas brasileiros e para públicos familiarizados com a história portuária brasileira.

redes de caminhos-de-ferro, na Europa, como em espaços coloniais e, mais ainda, na época da contentorização, em que a existência de uma eficaz rede de acessos rodoviários se torna incontornável. Ela interage com o desenvolvimento regional, por um lado, e com a eficácia portuária, por outro lado.

Os portos são, pois, elementos essenciais para a estruturação de espaços económicos. Da sua eficácia dependem, em grande parte, níveis de desenvolvimento económico, competitividade e eficiência do transporte e do comércio marítimo. Daí que os portos sejam também vistos, eles próprios, como uma empresa, uma empresa económica.<sup>12</sup> Da eficácia da organização portuária dependem, em grande medida, os níveis de sucesso das economias articuladas a esses espaços portuários.<sup>13</sup>

Não é, pois, de estranhar a atenção que os portos cativaram, por parte de diversas formas e níveis de poder, nomeadamente dos poderes locais e dos poderes centrais. Políticas portuárias decorreram dessa interação, seja de uma forma declarada e intencional ou simplesmente como uma derivação de atitudes casuísticas, tendo em vista dar respostas a desafios concretos.<sup>14</sup>

Dessas políticas, e da tentativa de resolução de problemas de natureza climática, geomorfológica, logística ou de defesa, resultaram uma série de iniciativas que conduziram à realização de obras públicas. É longo o caminho que vai da simples adequação de “portos naturais” às necessidades de aportagem, de ancoragem, de abrigo e de descarga e desalfandegamento de mercadorias, a uma efectiva construção portuária, com a criação de portos artificiais, de portos de abrigo e de recintos portuários de logística complexa.<sup>15</sup> Ele é já calcorreado no

---

12 CAVIOCHI, S. (Org.). *I porti como imprensa econômica*. Firenze: Le Mounier, 1988; SIMONCINI, G. (Org.). *Sopra i porti di mare*. Firenze: Le Mounier, 1993-1995. v. 1; POLEGGI, E. (Ed.). *Citta portuali del Mediterraneo: storia e archeologia: atti del convegno Internazionale di Genova 1985*. Genova: Sagep, 1989.

13 Ver, entre outros, UNGER, R. Shipping and Western European Economic Growth. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 18, n. 2, p. 85-104, 2006; POLÓNIA, A. Seaports as centres of economic growth: the portuguese Case, 1500-1800. In: UNGER, R. (Ed.). *Shipping efficiency and economic growth, 1350-1800*. Leiden: Brill, 2011. p. 379-409.

14 POLÓNIA, A.; PINTO, S. Policies on harbour construction in Early Modern Portugal (15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries): the relationship between central and local power. In: POLÓNIA, A.; RIVERA MEDINA, A. M. *La gobernanza de los puertos atlánticos (siglos XIV-XXI): políticas e infraestructuras portuárias*. Madrid: Casa de Velasquez, 2016. p. 9-24.

15 Sobreestamatéria, vide JACKSON, G. *The History and archeology of ports*. Tadworth: World's Work, 1983.

período de tempo em que nos detemos (a Época Moderna), em particular desde o século XVIII, em associação quer com o desenvolvimento da engenharia e da topografia, quer com as correntes do Iluminismo europeu e com uma *práxis* política em que o uso da ciência e da técnica se apresenta como instrumento de reforço do poder.

O desenvolvimento da engenharia, neste período, em simultâneo nas suas dimensões civil e hidráulica, em particular desde o século XVIII, e a sensibilização do Estado europeu para a importância dos investimentos em pontes, portos e fortificações, de que toda a história europeia dá provas, incrementam o número e a importância das intervenções em infraestruturas portuárias, e justificam o avultado número de estudos que lhes são dedicados.<sup>16</sup>

A maior volumetria das embarcações coloca, por sua vez, problemas de acessibilidade, que geram intervenções que apontam para a construção de cais, a implementação de procedimentos de controlo de entrada e saída de embarcações, de entrada de barras e de atracagem, sendo a construção de infraestruturas artificiais de protecção e de condução de embarcações provas disso.

Esta dinâmica evidencia-se na própria produção de conhecimento e de representações sobre esses espaços. Necessidades de navegação, por um lado, e de intervenções técnicas, por outro, estão na origem de levantamentos topográficos, de representações cartográficas e, em particular desde o século XVIII, de planos de intervenção, estudos de acessibilidade, projectos de engenharia hidráulica e cálculos de custos que envolvem espaços portuários.

Esta abundante produção técnica evidencia, por um lado, a centralidade adquirida pelos espaços portuários em projectos políticos e económicos coevos e afirma-se como campo privilegiado para o estudo de novas aquisições técnicas e da formação de novas gerações de arquitectos e de engenheiros, cujos

---

<sup>16</sup> TELECHEA, J. S. Infraestructuras e instalaciones portuarias fluviales e hídricas en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumentos del poder. In: VAL VALDIVIESO, I.; VILLANUEVA ZUBIZARRETA, O. (Ed.). *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Santander: Universidad de Castilla La Mancha/Cantabria, 2008. p. 275-306; ACTAS del Seminario Puertos y Fortificaciones en America y Filipinas. Madrid: CEHOPU, 1985; ACTIVIDAD constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajajes del Astillero de Guarnizo. Santander: Ayuntamiento, 1991; ACTUACIONES urbanas en bordes marítimos: Jornadas realizadas del 26 al 27 de octubre de 1990. La Coruña: Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1993; ALBIÑANA, S. *Técnica y illustration en Valencia*: los proyectos portuario. "Saitibi", XXXIV, 1984; GUIMERÁ; ROMERO, 1996; BINAGHI, R. *Le macchine del porto*. In: SIMONCINI, S. (Org.). *Sopra i porti di mare*. Firenze: Le Mounier, 1993-1995, v. 1. p. 127-173.

desempenhos frequentemente se associam a projectos de defesa militar de recintos portuários e de linhas de costa.<sup>17</sup>

As intervenções técnicas em portos e em espaços portuários permitiram, ainda, um conhecimento mais nítido do território, que incluía as linhas costeiras. A percepção do litoral<sup>18</sup> cruza-se com a necessidade crescente de ordenamento do território, baseado no seu melhor conhecimento e mais eficaz domínio, fomentando-se a Cartografia e a Estatística, bases de reforço de um Estado fiscal ordenador e controlador do território sob sua administração.<sup>19</sup>

Neste contexto, não se estranha o aparecimento de verdadeiras políticas portuárias concertadas, em particular a partir do século XVIII, sejam elas comandadas por necessidades operativas, de natureza logística, por políticas económicas que privilegiem o monopólio ou pelo simples tráfego marítimo, ou sejam ditadas por factores simbólicos e de representação, que fazem da obra pública e do urbanismo manifestações emblemáticas de poder político. Veja-se, por exemplo, o que ocorre em Portugal no período do Marquês de Pombal.<sup>20</sup>

Se constrangimentos geomorfológicos, políticas portuárias, logística portuária e obra pública constituem factores que influenciam a construção e os desempenhos de um porto,<sup>21</sup> da sua conjugação decorrem dinâmicas, evolutivas na diacronia, que conferem aos espaços portuários uma complexidade humana, social, urbanística, técnica e administrativa que os apresenta como objecto destacado da análise histórica.

17 COSTA, P.; PINTO, S. From military engineering to harbour construction: transfer of military techniques and knowledge in Portugal (1700-1900). In: POLÓNIA, A. (Ed.). *A guerra no tempo de Napoleão: antecedentes, campanhas militares e impactos de longa duração*. Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar, 2009. v. 2. p. 1164-1180.

18 Vd. CABANTOUS, A. 'Les secondes découvertes': les Européens et leurs littoraux au XVIII siècle. *Le Bulletin de la S.H.M.C.*, Paris, n. 1/2, p. 56-64, 1997.

19 REGUERA RODRÍGUEZ, A. *Territorio ordenado, territorio dominado: espacios, políticas y conflictos en la España de la Ilustración*. León: Universidad de León, 1993.

20 POLÓNIA, A. The Northwestern Portuguese Seaport System in the Early Modern Period. In: BERGHOLM, T.; FISCHER, L. R.; TONIZZI, E. (Ed.). *Making global and local connections: historical perspectives on port*. Newfoundland: IMEHA, 2008. p. 113-136; POLÓNIA, A. *Dinâmicas comerciais e interações sociais: os portos de Lisboa e Porto nos séculos XVII e XVIII*. In: FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Ministerio de Fomento, Puerto de Santander, Autoridad Portuaria de Santander: Universidad de Cantabria, 2006. p. 243-280.

21 POLÓNIA, A. Seaports as centres of economic growth: the portuguese Case, 1500-1800. In: UNGER, R. (Ed.). *Shipping efficiency and economic growth, 1350-1800*. Leiden: Brill, 2011. p. 379-409.

Com efeito, da centralidade estratégica dos portos, em particular marítimos, decorrem fenómenos e dinâmicas históricas que claramente os diferenciam de espaços não portuários. Isto é particularmente verdadeiro para a Época Moderna. A concentração populacional, associada ao carácter centrípeto desses complexos marítimos, gera, de facto, fenómenos demográficos, sociais e mentais que claramente distinguem espaços portuários de espaços do interior. Análises dedicadas especificamente a cidades portuárias reconhecem a evidência dessa singularidade histórica dos espaços portuários.<sup>22</sup>

Com efeito, um porto não funciona apenas como um entreposto de transferência de cargas e de produtos ou como um complexo articulado de relações comerciais. Transformações urbanísticas, sociais, demográficas, religiosas e mentais decorrem também, inevitavelmente, da dinâmica da vida portuária. Esta constatação confere à história portuária um espaço bem mais alargado de intervenção do que aquele que tradicionalmente lhe tem sido atribuído. Os portos marítimos constituem-se em observatório ideal para analisar dinâmicas económicas, sociais, demográficas, urbanas, culturais e religiosas resultantes de processos de interação local, regional e intercontinental.<sup>23</sup>

Neste sentido, a história portuária convive com e necessita da história das populações e da demografia, com o intuito de analisar os factores e as decorrências

---

22 FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Santander: Autoridad Portuaria de Santander, 2006; SAUPIN, G. (Dir.). *Villes Atlantique dan l'Europe Occidentale du Moyen Âge au XXe. Siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2006; ACERRA, M. et al. (Coord.). *Les ville et le monde: du Moyen Âge au XXIe siècles*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2011; KNIGHT, F. W.; LISS, P. K. (Ed.). *Atlantic port cities: economy, culture and society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville: University of Tennessee Press, 1991.

23 Vejam-se, como exemplo, as obras de BENEDICT, P. *Cities and social change in Early Modern France*. London: Unwin Hyman, 1989; BOUËDEC, G. le. *Activités maritimes et societies littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*. Paris: Armand Colin, 1997; GUIGNET, P. *Le pouvoir dans la ville au XVIII siècle*. Paris: EHESS, 1990; POUSSOU, J. P.; LOUPÈS, P. (Dir.). *Les petites villes du Moyen Âge à nos jours*. Paris: CNRS, 1987; BERNARD, J. *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. Paris: SEVPEN, 1968. 3 v; WISMES, A. de. *La vie quotidienne dans les ports bretons aux XVIIe. et XVIIIe: siècles*. Nantes, Brest, Saint Malo, Lorient. Paris: Hachette, 1973; POLÓNIA, A. The sea and its impact on a maritime community: Vila do Conde, Portugal, 1500-1640. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 18, n. 1, p. 199-222, June 2006; POLÓNIA, A. L'insertion dans l'axe maritime comme facteur structurant d'une communauté urbaine: l'étude d'un cas. *Portugal. XVIe. siècle*. In: SAUPIN, G. (Coord.). *Villes Atlantique dan l'Europe Occidentale du Moyen Âge au XXe. Siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2006. p. 57-72; POLÓNIA, A. A cidade viva: da expansão ultramarina portuguesa no espaço urbano metropolitano: um estudo de caso (Vila do Conde. Século XVI). In: CIUITAS. *Ciudad y ciudadanía en la Europa Moderna*. Santander: Universidade de Santander, 2014.

da acção centrípeta exercida pelos pólos marítimos. A análise da capacidade de atracção populacional sobre vastos *hinterlands* rurais do interior, ou da sua força mobilizadora, como destino final ou como plataforma giratória de fluxos de emigração, é outra das dimensões dos estudos portuários que importa não esquecer.<sup>24</sup>

Porque cidades portuárias são, no período moderno, espaço de inserção e de afirmação de sociedades marítimas, a dimensão social da história portuária revela-se incontornável. No período Moderno, pelo facto de vilas e cidades marítimas, na Europa e nos espaços coloniais, se afirmarem como espaços de mobilidade e de trânsito, a drenagem da população masculina, o aumento dos níveis de desenraizamento e de instabilidade social e familiar, o confronto das formas tradicionais de controlo social com novos desafios comportamentais são apenas alguns dos aspectos que se encontram potencialmente sob observação. A integração de novas comunidades, como as de escravos e de grupos de estrangeiros, com comportamentos e padrões étnicos e religiosos que reflectem múltiplas formas de alteridade, constituem-se também em tópicos de análise referencial. Fenómenos sociais de desvio à norma e aos padrões de comportamento dominantes, bem como índices de criminalidade e de conflitualidade, são temas passíveis também de análise por uma história portuária renovada.<sup>25</sup>

Em simultâneo, a emergência de novas dinâmicas económicas e sociais são responsáveis, em sociedades coloniais, como nas sociedades marítimas europeias, pela emergência de novas elites de poder, económico e político, e pelo

---

24 Vejam-se, por exemplo, ALVES, J. F. *Emigração portuguesa: o exemplo do Porto nos meados do século XIX*. Porto: Universidade do Porto: Faculdade de Letras, 1989; ALVES, J. F. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto Oitocentista*. Porto: FLUP, 1993.

25 Ver, por exemplo, TOMÁS MANTECON, T. A. Las culturas criminales portuarias en las ciudades atlánticas: Sevilla y Amsterdam en su edad dorada. In: FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 2006. p. 159-194; HITCHCOCK, T. Chars and errand boys: unregulated labour and the making of eighteenth-century London. In: FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 2006. p. 301-324; RIBEIRO, A. S. *Convívios difíceis: viver, sentir e pensar a violência no Porto de setecentos (1750-1772)*. Porto: CITCEM: Edições Afrontamento, 2011.

aparecimento de novas oligarquias, sustentadas por critérios de mobilidade e de ascensão social que importa analisar.<sup>26</sup>

A construção urbanística é outro dos domínios que reflecte essas dinâmicas.<sup>27</sup> Múltiplas adaptações foram necessárias para acomodar as novas exigências de logística naval, de administração económica, de inclusão dos novos grupos sociais, culturais e religiosos. A análise desses modelos urbanos e dos planos urbanísticos deles resultantes é capaz de nos informar, nas cidades portuárias, sobre questões como as de integração, identidade/exclusão e hierarquias sociais internas. A análise das características arquitectónicas e urbanas de espaços portuários informa ainda acerca das formas assumidas pela construção real e simbólica do espaço e identifica padrões de construção política, religiosa e social desses espaços.

Além disso, novos desafios são impostos em termos de abastecimento, de segurança, de profilaxia epidémica, os quais se apresentam como novos reptos para o poder local e para as estruturas de administração portuária. A projecção dessas dinâmicas nos espaços portuários não deixou de ser escrutinada e constituiu-se em desafio para a presente e as futuras gerações de estudiosos de história portuária.<sup>28</sup>

---

26 Veja-se, como exemplo, LE BOUEDEC, 2004; POLÓNIA, A. Elites sociais e elites de poder em sociedades marítimas: estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI. In: FONSECA, F. T. da. (Coord.). *O poder local em tempo de globalização: uma história e um futuro* actas. Viseu: Palimage, 2005. p. 29-54.

27 KONVITZ, J. *Cities and the sea: port city planning in early modern Europe*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1978; LE BOUEDEC, G. *Economie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVIIe-XIXe siècle)*. In: SAUPIN, G. (Dir.). *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2006. p. 1-12; POLÓNIA, A. Impact des Dynamiques économiques en des villes maritimes: la construction de l'espace urbain (Portugal. XVIème – XVIIIème siècles). In: ACERRA, M. et al. (Coord.). *Les villes et le monde: du moyen âge au XXI<sup>e</sup> siècles*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2011. p. 145-170; POZUETA ECHAVARRI, J. El urbanismo de las ciudades portuarias: influencia y herencia de los puertos en las ciudades españolas. In: FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Santander: Autoridad Portuaria de Santander, 2006. p. 19-44.

28 Veja-se o colóquio L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIe siècle à nos jours (Colloque international organisé par le CEMMC (Centre d'Etudes des Mondes Moderne et Contemporain) dans le cadre de l'axe "Identités et Territoires des villes portuaires XVIe-XXe siècle)", Bordéus, Université Bordeaux 3, 19-21 março de 2014, bem como os trabalhos de PERROT, J.-C. *Genèse d'une ville moderne: Caen au XVIIIe siècle*. Paris-La Haye, Mouton: EHESS, 1975. 2 v; SCOLA, R. *Feeding the victorian city: the food supply of Manchester, 1770-1870*. Manchester: Manchester University Press, 1992.

Estudos sobre comunidades marítimas,<sup>29</sup> ou estudos de género associados ao particular protagonismo feminino,<sup>30</sup> reconhecido em sociedades medievais e modernas e associado a processos históricos que conhecem particular expressão em sociedades costeiras e em espaços portuários, proliferam, desde a década de 1990, evidenciando processos de natureza eminentemente social que importa não descurar. Também eles fazem parte de uma renovada orientação dos estudos portuários.

Um cosmopolitismo acentuado, relacionado com a presença de tripulações, de mercadores, de comunidades estrangeiras; a circulação de novas ideias, a inclusão de referentes materiais provenientes de outros universos civilizacionais; as mudanças impostas na paisagem urbana, são apenas alguns dos aspectos passíveis de observação em cidades marítimas europeias e ultramarinas.

Os portos constituem-se também como espaços de manifestação cultural e de expressão de devoções específicas, relacionadas com as particulares experiências da vida marítima. Estudos sobre formas de sensibilidade colectiva das gentes do mar apresentam-se, assim, como outra vertente de análise desses espaços.<sup>31</sup> A experiência única das navegações transoceânicas, e os medos e imaginário com

---

29 BERNARD, 1968; HOCQUET, J. C. et al. *Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'Antiquité à nos jours*. Villeneuve d'Ascq: Éditions Revue du Nord Hors, 1986; CABANTOUS, A. *Deux mille marins face à l'océan: les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVIIe et XVIIIe. Siècles (vers 1660-1794): étude sociale*. Paris: Publisud, 1991; POLÓNIA, A. Les gens de mer et les communautés littorales: approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise. *Revue d'Histoire Maritime: la recherche internationale en histoire maritime – essai d'évaluation*, [Paris], n. 11/12, p. 175-194, 2010.

30 DUFOURNAUD, N.; MICHON, B. Les femmes et le commerce maritime a Nantes (1660-1749): un rôle largement méconnu". *Clio. Histoire, Femmes et Sociétés. Le genre du sport*, [Toulouse], v. 23, p. 311-1330, 2006; JACOBSEN, G. Women's work and Women's role: ideology and reality in Danish Urban Society. 1300-1550. *Scandinavian Economic History Review*, Stockholm, v. 31, p. 3-20, 1983; MEERKERK, E. Segmentation in the pre-industrial labour market: women's work in the Dutch textile industry, 1581-1810". *International Review of Social History, Cambridge*, v. 5, p. 189-216, 2006; SCHMIDT, A. The winter of her life? widowhood and the lives of dutch women in the early modern era. In: MULDER-BAKKER, A. B.; NIP, R. (Ed.). *The prime of their lives: wise old women in pre-industrial Europe*. Leuven: Dudley, MA: Peeters, 2004. p. 137-148; POLÓNIA, A. Women's participation in labour and business in the European Maritime Societies in the Early Modern Period. In: CAVACIOCCHI, S. *The economic role of the family in the European economy from the 13th to the 18th centuries: la famiglia nell'economia europea secoli XIII-XVIII*. Prato: Firenze University Press, 2009. p. 705-720; POLÓNIA, A. Women's contribution to family, economy and social range in maritime societies. Portugal. 16<sup>th</sup>. Century. *Portuguese Studies Review*, Durham, v. 13, n. 1, p. 269-285, 2006.

31 CABANTOUS, A. *Deux mille marins face à l'océan: les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVIIe et XVIIIe. Siècles (vers 1660-1794): étude sociale*. Paris: Publisud, 1991; HOCQUET, J. C. et al. *Horizons marins, itinéraires spirituels (V-XVIII siècles): Marins, Navires et affaires*. Paris: Sorbonne, 1987, v. 2; POLÓNIA, 2006.

elas relacionados, criaram um sentido de corpo que congrega todos os que nelas participam e conduz à constituição de associações profissionais, cujas práticas se projectam também no domínio da religião. Referimo-nos, naturalmente, às confrarias, em particular as dos mareantes. O próprio facto de, por norma, estas se diferenciarem das dos pescadores, apresenta-se como indicador importante acerca da estratificação interna das comunidades marítimas. As multiplicadas confrarias do Corpo Santo, de Nossa Senhora da Boa Viagem, de S. Pedro, têm merecido estudos próprios que em muito contribuem para a percepção da especificidade das comunidades marítimas na sua organização e nas suas representações.<sup>32</sup>

Em termos das específicas devoções dos homens do mar, não existem, para Portugal<sup>33</sup> e respectivos espaços ultramarinos, no período Moderno, estudos da envergadura e da dimensão dos que foram desenvolvidos para o caso francês por Alain Cabantous,<sup>34</sup> pelo qual um espaço de investigação dilatado continua aberto neste domínio, com excepção talvez para o estudo dos ex-votos marítimos, que têm conhecido particular atenção dos historiadores da arte e da religião.<sup>35</sup>

---

32 BARROS, A. J. M. *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*. Porto, 1991. (Dissertação Mestrado); FERNANDES MOREIRA, M. A. *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1995.p. 93-174; ACTAS de La Universidad de Mareantes. Estudio preliminar por Luis Navarro Garcia. Transcription por Maria del Carmen Borrego Plá. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1972.

33 DIAS, G. A. C. O mar e os portos como catalizadores de religiosidade. In: O LITORAL em perspectiva histórica (séc. XVI-XVIII). Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2002. p. 275-284.

34 CABANTOUS, A.; HILDESHEIMER, F. (Ed.). *Foi chrétienne et milieu maritimes (XVe-XXe. Siècle)*: actes du Colloque du Collège de France (1987). Paris: Publisud, 1989; CABANTOUS, A. *La mer et les hommes: pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Dunkerque: Westhoek-Editions, 1980; CABANTOUS, A. Espace maritime et mentalités religieuses en France aux XVIIe. et XVIIIe. Siècles. *Mentalité/ Mentalités*, [S.l.], n.1, p. 4-12, 1982; CABANTOUS, A. Religion et monde maritime au Havre au XVIIe. Siècle. *Annales de Normandie*, [Caen], v. 33, n. 1, p. 3-20, 1983; CABANTOUS, A. *Le ciel dans la mer: christianisme et civilisation maritime XVI-XIX siècle*. Paris: Fayard, 1990.

35 SMITH, R. *Pinturas de ex-votos existentes em Matosinhos e outros santuários de Portugal* Matosinhos: Câmara Municipal, 1966; Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos. *Exposição de ex-votos*, Julho 1960. (Catálogo); Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos. *Exposição de ex-votos marítimos*. Junho 1963. (Catálogo); Comissão de Culto da Capela De N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> do Socorro. *Exposição de tábuas votivas marítimas de Vila do Conde e Azurara*. introd. A. Monteiro dos Santos, 24 de Agosto a 5 de setembro de 1993; Secção Cultural do Ginásio Club Vilacondense. *Exposição de tábuas votivas de Vila do Conde e seu concelho*. Introdução Agostinho Araújo, 17 a 25 de Julho de 1978. (Catálogo). Vd., entre outros, CHAVES, L. *A arte popular: aspectos do problema*. Porto: Portucalense, 1943. p. 100-108; CHAVES, L. Na arte popular dos ex-votos, *Guimarães*, [S.l.], v. 58, 1970; MATTOS, A de. “Ex-voto”, “painel de milagre” ou “tábua votiva”? *Douro Litoral. Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e*

Numa outra dimensão, e numa perspectiva de análise que ultrapassa em muito uma abordagem estritamente monográfica, as cidades portuárias são vistas como nódulos essenciais em redes de transferência e de contacto com impacto alargado, e como polos estruturantes da construção de um mundo global. Russel-Wood, debruçando-se sobre a construção do império ultramarino e colonial português, mostra até que ponto a maior contribuição dada pelos portugueses para a história da globalização não foi tanto a abertura do caminho marítimo para a Índia ou a chegada ao Brasil, mas a transformação de contactos bilaterais em relações multilaterais em diferentes partes do mundo.<sup>36</sup> Estas relações, desenvolvidas entre europeus, africanos, americanos e asiáticos, cresceram exponencialmente durante o período Moderno e criaram redes globais, que incluíam um número sempre crescente de portos marítimos, funcionando como nós nas redes em que se inseriam.

Portos e cidades portuárias tornaram-se interfaces privilegiadas entre diferentes sistemas económicos, sociais, culturais e religiosos. Devido a um processo de articulação económica a nível global, muitas cidades portuárias transcendiram o seu papel de protagonistas locais ou regionais para se tornarem portas de entrada e saída, em *gateways*, de importância mundial. Torna-se, pois, pertinente centrar nas cidades portuárias o estudo do impacto resultante desses intercâmbios globais.

Sob o signo da transferência de modelos, de técnicas, de homens, de sistemas culturais, de produtos e de ideias, ocorrida com particular relevância no universo atlântico, mas também entre oceanos, envolvendo o Mediterrâneo, o Atlântico, o Índico e o Pacífico, num universo marítimo eminentemente sem fronteiras, ou com dinâmicas que transcendem fronteiras políticas e religiosas, impõe-se que sejam accionadas novas grelhas de inquérito. Não basta já proceder a estudos monográficos de portos, não basta já proceder à análise de complexos portuários à escala regional, nacional ou europeia; não basta já estudar tráfegos inter-regionais. Uma história que se reclama cada vez mais global exige dos estudos portuários uma aproximação diversa, uma análise em rede e uma

---

*História*, Porto, Série 6, v. 7, p. 38-39, 1947; SMITH, R. Ex-votos painting of the late 18th. Century. *The Journal of the American Portuguese Cultural Society*, [New York], v. 1, n. 2, p. 21-30, 1967.

36 RUSSELL-WOOD, A. J. R. *The portuguese empire, 1415-180: a world on the move*. London: The John Hopkins University Press, 1998. p. 15.

redimensionação de escalas, que adquirem inclusive uma extensão mundial. As questões que se debatem, sem que outras percam a sua pertinência, apresentam uma nova agenda para os estudos portuários. Neste contexto, o expansionismo europeu do período moderno e a escalada dos fenómenos de globalização económica e cultural, em que os portos, nomeadamente marítimos, se apresentam como nódulos centrais, ganham relevância e posicionam em novas bases os mecanismos de partilha e transferência.

A expansão europeia para o exterior transformou de facto a maioria dos portos continentais. O uso de novas técnicas de navegação, o aumento da tonelagem das embarcações, o número crescente de frotas internacionais presentes nesses portos e uma indústria de construção naval em crescimento força os portos europeus a modificações dos seus *layouts*, com a criação de cais, sistemas de sinalização e de fortificações, estaleiros, portos de abrigo, alfândegas e armazéns, num percurso que se desenrola desde o século XV ao XIX, como vimos atrás.<sup>37</sup>

Por outro lado, a chegada dos europeus a novos continentes iniciou um processo liderado por novas estratégias de utilização dos espaços marítimos, que conduziram à construção de portos coloniais e a adaptações técnicas e geomorfológicas, a fim de acomodarem as necessidades e exigências introduzidas pelos recém-chegados. Importa que se diagnostique e avalie, em simultâneo, essas alterações nos espaços de contacto, bem como os sistemas de transferências técnicas e de modelos portuários envolvidos.

A busca do lucro, através de um activo trato comercial marítimo, constituiu, possivelmente, a marca que mais influenciou os espaços portuários africanos, americanos e asiáticos. Estruturas económicas, redes comerciais e estratégias de comércio mudaram os centros marítimos existentes, mesmo aqueles com longa tradição comercial, alguns deles radicalmente, para servir os propósitos de acumulação de capital e rentabilidade do negócio, liderados pelos europeus. Os portos atlânticos, africanos e americanos tornaram-se em bem mais do que saídas de escoamento dos produtos de um *hinterland* mais ou menos vasto, passando a funcionar como *gateways* numa rede de trato global. No Índico, uma diferente hierarquia portuária tende a ser definida em função de políticas coloniais e de

---

37 POLÓNIA; PINTO, 2016, p. 9-24.

redes de comércio lideradas pelos interesses dos colonizadores.<sup>38</sup> Na África, na América, como na Austrália e na Nova Zelândia, uma rede portuária é criada de raiz, reflectindo os interesses e as prioridades de fixação dos colonizadores.

Em simultâneo, a projecção ultramarina europeia foi responsável por mudanças sociais de grande impacto. A presença colonial dos europeus na África, América, Ásia e Extremo Oriente mudou o mundo, interferindo com equilíbrios ancestrais. A inclusão de outros padrões civilizacionais, étnicos, religiosos e culturais também foi responsável por significativos desafios e mudanças estruturais nas sociedades europeias, particularmente nos seus polos marítimos.

Em universos coloniais ultramarinos, o tecido social das cidades portuárias foi fortemente afectado, forçado a acomodar novos intermediários culturais num processo permanente de mudança social, aculturação e integração dos recém-chegados. Centros marítimos e portuários apresentam-se, no período Moderno, como um espaço de contacto entre pessoas, religiões, raças e culturas. Cidades portuárias por todo o mundo constituem-se, assim, em pontos de observação privilegiada de todos esses fenómenos.

Os portos transformaram-se, já o dissemos, em *gateways* a uma escala cada vez mais global, e devem ser vistos como espaços privilegiados de interface para intercâmbios culturais e religiosos.<sup>39</sup> Muitos destes intercâmbios introduziram mudanças, espontâneas ou forçadas, sentidas por milhões de indivíduos, e criaram formas híbridas de manifestações culturais, religiosas, linguísticas. Deste modo, o conhecimento dos mecanismos de convivência e de confronto entre diferentes mundos que convivem nesses microcosmos que são os espaços portuários tornam-se essenciais para uma compreensão mais cabal de complexos processos simbióticos, em que a integração de padrões culturais e étnicos de populações europeias, populações locais e populações vítimas de migrações forçadas, como ocorre com as vagas migratórias de escravos africanos, são componentes essenciais. Uma vez mais, estudos portuários oferecem oportunidades acrescidas para a implementação dessas abordagens.

---

38 MASASHI, H. (Ed.). *Asian port cities, 1600-1800: local and foreign cultural interactions*. Singapore: NUS Press in association with Kyoto University Press, 2009.

39 POLÓNIA, A. Portuguese seaports as gateways, 1500-1800. In: MUKHERJEE, R. (Ed.). *Vanguards of globalization: port cities from the classical to the modern*. New Delhi: Primus Books, 2014. p. 323-344.

Compreender os processos de migração de valores culturais e estéticos e a sua projecção nas cidades portuárias, nomeadamente nas atlânticas, constitui, sem dúvida, um dos desafios para o futuro e um desiderato ainda por cumprir. A natureza global destes fenómenos requer cada vez mais equipas multinacionais capazes de elucidar, com rigor, acerca dos diferentes universos em contacto, e acerca dos quadros contextuais de compreensão dos fenómenos em estudo, a um nível macro, global, mas com a consistência só oferecida por estudos desenvolvidos a uma escala local e através de procedimentos de análise micro.

O mesmo se aplica a estudos de natureza ambiental, que se tornam, para o período de tempo sob observação, particularmente pertinentes. Mudanças morfológicas e ambientais apresentam-se também como uma consequência do expansionismo europeu a uma escala local, e a uma escala global, que importa analisar.<sup>40</sup>

Em estudos com esta escala, pesauisas individuais e isoladas não respondem já aos requisitos deste novo perfil de investigação, baseado numa activa articulação, que confere ao porto um significado maior, integrando-o num sistema mais vasto.

Do mesmo modo, aproximações que se exigem cada vez mais multidisciplinares obrigam à constituição de equipas de investigação com diferentes *backgrounds* académicos. Estudos de natureza infraestrutural requerem o cruzamento de saberes de especialistas de áreas que vão da engenharia civil e hidráulica à arqueologia, à geomorfologia, ao ordenamento territorial, à geografia e à cartografia. Estudos de natureza ambiental requerem olhares cruzados de historiadores, geógrafos, biólogos, ambientalistas. Estudos urbanísticos requerem a especialidade do arquitecto urbanista tanto como a do historiador. Estudos de natureza demográfica, religiosa, cultural, linguística, artística convocam uma panóplia alargada

---

40 Para uma síntese do muito que tem vindo a ser publicado sobre esta matéria, veja-se POLÓNIA, A. *The environmental impacts of the historical uses of the seas in the First Global Age: connection between environmental history and maritime history*. In: KOTCHETKOV, V. (Ed.). *Encyclopedia of Life Support Systems (EOLSS)*” Developed under the Auspices of the UNESCO, Oxford, UK: Eolss Publishers, 2014. (<http://www.eolss.net>) e, da mesma autora, “*Think globally, act locally*”. *Environmental history as global history in the First Global Age in Writing World History*. International Conference (Kolkata and Chandernagore, West Bengal, India, November 2013). Para os específicos impactos em áreas portuárias, vd. POLÓNIA, A. *Environmental impact of the historical uses of the sea: the case of port cities*. In: POLÓNIA, A.; ANTUNES, C. (Ed.). *Seaports in the First Global Age: portuguese agents, networks and interactions, 1500-1800*. Porto: Editorial U. Porto, [2014].

de especializações disciplinares no âmbito da História, desde a demografia histórica à história social e religiosa, à história da arte...

Os estudos portuários, no presente, como no futuro, não dispensam a realização de investigações em rede: redes de portos que entre si interagem, contribuindo para a definição de sistemas alargados de trocas e de transferências, definidas a nível local, regional ou global; redes de investigadores que se constituam em torno de objectivos e de projectos definidos com o intuito de projectar os estudos portuários para um nível capaz de dar um passo em frente nesta dinâmica área de estudos. Esse é o desiderato de uma rede de investigação recentemente constituída sob a designação “A Governança dos Portos Atlânticos, séc. XIV-XX”. A rede integra, até à data, investigadores portugueses, espanhóis, franceses, belgas, holandeses, marroquinos, brasileiros, venezuelanos e argentinos, e foi formada no Porto, em 2012,<sup>41</sup> para desenvolver um programa ambicioso, cujas metas e realizações podem ser consultadas em <<http://www.uned.es/gobernanza-puertos-atlanticos>>.<sup>42</sup> Cremos ser este cada vez mais o futuro dos estudos portuários, cada vez mais sem fronteiras...

## Referências

ACERRA, M. et al. (Coord.). *Les ville et le monde: du Moyen Âge au XXIe siècles*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2011.

ACTAS de La Universidad de Mareantes. Estudio preliminar por Luis Navarro Garcia. Transcription por Maria del Carmen Borrego Plá. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1972.

ACTIVIDAD constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajeles del Astillero de Guarnizo. Santander: Ayuntamiento, 1991.

---

41 Desta constatação resultou a criação, em 2012, no Porto, na sequência da realização *doworkshop* “RedesPortuárias Atlânticas (séculos XVI a XX)” (Porto, FLUP/ CITCEM/ Casa de Velasquez, Junho 2012), de uma rede de investigadores e de um projecto de investigação colectiva intitulado “A Governança dos Portos Atlânticos, séc. XIV-XX”.

42 Entre as realizações da rede de investigação conta a constituição de uma plataforma de comunicação e interface virtual da rede, patrocinada pela UNED – Madrid; a realização de um *workshop*, patrocinado pela Casa de Velasquez e UNED (Madrid, 13-15 Junho 2013); a realização de programas de rádio <<http://www.rtve.es/alacarta/audios/caminos-de-ida-y-vuelta/caminos-ida-vuelta-gobernanza-puertos-atlanticos-siglos-xiv-xxi-19-09-13/2022594/>>; e de televisão, bem como a publicação de uma obra colectiva: POLÓNIA, A; RIVERA MEDINA, A. M. *La Gobernanza de los puertos atlánticos. Políticas e infraestructuras portuárias*. Madrid: Casa de Velasquez, 2016.

- ACTUACIONES urbanas en bordes marítimos: Jornadas realizadas del 26 al 27 de octubre de 1990. La Coruña: Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1993.
- ALBIÑANA, S. *Técnica y illustration en Valencia: los proyectos portuario*. “Saitibi”, XXXIV, 1984.
- ALVES, J. F. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto Oitocentista*: Porto: FLUP, 1993.
- ALVES, J. F. *Emigração portuguesa: o exemplo do Porto nos meados do século XIX*. Porto: Universidade do Porto: Faculdade de Letras, 1989.
- ARMAS CASTRO, J. *Pontevedra en los siglos XII a XV: configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*. Pontevedra: Fundación Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa, 1992.
- BAIROCH, P. *De Jericho à Mexico: villes et économies dans l’Histoire*. Paris: Gallimard, 1985.
- BARDET, J. P. *Rouen aux XVII et XVIII siècles: les mutations d’un espace social*. Paris: SEDES, 1983. v. I.
- BARROS, A. J. M. *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*. Porto, 1991. (Dissertação Mestrado).
- BARROS, A. *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares da Época Moderna*, Porto, 2004. 2 v. (Tese Doutoramento em História).
- BENEDICT, P. *Cities and social change in Early Modern France*. London: Unwin Hyman, 1989.
- BERNARD, J. *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. Paris: SEVPEN, 1968. 3 v.
- BINAGHI, R. *Le macchine del porto*. In: SIMONCINI, S. (Org.). *Sopra i porti di mare*. Firenze: Le Mounier, 1993-1995, v. I. p. 127-173.
- BIRD, J. B. Seaport as a subset of gateways for regions: a research survey. *Progress in Human geography*, London, n. 4, p. 360-370, 1989.
- BLOT, M. L. P. B. H. *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa: Ministério de Cultura, Instituto Português de Arqueologia, 2003.
- BOCHACA, M. *Les caractéristiques économiques des villes portuaires de la France atlantique à la fin du Moyen Âge: l’Exemple des ports aquitains*. Colóquio Internacional, A Cidade Medieval em Debate, Lisboa, 2011.

- BOCHACA, M. Typologie et fonctions des ports du Bordelais (fin XVe – début XVIe siècle). *Historia, Instituciones, Documentos*, Sevilla, n. 35. p. 63-83, 2008.
- BOLUMBURU, B. A.; TELECHEA, J. A. S. *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media*. Logroño: Encuentros Internacionales del Medioevo-Actas, 2005.
- BOLUMBURU, B. A.; BOCHACA, M. Caractères généraux des villes portuaires du nord de la péninsule Ibérique au Moyen Âge. In: ACTES des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 35e congrès. La Rochelle, 2004. p. 63-78.
- BOUËDEC, G. le. *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*. Paris: Armand Colin, 1997.
- BRESC, H. *La città portuale e il porto senza città nella Sicilia dei secoli XIV e XV*. In: POLEGGI, E. (Ed.). *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia :atti del convegno internazionale di Genova 1985*. Genova: Sagep, 1989.
- CABANTOUS, A. Espace maritime et mentalités religieuses en France aux XVIIe. et XVIIIe. Siècles. *Mentalité/ Mentalités*, [S.l.], n.1, p. 4-12, 1982.
- CABANTOUS, A. 'Les secondes découvertes': les Européens et leurs littoraux au XVIIIe siècle. *Le Bulletin de la S.H.M.C*, Paris, n. 1/2, p. 56-64, 1997.
- CABANTOUS, A. Religion et monde maritime au Havre au XVIIe. Siècle. *Annales de Normandie*, [Caen], v. 33, n. 1, p. 3-20, 1983.
- CABANTOUS, A. *Deux mille marins face à l'océan: les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVIIe et XVIIIe. Siècles (vers 1660-1794): étude sociale*. Paris: Publisud, 1991.
- CABANTOUS, A. *Le ciel dans la mer: christianisme et civilisation maritime XVI-XIX siècle*. Paris: Fayard, 1990.
- CABANTOUS, A. *La mer et les hommes: pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Dunkerque: Westhoek-Editions, 1980.
- CABANTOUS, A.; HILDESHEIMER, F. (Ed.). *Foi chrétienne et milieu maritimes (XVe -XXe. Siècle): actes du Colloque du Collège de France (1987)*. Paris: Publisud, 1989.
- CASADO SOTO, J. L. *Santander, una villa marinera en el siglo XVI*. Santander: Ediciones de Librería Estudio, 1990.
- CASADO SOTO, J. L. Aproximación al estado de la historia marítima del País Vasco sobre los primeros siglos de la Edad Moderna. *Itsas Memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, San Sebastián, v. 1, p. 29-47, 1996.

- CAVIOCHI, S. (Org.). *I porti como imprensa econômica*. Firenze: Le Munier, 1988.
- CHAVES, L. Na arte popular dos ex-votos, *Guimarães*, [S.l.], v. 58, 1970.
- CHAVES, L. *A arte popular: aspectos do problema*. Porto: Portucalense, 1943.
- COSTA, P.; PINTO, S. From military engineering to harbour construction: transfer of military techniques and knowledge in Portugal (1700-1900). In: POLÓNIA, A. (Ed.). *A guerra no tempo de Napoleão: antecedentes, campanhas militares e impactos de longa duração*. Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar, 2009. v. 2. p. 1164-1180.
- CURVEILLER, S. *Dunquerque ville et port de Flandre à la fin du Moyen Age à travers les comptes de baillage de 1358 à 1407*. Lille: Presses Universitaires de Lille, 1989.
- DIAS, G. A. C. O mar e os portos como catalizadores de religiosidade. In: O LITORAL em perspectiva histórica (séc. XVI-XVIII). Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2002. p. 275-284.
- DIAZ, A.; PONS, A; SENRA, J. *La construcción del puerto de Valencia: problemas y métodos (1283-1880)*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 1986.
- DUFOURNAUD, N.; MICHON, B. Les femmes et le commerce maritime a Nantes (1660-1749): un rôle largement méconnu”. *Clio. Histoire, Femmes et Sociétés. Le genre du sport*, [Toulouse], v. 23, p. 311-1330, 2006.
- FERNANDES MOREIRA, M. A. *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1995.p. 93-174.
- FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia (siglos XVI-XIX)*. Santander: Universidad de Santander/ Autoridad Portuaria de Santander, 2006.
- GILCHRIST, D. T. (Ed.). *The growth of the seaport cities*. Charlottesville: University Press of Virginia, 1986.
- GUIGNET, P. *Le pouvoir dans la ville au XVIII siècle*. Paris: EHESS, 1990.
- GUIMERÁ, A.; ROMERO, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*. Madrid: Ministerio de Fomento, 1996.
- GUIRAL-HADZIIOSSIF, J. *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia: Edicions Alfons el Magnànim, 1989.
- HITCHCOCK, T. Chars and errand boys: unregulated labour and the making of eighteenth-century London. In: FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ,

- J. E. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 2006. p. 301-324.
- HOCQUET, J. C. et al. *Horizons marins, itinéraires spirituels (V-XVIII siècles): Marins, Navires et affaires*. Paris: Sorbonne, 1987, v. 2; POLÓNIA, 2006.
- HOCQUET, J. C. et al. *Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'Antiquité à nos jours*. Villeneuve d'Ascq: Éditions Revue du Nord Hors, 1986.
- HOYLE, B. S.; HILLING, D. *Seaport systems and spatial change*. London: Wiley, 1984.
- JACKSON, G. The maritime experience of a region without ports: Argyll, Scotland, c.1740-1840. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 17, n. 2, p.1-18, Dec. 2005.
- JACKSON, G. Early Modern European seaport studies: highlights & guidelines. In: POLÓNIA, A.; OSSWALD, H. (Ed.). *European seaport systems in the Early Modern Age: a comparative approach: proceedings/International Workshop*. Porto: Instituto de História Moderna, Universidade do Porto, 2007. p. 8-27.
- JACKSON, G. The significance of unimportant ports. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 13, n. 2, p. 1-17, Dec. 2001.
- JACKSON, G. *The History and archeology of ports*. Tadworth: World's Work, 1983.
- JACOBSEN, G. Women's work and Women's role: ideology and reality in Danish Urban Society. 1300-1550. *Scandinavian Economic History Review*, Stockholm, v. 31, p. 3-20, 1983.
- JARVIS, A. Port History: some thoughts on where it came from and where it might be going. In: FISHER, L.; JARVIS, A. (Ed.). *Harbours and havens: essays in port history in honour of Gordon Jackson*. Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 1999. p. 13-34.
- KNIGHT, F. W; LISS, P. K. (Ed.). *Atlantic port cities: economy, culture and society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville: University of Tennessee Press, 1991.
- KONVITZ, J. *Cities and the sea: port city planning in early modern Europe*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1978.
- LE BOUEDEC, G. *Economie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVIIe-XIXe siècle)*. In: SAUPIN, G. (Dir.). *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2006. p. 1-12.

LE BOUEDEC, G. et al. *Entre terre et mer, sociétés littorales et pluriactivités (XVE-XXE siècle)*. Rennes: PUR, 2004.

MASASHI, H. (Ed.). *Asian port cities, 1600-1800: local and foreign cultural interactions*. Singapore : NUS Press in association with Kyoto University Press, 2009.

MATTOS, A de. “Ex-voto”, “painel de milagre” ou “tábua votiva”? *Douro Litoral. Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História*, Porto, Série 6, v. 7, p. 38-39, 1947.

MEERKERK, E. Segmentation in the pre-industrial labour market: women’s work in the Dutch textile industry, 1581-1810”. *International Review of Social History*, Cambridge, v. 5, p. 189-216, 2006.

MONGE, F.; OLMO, M. Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico. In: ROMERO, D.; GUIMERÁ, A. (Coord.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*: Madrid, 19-21 Oct. 1995.

O’FLANAGAN, P. *Port cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900*. Burlington: Ashgate, 2008.

PERROT, J.-C. Genèse d’une ville moderne: Caen au XVIII siècle. In: RONCAYOLO, M. ; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine XVIII-XX siècle*. Paris: Larousse, 1992.

PERROT, J.-C. Genèse d’une ville moderne: Caen au XVIII siècle. In: RONCAYOLO, M. ; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine XVIII-XX siècle*. Paris: Larousse, 1992.

PFISTER-LANGANY, C. *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*. Dunkerque: Societé Dunkerquoise, 1985.

POLEGGI, E. (Ed.). *Citta portuali del Mediterraneo: storia e archeologia: atti del convegno Internazionale di Genova 1985*. Genova: Sagep, 1989.

POLÓNIA, A. Women’s participation in labour and business in the European Maritime Societies in the Early Modern Period. In: CAVACIOCCHI, S. *The economic role of the family in the European economy from the 13th to the 18th centuries: la famiglia nell’economia europea secoli XIII-XVIII*. Prato: Firenze University Press, 2009. p. 705-720.

POLÓNIA, A. A cidade viva: da expansão ultramarina portuguesa no espaço urbano metropolitano: um estudo de caso (Vila do Conde. Século XVI). In: CIUITAS. *Ciudad y ciudadanía en la Europa Moderna*. Santander: Universidade de Santander, 2014.

POLÓNIA, A. Elites sociais e elites de poder em sociedades marítimas: estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI. In: FONSECA, F. T. da. (Coord.). *O poder local em tempo de globalização: uma história e um futuro* actas. Viseu: Palimage, 2005. p. 29-54.

POLÓNIA, A. Environmental impact of the historical uses of the sea: the case of port cities. In: POLÓNIA, A.; ANTUNES, C. (Ed.). *Seaports in the First Global Age: portuguese agents, networks and interactions, 1500-1800*. Porto: Editorial U. Porto, [2014].

POLÓNIA, A. Portuguese seaports as gateways, 1500-1800. In: MUKHERJEE, R. (Ed.). *Vanguards of globalization: port cities from the classical to the modern*. New Deli: Primus Books, 2014. p. 323-344.

POLÓNIA, A. The Northwestern Portuguese Seaport System in the Early Modern Period. In: BERGHOLM, T.; FISCHER, L. R.; TONIZZI, E. (Ed.). *Making global and local connections: historical perspectives on port*. Newfoundland: IMEHA, 2008. p. 113-136.

POLÓNIA, A. Women's contribution to family, economy and social range in maritime societies. Portugal. 16<sup>th</sup>. Century. *Portuguese Studies Review*, Durham, v. 13, n. 1, p. 269-285, 2006.

POLÓNIA, A. The sea and its impact on a maritime community: Vila do Conde, Portugal, 1500-1640. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 18, n. 1, p. 199-222, June 2006.

POLÓNIA, A. *A Expansão ultramarina numa perspectiva local: o porto de Vila do Conde no século XVI*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2007. 2 v.

POLÓNIA, A. *Dinâmicas comerciais e interações sociais: os portos de Lisboa e Porto nos séculos XVII e XVIII*. In: FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Ministerio de Fomento, Puerto de Santander, Autoridad Portuaria de Santander: Universidad de Cantabria, 2006. p. 243-280.

POLÓNIA, A. Impact des Dynamiques économiques en des villes maritimes: la construction de l'espace urbain (Portugal. XVIème – XVIII ème siècles). In:

- ACERRA, M. et al. (Coord.). *Les ville et le monde: du moyen âge au XXI<sup>e</sup> siècles*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2011. p. 145-170.
- POLÓNIA, A. L'insertion dans l'axe maritime comme facteur structurant d'une communauté urbaine: l'étude d'un cas. *Portugal. XVI<sup>e</sup> siècle*. In: SAUPIN, G. (Coord.). *Villes Atlantique dan l'Europe Occidentale du Moyen Âge au XXI<sup>e</sup> Siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2006. p. 57-72.
- POLÓNIA, A. Les gens de mer et les communautés littorales: approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise. *Revue d'Histoire Maritime: la recherche internationale en histoire maritime – essai d'évaluation*, [Paris], n. 11/12, p. 175-194, 2010.
- POLÓNIA, A. *The environmental impacts of the historical uses of the seas in the First Global Age: connection between environmental history and maritime history*. In: KOTCHETKOV, V. (Ed.). *Encyclopedia of Life Support Systems (EOLSS)*” Developed under the Auspices of the UNESCO, Oxford, UK: Eolss Publishers, 2014.
- POLÓNIA, A. Seaports as centres of economic growth: the portuguese Case, 1500-1800. In: UNGER, R. (Ed.). *Shipping efficiency and economic growth, 1350-1800*. Leiden: Brill, 2011. p. 379-409.
- POLÓNIA, A.; PINTO, S. Policies on harbour construction in Early Modern Portugal (15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries): the relationship between central and local power. In: POLÓNIA, A.; RIVERA MEDINA, A. M. *La gobernanza de los puertos atlânticos (siglos XIV-XXI): políticas e infraestructuras portuárias*. Madrid: Casa de Velasquez, 2016. p. 9-24.
- PONTET-FOURMIGUE, J. P. *Bayonne: un destin de ville moyenne à l'époque moderne (fin du XVII<sup>e</sup> siècle milieu du XIX<sup>e</sup> siècle)*. Biarritz: J&D Editions, 1990.
- POUSSOU, J. P.; LOUPÈS, P. (Dir.). *Les petites villes du Moyen Âge à nos jours*. Paris: CNRS, 1987.
- POZUETA ECHAVARRI, J. El urbanismo de las ciudades portuarias: influencia y herencia de los puertos en las ciudades españolas. In: FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Santander: Autoridad Portuaria de Santander, 2006. p. 19-44.
- REGUERA RODRÍGUEZ, A. *Territorio ordenado, territorio dominado: espacios, políticas y conflictos en la España de la Ilustración*. León: Universidad de León, 1993.

RIBEIRO, A. S. *Convívios difíceis: viver, sentir e pensar a violência no Porto de setecentos (1750-1772)*. Porto: CITCEM: Edições Afrontamento, 2011.

RIEBERGEN, P. Porto e città o città-porto? gualche riflessione generale sul problema el rapporto fra porto e contesto urbano. In: CAVACIOCCHI, S. (Ed.). *I porti come impresa economica: atti della "Diciannovesima Setti manadi studi"*, 2-6 maggio 1987. Firenze: Le Mounier, 1988. p. 615-624.

RIVERA MEDINA, A. M. *Bermeo, un puerto, una historia*. Bilbao: Gobierno Vasco, 1997.

RIVERA MEDINA, A. M. *Estudio histórico del puerto de Lekeitio*. Bilbao: Gobierno Vasco, 2008.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. *The portuguese empire, 1415-180: a world on the move*. London: The John Hopkins University Press, 1998.

SAUPIN, G. (Dir.). *Villes Atlantique dan l'Europe Occidentale du Moyen Âge au XXe. Siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2006.

SCHMIDT, A. The winter of her life? widowhood and the lives of dutch women in the early modern era. In: MULDER-BAKKER, A. B.; NIP, R. (Ed.). *The prime of their lives: wise old women in pre-industrial Europe*. Leuven: Dudley, MA : Peeters, 2004. p. 137-148.

SIMONCINI, G. (Org.). *Sopra i porti di mare*. Firenze: Le Mounier, 1993-1995. v. I.

SMITH, R. Ex-votos painting of the late 18th. Century. *The Journal of the American Portuguese Cultural Society*, [New York], v. 1, n. 2, p. 21-30, 1967.

SMITH, R. *Pinturas de ex-votos existentes em Matosinhos e outros santuários de Portugal*. Matosinhos: Câmara Municipal, 1966.

TELECHEA, J. S. Infraestructuras e instalaciones portuarias fluviales e hídricas en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumentos del poder. In: VAL VALDIVIESO, I.; VILLANUEVA ZUBIZARRETA, O. (Ed.). *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Santander: Universidad de Castilla La Mancha/Cantabria, 2008. p. 275-306.

TOMÁS MANTECON, T. A. Las culturas criminales portuarias en las ciudades atlánticas: Sevilla y Amsterdam en su edad dorada. In: FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (Ed.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 2006. p. 159-194.

UNGER, R. Shipping and Western European Economic Growth. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 18, n. 2, p. 85-104, 2006.

WISMES, A. de. *La vie quotidienne dans les ports bretons aux XVIIe. et XVIIIe: siècles*. Nantes, Brest, Saint Malo, Lorient. Paris: Hachette, 1973.

ZUBIÉTA IRUN, J. L. *Jerarquia en el sistema portuario español*. In: VI COLOQUIO DE GEOGRAFIA, 1976, Palma de Mallorca. *Actas...* Palma de Mallorca, 1976. p. 647-648.



# Os portos marítimos uma perspectiva patrimonial, na longa duração

INÊS AMORIM



Há alguns anos atrás, ao estudar um porto português (o porto de Aveiro, quarto porto comercial português), situado na Costa do Noroeste de Portugal Continental, reflecti sobre os sentidos do património portuário ao construir uma memória exploratória das suas etapas evolutivas, procedendo a um trabalho de recolha de informação em vários suportes. À partida, este esforço de reconstituição serviu um processo memorialista, de comemoração dos 200 anos de abertura e fixação da difícil barra de entrada dos navios, no “bom uso das comemorações”, que resultou na criação de um arquivo, “salvando” tipologias documentais dispersas e em risco<sup>1</sup> Fiquei convencida que estes traços memorialistas eram os testemunhos das próprias dinâmicas económicas geradas em torno de um porto, fruto da sua projecção para eixos transatlânticos, ou mesmo transoceânicos, ao longo da Época Moderna. Esta experiência marcou uma reflexão, tendo em conta a insistência que continuo a usar na preservação da memória, essa componente indissociável dos vestígios humanos na sua acção secular com o meio envolvente. Este texto procura retomar esta questão, assinalando, através de alguns subtítulos, a relação entre portos marítimos e património e este como factor de continuidade e resistência daqueles espaços.

---

<sup>1</sup> Este texto retoma a reflexão produzida quando da escrita do livro AMORIM, I. *O Porto de Aveiro, entre a terra e o mar*. Aveiro: Porto de Aveiro, 2008; e do catálogo da exposição AMORIM, I.; GARCIA, J. C. *A Barra e os Portos da Ria de Aveiro: 1808-1931*. Arquivo da Administração do Porto de Aveiro. Catálogo da Exposição. Aveiro: Porto de Aveiro, 2008.

## Dinâmica portuária e marcas patrimoniais: proposta de abordagem

Peter Emmer, em *In search of a system: the Atlantic economy*,<sup>2</sup> insistiu, de forma inovadora, num sistema portuário atlântico baseado mais na transferência de valores e normas do que exclusivamente no intercâmbio económico mais reconhecido e associado à dinâmica portuária, apesar do expresso reconhecimento da existência de uma emigração europeia, uma economia de plantação, um comércio de produtos agrícolas e um tráfico escravagista como pilares fundamentais. Acrescenta, então, os intercâmbios culturais e espirituais, que têm esquecido alguns aspectos, tais como o biológico, o ecológico e o militar (mais abordado pela mão dos historiadores do ambiente) e também económicos, mas de outra natureza, como a exportação de tecnologia (inclusivamente a construção portuária) e a importação de metais (neste caso, traduzida no estudo do surgimento de uma economia planetária), atributos para a interpretação da transição de uma fase comercial para uma industrial. A proposta de análise, acentua a importância do mercado interno (volume e densidade) e, como tal, a dinâmica das redes comerciais de cabotagem, os envolvimento sociais e políticos,<sup>3</sup> conectados, ainda, com as vias terrestres peninsulares, assim como com as rotas internacionais.<sup>4</sup> A historiografia colocou a questão da associação entre comércio internacional e arranque industrial, animando a produção, transformação e comércio de produtos, muito para lá dos produtos alimentares.<sup>5</sup> Tem-se evoluído, mesmo, no sentido de se perceber por qual razão uns países enriquecem e outros empobrecem, entre

2 PIETSCHMANN, H. (Ed.). *Atlantic history: history of the atlantic system, 1580-1830*. Gottinguen, 2002. p. 169-178.

3 Vd. EMMER, P. C.; PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, O.; ROITMAN, J. V. *A Deus ex machina revisited: atlantic colonial trade and european economic development*. Leiden-Boston: Brill, 2006. p. XXIII-XXIX.

4 Vd. PRICE, J. M. Competition between ports in British long distance trade c. 1660-1800. In: GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996. p. 19-36; JACKSON, G. The british port system, c. 1850-1913. In: GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996a. p. 79; ALBEROLA ROMÁ, A. La actividad comercial de los puertos de Valencia, Alicante y Cartagena durante la Edad Moderna: una aproximación historiográfica. In: DI VITTORIO, A. (Dir.). *La Storiografia maritima in Italia e in Spagna in età Moderna e contemporanea*. Bari: Caccuci Editore, 2001. p. 237-252.

5 Vd. ALLEN, R. C. *The british industrial revolution in global perspective*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.

*divergence and convergence*,<sup>6</sup> discutindo o papel do comércio global, dos fluxos de matérias-primas, das fontes de energia, da tecnologia.<sup>7</sup>

Hoje, o centro desta dinâmica parece estar, cada vez mais, no Oriente, numa feroz concorrência interportos, portos do Ocidente *versus* portos do Oriente, já que, depois de 2002, as indústrias marítimas europeias foram marcadas pelo chamado “efeito China”, num contexto global de crescimento económico (mais de 5% ao ano) nem sempre contínuo.<sup>8</sup> Ao seu lado coexiste um comércio de cabotagem,<sup>9</sup> de partilha de papéis entre portos, permitindo, a alguns, o controlo de alguns nichos de tráficos.<sup>10</sup>

Assim sendo, tendo em consideração estas evoluções/alterações, no tempo e no espaço, a questão coloca-se: que marca patrimonial deixou toda esta dinâmica? Com efeito, o objectivo deste texto é reflectir sobre os seus rastros quando se activam ou desactivam funções. Na verdade, um porto é um ponto de chegada e de partida, de transferência, de trânsito, de rivalidades e de colaboração entre a terra e o mar, de procura de modernização, de melhoria de gestão, de inovação tecnológica, entre modelos públicos e privados de administração, de maximização da força e do financiamento (privado e estatal). Ainda que construídos para a distribuição de mercadorias e transportes de diferentes naturezas (polivalência), a verdade é que (de forma mais premente na actualidade) pode tender para a especialização em conformidade com a natureza e as necessidades ditadas pelas circunstâncias socioeconómicas e políticas.<sup>11</sup> Mas por isso mesmo também são caracterizados pela vulnerabilidade frente às condições geomorfológicas (asso-

6 Vd. POMERANZ, K. *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world*. Princeton: Princeton University Press, 2000; O'BRIEN, P. A critical review of tradition of meta-narratives from Adam Smith to Karl Pomeranz. In: EMMER, P. C.; PETRE-GRENOUILLEAU, O.; ROITMAN, J. V. (Ed.). *A Deus ex machina revisited: Atlantic colonial trade and european economic development*. Leiden-Boston: Brill, 2006. p. 5-23.

7 ALLEN, R. C. Progress and poverty in early modern Europe. *Economic History Review*, London, v. 56, n. 3, p. 405-406, 2003.

8 TOURRET, P. Stratégies de transport maritime. In: AZEVEDO, R. (Org.). *Uma visão marítima europeia, encontros do Porto, 8 e 9 de Dezembro de 2005*. Santa Maria da Feira: CRPM/CPPM, 2006. p. 31

9 BOUËDEC, G. le. *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*. Paris: Armand Colin, 1997. p. 235-239.

10 MARZAGALLI, S. L'application du Blocs continental, ou l'impossible contrôle des populations du littoral à l' époque du premier empire. In: LEBAHY, Y. (Dir.). *Pouvoirs et littoraux du XV aux XX siècle*. Rennes: Universte Bretagne Sud, 2000. p. 103.

11 SOCIEDAD ESTATAL LISBOA. *Foro de debate sobre el mar y sus problemas*. Lisboa: Expo 98, 1998. t. 3.

reamentos, avanços do mar, etc.), à possível concorrência, ao anacronismo; entre a construção portuária e a tecnologia empregada, entre crescimento e ordenamento das bordas marítimas, entre vocações funcionais (militares, monopólios de produtos) e a evolução conjuntural que os pode fazer debilitar e morrer e/ou se regenerar.

Por isso, um porto nasce da luta constante entre a ambição dos homens e o desenho do porto. Uns e outros deixam marcas, inscrições que poderemos interpretar como marcas patrimoniais, âncoras estruturadoras do território que exigem uma interpretação. Acerca dos portos, fala-se do passado, mas sobretudo do futuro, tal como o património, porque este tece diferentes registos, conforme o contexto emocional-social em que se insere,<sup>12</sup> como concepção mental do valor que se dá a um porto, e das correlativas inscrições no tempo e no espaço, num processo de construção e reconstrução da paisagem, dos homens e da natureza.

Neste processo, a comunidade portuária é observada como agente transformadora, podendo originar ou fazer crescer urbes, vilas ou cidades, porque abrigo dos marinheiros, comerciantes e autoridades públicas que supervisionam o porto, marcando a funcionalidade da urbe.<sup>13</sup> Note-se, ainda, que tais comunidades são vistas, pelos de fora, como estruturas uniformes, tradicionalmente estruturadas entre comerciantes, homens de negócio, engenheiros, carregadores, marinheiros, pessoal de terra, estivadores, trabalhadores indiferenciados.

Raramente se vislumbram os conflitos aos diferentes níveis, que, em nosso entender, são marcas patrimoniais, memorialistas. Temos consciência de que celebrar os bons tempos de um corpo marítimo (os estivadores, por exemplo) não é a mesma coisa que examinar a sorte de um sindicato que sobrevive a uma crise económica, seja qual for o factor desencadeado. Na verdade, os trilhos, as marcas deixadas pelos usos do mar, concretamente em torno dos portos, em bens patrimoniais, transformam-se, transmutam-se através de uma carga ideológica que ofusca, tendencialmente, o significado dessas marcas. Ora, parece-me fundamental o conhecimento dos produtores e da natureza dos seus rastos, do seu real significado, procurando-se contribuir para um criticismo destrutor da memória

12 HOWARD, P. *Heritage: management, interpretation, identity*. London: Continuum, 2003.

13 MARTÍNEZ MONGE, F.; OLMO PINTADO, M. del. Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico. In: GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996. p. 215-233.

espontânea, nacionalista, que transforma a memória histórica em memória colectiva, homogeneizada, de rentabilidade mediática que tanto tem imperado nos estudos patrimoniais,<sup>14</sup> e que liquida qualquer esforço de reconstrução vivencial daqueles homens inseridos em sociedades.<sup>15</sup>

Sublinhe-se, contudo, que não se poderá, nunca, definir um património marítimo, neste caso portuário, excluindo o conhecimento da vida, o trabalho, todas as práticas técnicas, sociais, religiosas, simbólicas, e as acções dos que criaram este património, os que ainda hoje vivem e o transformam. Tal exclusão pode ter graves consequências, porque é ignorar as condições históricas, sociais e os processos sociais e económicos, nos quais, e segundo os quais, este património se constituiu. Ignorância perigosa porque vai dar a possibilidade de constituir patrimónios marítimos “avulsos”; porque pode significar o que qualquer e cada um quer; porque património envolve um conjunto de actores, instituições e movimentos sociais.<sup>16</sup> Nas comunidades piscatórias, de que nos temos ocupado um pouco, os marcos de heterogeneidade estão presentes,<sup>17</sup> contrariando a carga idealizada e ideológica de uma certa versão de identidade, usada pelos discursos políticos e económicos do património, entre a politização da memória e a nova economia cultural da visibilidade (políticas culturais, património marítimo e turismo).<sup>18</sup>

Daí que a abordagem a este tema tenha que escavar a noção de porto, antes, “portos”, numa “arqueologia” que desmonta camadas, assentadas em cada época, pelos contemporâneos e pelas suas diferentes visões, dos usos que lhes vão dando até aos nossos dias. Depois, procurar-se-á observar os portos como testemunhos

---

14 NORA, P. *Présent, nation, mémoire*. Paris: Éditions Gallimard, 2011.

15 CHAPPE, F. *Histoire, mémoire, patrimoine: du discours idéologique à l'éthique humaniste*. Rennes: PUR, 2010. p. 28.

16 NUNES, J. A. A “Ciência dos Recursos Naturais” e a reconstrução da economia: zonas de transacção e objectos de fronteira. *Centro de Estudos Sociais*, Coimbra, n. 109, p. 1-17, abr. 1998. Disponível em: <<http://www.ces.uc.pt/publicacoes/oficina/109/109.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2010; SABIO ALCUTÉN, A. El dialogo histórico entre hombres y naturaleza: combates por la historia ambiental. In: FORCADELL, Carlos et al. *Usos de la historia y políticas de la memoria*. Zaragoza: Pressas Universitarias de Zaragoza, 2004. p. 397.

17 AMORIM, I. Homens de terra ou homens do mar: um percurso historiográfico. In: NUNES F. O. (Coord.). *Culturas marítimas em Portugal*. Lisboa: Âncora, 2008. p. 25-70.

18 PERALTA, E. O mar como património: considerações acerca da identidade nacional portuguesa. In: NUNES F. O. (Coord.). *Culturas marítimas em Portugal*. Lisboa: Âncora editora, 2008. p. 76-77.

de um ordenamento territorial, valorizando as frentes de água, cada vez mais disputadas. Finalmente uma proposta de transformação dos portos como observatórios sociais e ambientais.

## Do(s) modelo/s de porto/s à “arqueologia” de um porto

A primeira questão a colocar é a da tipologia de portos, numa definição teórica, formal. Do ponto de vista físico, deverá estar dotado de águas abrigadas, com profundidade suficiente para as embarcações, áreas e acessos terrestres para servirem as mercadorias e realizar a transferência entre transportes. Agrega, por definição, um núcleo humano, vila ou cidade. Visto da cidade é, frequentemente, considerado, simplesmente, como uma porta por onde entram e saem mercadorias, homens e informações. Visto do outro lado, a cidade é como que um abrigo dos marinheiros, comerciantes e autoridades públicas que o supervisionam, refúgio dos barcos, lugar de carga e descarga. Pressupõe-se que o desenvolvimento comercial de um porto resulte de interesses mercantis, conduzindo à diversificação das actividades da cidade e da conseqüente heterogeneidade funcional. Obedece a uma organização institucionalizada, com jurisdição sobre áreas terrestres e marítimas ou fluviais, dotada de instalações e serviços que permitam o desenvolvimento eficaz das suas funções.<sup>19</sup>

Não se poderá falar em portos isolados, mas antes insistir na noção de sistema portuário,<sup>20</sup> conceito atractivo porque auxilia a justificar a complexidade da sua existência. Sistema, porque resultaria da conjugação de forças económicas, políticas, sociais e culturais, com reflexos na estrutura territorial, económica, social e mental, congregando até agentes activos de modernização, inovação e

19 MARTÍNEZ MONGE; OLMO PINTADO, 1996.

20 GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996; AGUSTÍN, G. *Puertos y ciudades portuarias*. In: AMORIM, I. POLÓNIA, A.; OSSWALD, M. H. *O litoral em perspectiva histórica*. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2002. p. 285-305; FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLES, J. E. *La ciudad portuaria Atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Biblioteca Naval, 2006; POLÓNIA, A.; OSSWALD, H. (Dir.). *European seaport systems in the early modern age: a comparative approach*. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2007.

aplicação tecnológicas.<sup>21</sup> Não acentua, porém, com o devido relevo, embora se trate de uma noção confortável e operatória, a diversidade das tipologias portuárias, marcadas pelos constrangimentos geomorfológicos, pela natureza dos produtos transportados, pelo tipo de administração (local, regional, central, privada), pela natureza do comércio (de importação, exportação, redistribuição); o montante de capitais movimentados; pela bacia demográfica que o serve.<sup>22</sup>

Vão-se, contudo, neste périplo historiográfico, enunciando um conjunto de variáveis que poderão identificar o perfil de cada porto: o seu *hinterland* (de que forma as mercadorias são um potencial económico para o seu desenvolvimento); a sua vocação (que serviço prestam ao *hinterland*, ou apenas às bordas costeiras); as pessoas (mercadores, natureza e envolvimento; trabalhadores e taxa de ocupação); os transportes (barcos: pertença, investimentos, lucro, construção); a capacidade financeira (crédito local ou internacional, seguros); a importação/transformação de matérias-primas/produtos transformados; o suporte nacional (infraestruturas do Estado como fortes, ou forças navais e militares; subsídios, políticas de monopólio e protecção); a situação topográfica e estruturas físicas (o sítio e as infraestruturas, o impacto ou necessidade da engenharia); as estruturas de gestão (alfândegas, armazéns); a interacção com as mudanças do calado das embarcações); a vida social (a especificidade das sociabilidades portuárias).<sup>23</sup>

Em síntese, um quadro físico que engloba os dados atmosféricos (vento, depressões ciclónicas, os nevoeiros); os dados de hidrologia marítima (marés – relação particular nos portos com estuário e flúvio-marítimos – as durações das marés com assoreamentos, as correntes); os dados geológicos e morfológicos que distinguem as fachadas costeiras, com impacto na instalação de estruturas portuárias. E um quadro humano que agrega as ligações com o seu meio de desenvolvimento: o “sítio” com o quadro local e regional; o ambiente económico

---

21 OSSWALD, H.; AMORIM, I. The hisportos case: scientific options and research program: the possible approach on NW Portuguese Seaport Studies. In: POLÓNIA, A.; OSSWALD, H. (Dir.). *European seaport systems in the early modern age: a comparative approach*. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2007. p. 56-63.

22 JARVIS, A. Port history: some thoughts on where it came from and where it might be going. In: FISHER, L. R., JARVIS, A. (Ed.). *Harbours and havens: essays in port history in honor of Gordon Jackson*. Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 1999. p. 13-34.

23 JACKSON, G. *Early modern european seaport studies: highlights & guidelines*. In: POLÓNIA, A., OSSWALD, H. (Dir.). *European seaport systems in the early modern age: a comparative approach*. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2007. p. 8-27.

que explica o movimento dos tráficos e no qual agem autoridades (várias) responsáveis pelo crescimento da riqueza; e a organização socioprofissional da vida marítima.<sup>24</sup>

Se, teoricamente, todos os locais da costa poderão enquadrar um porto, a sua implantação depende da justificação económica que o sustente (com as variantes no tempo dos tráficos e dos custos de financiamento) e a concorrência entre portos é um traço fundamental, inerente, a todo este processo. Hoje como ontem. Os portos francos, por exemplo, ontem como hoje, inserem-se no conjunto das estratégias para contornar essa concorrência, tanto mais aguda quanto mais portos partilham os mesmos espaços económicos. Aveiro teve, em inícios do século XIX, uma justa defesa do seu direito a funcionar como um “porto franco”, testemunho de propaganda, por se apresentar, teoricamente, com vantagens comparativas superiores, geradoras de antevisões e benefícios na estruturação dos respectivos tráficos comerciais.<sup>25</sup> Através da defesa daquele estatuto, percebe-se a função fulcral de qualquer porto – atrair fluxos contínuos, em detrimento de outros portos, em articulação com o *hinterland*, reforçado pela melhoria do perímetro portuário.

Este ideal de “tríptico portuário” (*hinterland/forland* e perímetro) explicam, na diacronia, a afirmação de grandes praças portuárias, como sejam Amesterdão, Londres, Rouen, Nantes, Bordéus, Cádiz, Lisboa, etc., por captarem dois tipos de mercadorias: as originárias do *hinterland* de outros portos europeus e as que provêm do tráfico colonial. Já o seu *hinterland* apresenta-se de dupla forma: agrega as mercadorias que lhe vêm do espaço imediato, normalmente organizado pelos comerciantes e comissionários locais, e as que lhe chegam de subespaços regionais individualizados (exemplo: ferro, carvão, madeira, têxteis, vinho, sal, etc.).

Nestas condições, o comportamento de qualquer porto depende, intrinsecamente, desta relação, constantemente procurada. O custo global do transporte marítimo deverá ser o mais atractivo para o cliente (o imperativo económico

---

24 VIGARIÉ, A. *Ports de commerce et vie littorale*. Paris: Hachette, 1979.

25 AMORIM, A. Portuguese “free” ports in the turning of the 18th century; a strategy to promote “unimportant” ports. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 18, n. 1, p. 103-128, June 2006; DELGADO BARRADO, J. M. *Puerto y privilegio en España durante el siglo XVIII*. In: GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996, p. 253-273.

impõe-se), o que explica por que, em algumas ocasiões, se tomam medidas (políticas portuárias) no sentido de inflectir os preços de transporte (táticas de concorrência, nem sempre baseadas em critérios puramente económicos: taxas mais baixas, melhoria das infraestruturas, criação de redes de transportes eficazes e rápidas – dos canais às vias férreas). Esta pressão é maior quanto mais se assiste, em muitos casos, à partilha de um *hinterland* comum, explicando as medidas e a acção das autoridades responsáveis que procuram criar vantagens (correctivos na especialização de serviços: cargas e descargas, etc; exclusivos comerciais aos nacionais, monopólios portuários, isenção de impostos; dotação de infraestruturas que permitam a descarga no mínimo tempo possível).

Mas o mesmo se coloca, relativamente ao que lhe vem do exterior, do *avant-pays* ou *forland*, que repousa sobre a existência de rotas marítimas, tanto mais denso quanto maior for o número de viagens, as tonelagens, a origem e destino de mercadorias, que irão pressionar e, também, serão consequência da existência de estruturas de apoio: companhias de navegação, agências marítimas, seguros, etc.

Tenha-se em consideração o perímetro marítimo de gestão, significando a extensão espacial de um organismo de gestão (autoridade portuária, câmara de comércio, assembleia municipal ou outras instituições) que exerce o poder de decisão e recebe o valor do custo dos serviços. Aquela área pode ser vasta, ou variar ao longo do tempo, quando se está perante estuários largos e a relação com rios se estende por canais, assegurando as ligações ao mar (Orléans, Rouen, Londres, Hamburgo, Roterdão).<sup>26</sup>

Finalmente, se o que confere sentido a um porto é a existência de clientes e de barcos, sendo as mercadorias (de diferente natureza) o objecto de transporte, o essencial da política de concorrência consiste em saber sobre qual deles deverão recair os encargos de utilização do porto, isto é, se sobre a mercadoria, se sobre o navio. De alguma forma a história dos portos é a história da procura deste equilíbrio, não apenas entre portos, mas entre opções de comunicação (vias terrestres, vias marítimas e fluviais).<sup>27</sup> Ou ainda, quando desempenha funções de

---

<sup>26</sup> VIGARIÉ, 1979, p. 83.

<sup>27</sup> MOLLAT, M. Introduction. In: COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MARITIME. *Les Grandes escales: actes du 10e colloque d'histoire maritime: recueils de la société jean bodin pour l'histoire comparative des institutions*. Bruxelles: Editions de la Librairie encyclopedique, 1972-1974. v. 1. p. 7; HEERS, J. Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau? Position générale des problèmes.

entreposto, em dois níveis de concretização: entre pequenos portos integrados em circuitos de reduzida cabotagem em que o mar é o meio de transporte menos oneroso para ir do produtor ao consumidor; e em um comércio em grande escala, sendo não somente uma zona de trânsito, mas de agrupamento de mercadorias e ponto de redistribuição.<sup>28</sup>

“Arqueologia de um porto”, na feliz expressão de Gordon Jackson,<sup>29</sup> é a tradução de um escavar profundo das raízes e papéis que se cruzam em seu redor, independentemente da sua dimensão, desde a estrita observação do seu movimento comercial à contraditória, porque nem sempre eficaz, implantação de obras de engenharia.<sup>30</sup> Neste último caso, o interesse pelo papel da engenharia na construção dos recintos portuários se iniciou com o contributo dos próprios, na década de 60 do século XX, num contexto de aceleração do movimento comercial e da natureza dos transportes, que fomentou a valorização da memória e o recenseamento de documentos, relevados pela afirmação da disciplina de arqueologia industrial. Os resultados deste movimento materializaram-se, na década de 80, pela publicação de uma série de fontes e estudos monográficos, iniciativa das instituições portuárias inglesas.

Os historiadores economistas e os que se dedicavam à história marítima agendaram, entretanto, e já na década de 90, encontros científicos que, ao produzirem estudos particulares, colocaram em causa a história simples da engenharia de um porto ou a durabilidade dos investimentos infraestruturais. Para tal, bastou elencar alguns factores que pressionam, absoluta e rapidamente, a estrutura portuária, apontando os limites de uma história da engenharia no desenvolvimento portuário. Ficou demonstrado que alguns investimentos tinham sido uma perda de dinheiro, porque não surtiram qualquer efeito.

---

In: LES GRANDS voies maritimes dans le monde XV-XIX siècles: rapports présentes au XII Congrès International des Sciences Historiques para la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son VII Colloque. Paris: SEVPEN, 1965.

28 BRAUDEL, F. *La Méditerranée et le monde Méditerranéen*. 2<sup>a</sup> ed. Paris: Armand Colin, 1982. v. 1, p. 94.

29 JACKSON, G. *Hull in the eighteenth century: a study in economic and social history*. Hull: Cambridge University Press/University of Hull, 1972; JACKSON, G. *The history and archaeology of Ports*. Surrey: World's Work, 1983.

30 JACKSON, G. The significance of unimportant ports. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 8, n. 2, p.1-17, Dec. 2001.

Daqui decorre uma ideia-chave – a história dos portos deve ser mais do que a história das suas instalações físicas e materiais. Acrescentaram-se, então, os indicadores relativos às relações de interface entre terra e mar, os interesses dos proprietários dos barcos, dos mercadores e dos homens de negócio, a interferência das pressões locais, regionais e/ou estatais que alteram o jogo da concorrência, distorcendo o efeito da competição livre.<sup>31</sup> Neste conjunto, a acção de homens que emergem como elementos de progresso e eficiência, ou como agentes políticos e culturais, se impõe, embora poucos exemplos existam dessa abordagem historiográfica, tanto mais que, como aconteceu no caso inglês, esses homens não circulam nos corredores do poder político, pelo menos até ao fim da I Guerra Mundial.<sup>32</sup> A historiografia francesa acentua ainda mais as questões relacionadas com as funções comerciais (ascensão e queda), e os limites da eficiência económica de investimentos infraestruturais, da engenharia militar e da aplicação de modelos de modernização portuária (cais, balizas, amaragens, etc.).<sup>33</sup>

Genericamente, estudos da década de 1990, na França, Itália e Espanha, direccionam-se, então, para a evolução histórica das relações dos portos com as cidades que lhes estão próximas, destacando a ideia de cidades portuárias e de sistemas portuários. Neste caso, as ópticas de análise incidem sobre o peso dos portos como factores de desenvolvimento regional, de identidade marítima e mesmo, nalguns casos, como criadores de cidades.

Torna-se incontornável a discussão que envolve, sobretudo, os urbanistas, com relação à volta do modelo de recuperação das antigas zonas portuárias e frentes de água (“*waterfronts*”), na senda das operações pioneiras realizadas em Boston, Baltimore e São Francisco.<sup>34</sup> Urbanistas e geógrafos surgem, activamente envolvidos, na abordagem da definição e estudo de “espaços portuários”, mas os historiadores seguem, de perto, esse filão de investigação,<sup>35</sup> centrando-se na

---

31 JARVIS, A. Introduction. In: JARVIS, A. (Ed.). *Port and harbour engineering*. Ashgate: Variorum, 1998. p. XIII-XXXIV. (Studies in the history of civil engineering, v. 6).

32 JARVIS, 1999, p. 21.

33 LESPAGNOL, A. Mondialisation des trafics inter-océaniques et structures commerciales nationales au XVIII siècle. *Le Bulletin de la S.H.M.C.*, Paris, n. 1-2, p. 80-91, 1997.

34 CHALINE, C. (Dir.). *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris: L'Harmattan, 1994.

35 PIETRY-LEVY, A. L.; BARZMAN, J.; BARRE, É. *Environnements portuaires: port environments*. Dieppe: Universités de Rouen et du Havre, 2003.

interpretação do papel dos portos e das cidades-portos como factores de coesão social e de mobilização de energias de espaços marítimos.<sup>36</sup> Uma coisa é certa. Existem, no caso português, cidades com porto (como aconteceu com o nosso estudo de caso, o do porto de Aveiro), diferente de cidades situadas dentro de um porto (como é Lisboa) e, ao se discutir essa relação, insiste-se na distinção tipológica dos portos, em articulação com as características da sua administração e da sua função.<sup>37</sup>

A temática proposta, património portuário, enfrenta uma constatação – os portos mudaram, mudaram muito, nos últimos 50 anos, nos últimos 100 anos, desde a Revolução Industrial. Efectivamente, os traços de ocupação revelam a primazia das estratégias continentais sobre as marítimas, porque os portos/urbes se situavam no interior dos estuários, protegidos, acomodados e em sintonia com as redes de transporte terrestres. Esta harmonia, teoricamente, foi quebrada com a pressão que a construção ferroviária exerceu, mas o processo de aproximação e conquista da borda litoral fez-se, paulatinamente, durante os séculos XIX e XX.

Os trabalhos da geografia urbana, urbanismo, economia, engenharia, arquitectura têm feito esta reflexão em torno do “*port city*”, como uma cidade que se articula profundamente com as actividades marítimas.<sup>38</sup> A bibliografia teórica pode auxiliar-nos em encontrar formas de análise da evolução portuária, desde o modelo *anyport* proposto por J. Bird,<sup>39</sup> ao modelo temporal-espacial de ciclo de vida portuária, de Jaques Charlier,<sup>40</sup> muito marcado por dois momentos:

---

36 LE BOUËDEC, G.; CHAPPE, F. (Dir.). *Pouvoirs et littoraux du XV au XX siècle*. Rennes: PUR-Université Bretagne Sud, 2000; SAUPIN, G. (Dir.). *Villes atlantiques dans l'Europe Occidentale du Moyen Age au XX siècle*. Rennes: PUR, 2006.

37 MINCHINTON, W. Interventi. In: CAVACIOCCHI, S. *I Porti come impresa economica: atti della Diciannovesima Settima di Studi*, 2-6 Maggio 1987, a cura di Simonetta Cavaciocchi. Prato: Le Monnier, 1988. p. 739.

38 DUCRUET, C. The port city in multidisciplinary analysis. In: ALEMANY, J.; BRUTTOMESSO, R. (Ed.). *The port city in the XXI<sup>st</sup> century: new challenges in the relationship between port and city*. Venezia: RETE, 2011. p. 32-48. Disponível em: <<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551208>>. Acesso em: 25 maio 2014.

39 Conceito desenvolvido a partir do caso de Londres e aplicado a outros casos, portos de rio para o mar, como se pode ver, entre outras obras, em BIRD, J. *Ports, then and later*. In: CHARLIER, J. (Ed.). *Ports et mers: mélanges maritimistes offerts à André Vigarié*. Caen: Paradigme, 1986.

40 CHARLIER, J. *The regeneration of old port areas for new port uses*. In: HOYLE, B.; PINDER, D. (Ed.). *European port cities in transition*. London: Belhaven, 1992. p. 137-154.

(1) o seu processo de formação, o período industrial; (2) o seu processo de transformação, no período pós-industrial. Tais modelos têm servido de referência quer em abordagens de portos europeus, quer americanos ou asiáticos, sobretudo dissertações de doutoramento em torno de estudos de caso.

## As marcas do património portuário a um ordenamento do património marítimo – as frentes de água

Como foi referido anteriormente, depois de 2002 as indústrias marítimas europeias foram marcadas pelo chamado “efeito China”. E as consequências sentiram-se: no crescimento de todos os tráficos (petróleo, gás, matérias-primas, veículos, contentores); crescimento da frota mundial; crescimento da capacidade dos navios em maximizarem o transporte; na construção de terminais gigantes para permitirem a massificação portuária; na organização de redes de transporte para servir os operadores globais.

Neste contexto, interrogamo-nos acerca do papel destas novas indústrias do mar e dos seus suportes infraestruturais, no modo como poderão enfrentar as mudanças, como enfrentar a concorrência e tornar um porto atractivo sem descurar os aspectos que parecem surgir, como novas aportações: a relação entre desenvolvimento e ambiente, a eficiência logística.<sup>41</sup>

Porém, os portos são, fundamentalmente, testemunhos de uma especificidade de organização e gestão do espaço, dinâmicos, pela adaptação ao meio e às actividades que animam ao longo de séculos. Seres vivos marcados pelo risco desde a sua fundação até, por vezes, a morte.

Os traços deste processo inscrevem-se nas marcas documentais, registos escritos, fotografias, cartografia, memórias, todas produzidas pelas instituições tutelares (administrações portuárias, poderes locais e centrais) articuladoras das múltiplas funções de um porto. A documentação produzida pela instituição

---

41 VERHOEVEN, P. *The expectations of ports regarding a European Policy*. In: AZEVEDO, R. (Org.). *Uma visão marítima europeia, encontros do Porto*, 8 e 9 de Dezembro de 2005. Santa Maria da Feira: CRPM/CPPM, 2006. p. 38-42.

(escritos “de dentro”) é de um valor patrimonial extraordinário, que urge recensear, preservar e divulgar, possibilitando a projecção de investigações futuras.

A nível europeu a questão do património portuário tem sido ampliada pelo papel da história e das lógicas culturais. Efectivamente, os portos, no contexto contemporâneo, obedecem a diferentes leituras. Já não se pode tanto referir a esses espaços como “porto”, mas como “país marítimo”, dadas as múltiplas valências adquiridas, entretanto. Uma herança do passado que mobiliza as entidades públicas num processo de recomposição territorial da fachada litoral, até porque estes espaços se tornaram objecto de uma procura conflituosa: entre a pressão demográfica e pressão turística, especulação imobiliária e o desenvolvimento de actividades de lazer.<sup>42</sup> Por esta via os portos tornaram-se objecto de valoração, de reactivação, esvaziando, muitas vezes, a memória e os interesses das comunidades locais, não sem conflitos de uso e usufruto. Uma espécie de apagamento da memória esquece os usos do passado, inventando novas práticas, que se encaixem num modelo urbano de destruição da ordem simbólica, de banalização dos espaços e das identidades específicas.

Ultimamente, são os engenheiros, os arquitectos e os urbanistas (geógrafos) que têm insistido no pós-industrial, numa arrumação que se pode organizar na seguinte forma: as grandes transformações das frentes de água, a frente de água comercial, a frente de água cultural, educacional e ambiental, a frente de água histórica, a frente de água de recreio, a frente de água residencial e a frente de água da actividade portuária e de transporte. Para citar autores que estudam a transformação da ribeira pós-industrial, incidindo em particular sobre os Estados Unidos, Ann Breen e Dick Rigby<sup>43</sup> se referem a alguns factores que conduziram a uma atenção e mudança de atitude em relação a essas frentes de água:

- a. as alterações tecnológicas a partir da Segunda Guerra Mundial, que incluem as zonas portuárias e a indústria;
- b. os movimentos de “limpeza ambiental”;

---

42 LEBAHY, Y. La microcabotage, au centre des enjeux du Pays Maritime. In: LEBAHY, Y. (Dir.). *Le pays maritime: un espace projet original*. Rennes: Presses universitaires de Rennes; [Lorient]: Université Bretagne Sud, 2001. p. 72.

43 Entre os seus trabalhos, veja-se: BREEN, A.; RIGBY, D. *The new waterfront: a worldwide urban success story*. Londron: Thames and Hudson, 1996.

- c. a preservação étnica e o retorno à cidade;
- d. os programas de financiamento;
- e. a emergência da sociedade de ócio e o turismo;
- f. a realização de iniciativas pioneiras nas frentes de água.

Por isso, hoje, os portos são objecto de reflexão de múltiplos pontos de vista, como lugares disputados pelos usos e pelas interpretações. De alguma forma esta análise procura acentuar as tensões decorrentes dos problemas de abandono e de revitalização portuária, de reestruturação da economia em que a cultura e o património marítimo se perfilam como factores de animação económica desses espaços. E é ainda uma oportunidade para pensar numa gestão agregadora da revitalização das frentes de água entre as novas funções portuárias e as exigências urbanas, quando se sabe da difícil relação complementar entre as autoridades portuárias e o reordenamento urbano.<sup>44</sup>

Esta tendência para uma observação dos portos do ponto de vista da sua revitalização materializa-se num tendencial esforço de organização interdisciplinar, com a criação de algumas associações de cidades portuárias, ampliando o campo de trabalho às frentes de água (não apenas os espaços portuários). Vejam-se os seguintes casos:

- i. O trabalho desenvolvido, desde 1989, pelo *Centro Internazionale Città d'Acqua, Venezia, Italia*, coordenado por Rinio Bruttomesso,<sup>45</sup> com sede em Veneza, responsável pela promoção da revista *Aquapolis* entre 1992 e 2001, que forma parte da *RETE – Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades*, encarregada, desde 2001, da promoção da revista *Portus*,<sup>46</sup> dirigida por Joan Alemany e Rinio Bruttomesso.<sup>47</sup> Este último

---

44 Veja-se BROWN, P. H. *America's waterfront revival: port authorities and urban redevelopment*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2009.

45 CENTRO Internazionale Città d'Acqua. [S.l.], [20-]. Disponível em: <[http://www.istitutoveneto.org/venezia/elenco\\_enti/centro\\_citta\\_acqua.htm](http://www.istitutoveneto.org/venezia/elenco_enti/centro_citta_acqua.htm)>. Acesso em: 25 Jun. 2014; ALEMANY, J.; BRUTTOMESSO, R. (Coord.). *La ciudad portuaria del siglo XXI, the port city of the XXIst century: nuevos desafios en la relación puerto-ciudad, new challenges in the relationship between port and city*. Venezia: RETE, 2011.

46 Ver em: <<http://retedigital.com/en/publications/portus/>>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

47 Veja-se: ALEMANY, J. *La relación puerto ciudad y los modelos de desarrollo armónico de espacios portuarios y urbanos*. Conferencia marítima transporte. Valparaíso, 2012. 40 slides, color. Disponível

indica quais os objectivos das actuações nas frentes de água relacionadas com os portos: as novas políticas urbanas, a permanência de algumas actividades portuárias, a sustentabilidade daqueles espaços com atenção aos aspectos ambientais, a recuperação do património histórico-arquitectónico, a inovação com a aplicação de novas tecnologias, a gestão (público-privada e os seus desafios), a criação de novos “ícones” urbanos e a criação de uma nova centralidade urbana em torno dos portos;

2. A rede internacional dedicada ao tema arte pública, espaço público e frentes de água, coordenada por Antoni Remesar Betlloch a partir da *Universidad de Barcelona*, responsável pela realização regular das conferências *Waterfronts of Art* e pela publicação da revista *On the Waterfront*;<sup>48</sup>
3. O *Laboratoire d'Étude de Développement et de l'Amenagement Local et Regional* da Universidade de Paris XII, onde Claude Chaline teve a direcção até 1997, e que hoje se encontra inserido no *Lab'Urba, Ecole d'Urbanisme de Paris*,<sup>49</sup> responsável pela coordenação de algumas publicações sobre o tema;
4. O *Waterfront Centre*, criado em 1981, com sede em Washington, onde Ann Breen e anteriormente referidos, centralizaram informação relevante;<sup>50</sup>
5. A *Association Internationale Villes et Ports (AIVP)* ou *Le Réseau Mondiale des Villes Portuaires*, com sede em Le Havre, em que uma das linhas de estudo e divulgação se refere à análise das zonas ribeirinhas a partir da cidade;<sup>51</sup>

---

em: <[http://www.exponaval.cl/marketing/presentaciones\\_conferencia\\_maritima/5\\_TransPort2012\\_JOAN\\_ALEMANY.pdf](http://www.exponaval.cl/marketing/presentaciones_conferencia_maritima/5_TransPort2012_JOAN_ALEMANY.pdf)>. Acesso em: 25 Jun. 2014; BRUTTOMESSO, R. Relación puerto-ciudad y desarrollo del waterfront urbano-portuario. Seminario Iquique 2009. Disponível em: <[http://www.dop.gov.cl/6\\_Conser\\_%20Inf\\_Port\\_%20y%20Costera/Iquique/PONENCIAS%20PDF%20iquique/R.BRUTTOMESSO\\_Waterfront%20Urbano%20Portuario.pdf](http://www.dop.gov.cl/6_Conser_%20Inf_Port_%20y%20Costera/Iquique/PONENCIAS%20PDF%20iquique/R.BRUTTOMESSO_Waterfront%20Urbano%20Portuario.pdf)>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

48 Veja-se: Polis Centre for Research on Environmental Intervention: Art and Society (CR POLIS). Disponível em: <[http://www.ub.edu/web/ub/en/recerca\\_innovacio/recerca\\_a\\_la\\_UB/instituts/institutspropis/polis.html](http://www.ub.edu/web/ub/en/recerca_innovacio/recerca_a_la_UB/instituts/institutspropis/polis.html)>. Disponível em: 25 Jun. 2014. Centre de recerca “polis: art, ciutat, societat” universitat de Barcelona. Disponível em: <<http://www.ub.edu/escult/index.html>>. Acesso em: a 25 Jun. 2014. Veja-se: “On the waterfront” the on-line magazine on waterfronts, public space, urban design, public art and civic participation. Disponível em: <<http://www.ub.edu/escult/Water/index.html>>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

49 École d'Urbanisme de Paris, disponível em: <<http://www.laburba.fr/>>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

50 Disponível em: <<http://www.waterfrontcenter.org/index.html>>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

51 Disponível em: <<http://www.aivp.org>>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

6. *A Waterfront Vitalisation and Enviromental Research Centre (WAVE)*, com funções de âmbito governamental, que liga, fundamentalmente, os interesses do Japão ao continente americano e à Ásia em geral.<sup>52</sup>

## O porto como um observatório social e ambiental

Parece-nos óbvio que o estudo de um porto é, verdadeiramente, o estudo de um processo de gestão do litoral pelo homem, no sentido de uma verdadeira história da paisagem e da relação biunívoca do homem sobre o meio e das alterações que este produz sobre o homem. História do meio ambiente? Sem dúvida, se considerarmos a definição – estudo, no passado, das condições naturais e culturais que agem e reagem sobre e com o homem.<sup>53</sup> Ora, a amplitude dos debates acerca do papel desenvolvido pela gestão e ordenamento portuários na construção da paisagem leva-nos a avaliar a articulação entre um discurso e uma transformação real da paisagem usando como observatório a estruturação e reestruturação de um porto, de qualquer porto.

A primeira questão que colocamos, quando do estudo do caso citado, neste percurso historiográfico e conceptual sobre a função e afirmação de um porto, é a seguinte: é a construção de um porto que fomenta a economia ou é a economia que o impõe? É a evolução económica que impulsiona a mudança ou é uma cultura do poder, a exigência de ordenamento e de mundialização científica que a conduz?<sup>54</sup> Esta questão é válida tanto para o passado como para o presente e

---

52 Disponível em: <<http://www.wave.or.jp/eng/profile/index.html>>. “October 1987, Incorporated Foundation ‘Waterfront Revitalization Research Center’, established December 2000: Name changed to ‘Waterfront Vitalization and Environment Research Center’ (WAVE); July 2009: Office relocated to present location, 2nd Toranomon Denki Building 3,4F, 3-1-10, Toranomon, Minato-ku, Tokyo; July 2011: Corporate form changed from Incorporated Foundation to General Incorporated Foundation under the legislative reform of the public interest corporations and name changed to ‘Waterfront Vitalization and Environment Research Foundation’ (WAVE) (Japanese name: Minato Sougou Kenkyu Zaidan (Minato Souken).

53 DELORT, R. Introduction: pour une histoire de l’environnement. In: POUR une histoire de l’environnement: travaux du programme interdisciplinaire de recherche sur l’environnement. Paris: CNRS, 1993. p. 5-8.

54 REGUERA RODRÍGUEZ, A. T. *Territorio ordenado, territorio dominado: espacios, políticas y conflictos en la España de la ilustración*. León: Universidad de León, 1993. p. 7-10.

futuro, tendo em consideração que hoje se questiona, em qualquer dos centros de investigação atrás indicados, o valor económico das intervenções frente às mudanças dos eixos económicos. As respostas não são uniformes quando nos voltamos para o passado. Frequentemente, assinalam-se interesses contraditórios, porque a historiografia apresenta exemplos acerca do desinteresse de muitos negociantes em investimentos infraestruturais, de iniciativa governamental (poderes públicos), porque traziam, com frequência, défices, quer nos orçamentos municipais, quer nas bolsas de comércio.<sup>55</sup> Em alguns casos foram os próprios homens de negócio a comandar o processo, como aconteceu em Barcelona;<sup>56</sup> noutros, a modernização não trouxe qualquer ganho, sendo mesmo uma perda de fundos quando as exigências de armazenamento e a natureza das mercadorias se alteraram,<sup>57</sup> mas mantinha um carácter apelativo e concorrencial como aconteceu com as *London Docks*;<sup>58</sup> noutros ainda, o financiamento das exigentes e contínuas obras do porto oscilou entre uma obrigação fiscal e uma doação, como aconteceu com o porto de Génova, ao prever-se uma percentagem obrigatória (um décimo), voluntária, em cada legado testamentário para as obras de abertura do porto e construção do molhe (século XIII).<sup>59</sup> Ou seja, a materialidade do porto obedecia a lógicas de apelo, de agregação de vontades, de apelos ao progresso, uma ideia latente na longa duração.

É bem verdade que hoje se fala de uma nova organização portuária mundial. As mudanças são contabilizáveis, desde meados do século XIX, não só porque os meios de transporte se alteraram – vapor e caminho-de-ferro –, mas porque a independência de colónias obrigou um reordenamento da distribuição das

---

55 PERROT, J.-C. P. *Genèse d'une ville moderne: caen au xviii siècle* in *villes & civilisation urbaine, XVIII-XX siècle*. Paris: Larousse, 1992, p. 38-39.

56 MARTINEZ SHAW, C. Les transformations du port de Barcelona au XVIII siècle. In: CAVACIOCCHI, S. *I porti come impresa economica*, atti della Diciannovesima settima di studi, 2-6 Maggio, 1987. Prato: Le Monnier, 1988. p. 88-120.

57 JACKSON, 2001, p. 5; 1996, p. 79.

58 PALMER, S. The eighteenth century ports of London and Liverpool: private versus corporate promotion. In: *I Porti come impresa economica*: atti della Diciannovesima Settima di Studi 2-6 Maggio 1987. Prato: Le Monnier, 1988. p. 382-397.

59 BALARD, M.; PAOLA, M. Interventi. In: CAVACIOCCHI, S. *I Porti come impresa economica*, atti della Diciannovesima Settima di Studi 2-6 Maggio 1987, a cura di Simonetta Cavaciocchi. Prato: Le Monnier, 1988. p. 406-412.

mercadorias. As duas guerras mundiais mudaram a hierarquia produtiva, dos jogos de oferta e dos mercados consumidores ao ponto de se medir a eficiência portuária pela adoção de automatização e pela redução da panóplia de profissionais de um porto.<sup>60</sup> Este é o programa inscrito no livro/programa/projecto do porto de Roterdão sob um sugestivo título: “Roterdão – o mundo de um porto internacional” (*Rotterdam – The world of an International Port*, além de uma sugestiva frase: “uma nova orquestra para um novo som” [1989]).

Mas onde estão os agentes que laboram verdadeiramente no porto, o pessoal das docas, do carregar e do descarregar? Vagamente se concebe a sua presença, uma *expertise* sublinhada e representada.<sup>61</sup> Assume-se que se trata de uma mão de obra polivalente, pluri-activa, entre a sobrevivência e o desregramento moral e institucional, conceitos e práticas paradoxais, na Europa como no resto do mundo, entre a manipulação política e a sobrevivência.<sup>62</sup> Um filão exploratório terá algumas raízes no longínquo projecto do *International Institut for Social History* (IISH), em 1997.<sup>63</sup> Para o mundo latino-americano, de emergência dos portos do século XIX, estas questões serão, certamente, muito mais pertinentes.<sup>64</sup>

Assim sendo, tendo em consideração as múltiplas perspectivas, sociais e ambientais,<sup>65</sup> será vantajoso colocarmo-nos perante três níveis de observação:

---

60 JACKSON, 2007, p. 27.

61 Veja-se: MARTENS, E. (Ed.). *Docks & Dockers 1900-1970: les ports maritimes belges*. Antwerpen: Cynamateque Royale, [2011]. (CD-rom).

62 IVANOFF, J. La pluractivité: manipulation politique de la survie et moteur des dynamiques identitaires. In: LE BOUËDEC, G. et al. (Dir.). *Entre Terre et mer: sociétés littorales et pluriactivités (XV-XX siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2004. p. 319-340.

63 Ver as fontes e os endereços electrónicos acerca de projectos afins, tais como <<http://socialhistory.org/en/news/iish-archives-portal-europe>> em BARZMAN, J. Origins of comparative studies of dock labor. In: PIÉTRY-LÉVY, A. L.; BARZMAN, J.; BARRÉ, É. (Dir.). *Environnements portuaires: port environments*. Dieppe: Universités de Rouen et du Havre, 2003. p. 329-350. E ainda, PALMAR, S. The labour process in the 19th century Porto of London, some new perspectives. In: PIÉTRY-LÉVY, A. L.; BARZMAN, J.; BARRÉ, É. (Dir.). *Environnements portuaires: port environments*. Dieppe: Universités de Rouen et du Havre, 2003 p. 317-328.

64 Veja-se CRUZ, M. C. V. Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiche e café e o conflito de 1908. *REVISTA USP*, São Paulo, n. 68, p. 188-209, dez./fev. 2005-2006. Disponível em: <<http://www.usp.br/revistausp/68/16-maria-cecilia.pdf>>. Acesso em: 24 Jun. 2014; CRUZ, M. C. V. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo* 8, [S.l.], ago. 1999. Disponível em: <[http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_livres/artg8-7.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf)>. Disponível em: 24 Jun. 2014.

65 VAUTHIER-VEZIER, A. *L'estuaire et le port: Identité maritime de Nantes au XIX siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2007. p.7-12.

- a observação da construção histórica, marcada por uma vida marítimo-fluvial, numa aproximação entre centros urbanos e portuários, inscrita entre jogos económicos e sociais no desejar um porto, justificar um porto, sonhar com um porto, tecer portos em favor de um porto, como uma “ideia de porto” que se vai construindo, em debate secular, feito de resistências e projectos;
- a dos actores institucionais da criação de um porto, a gestão do mesmo (os poderes que se geraram ao longo do tempo e as respectivas tutelas, tendo em conta um ambiente político-económico), em que a correcção das assimetrias exige as intervenções infraestruturais, num quadro legislativo e governativo justificados pelas opções de intervenção e pelos modelos de gestão que se idealizam e concretizam;
- o do desenho do porto – entre o espaço imaginado e o executado, o porto-projecto, em que os “engenheiros”, no seu sentido mais lato (desde os militares aos civis, aos arquitectos), se envolvem e representam um perfil técnico-profissional emergente, num processo de articulação entre tutelas plurais (da engenharia militar e civil às tutelas administrativas de cariz nacional e/ou local), os seus discursos e traços, numa diversidade de actores que, sendo de universos diferentes, em determinadas circunstâncias, se relacionam.

Por isso os portos podem ser considerados, em nossa opinião, observatórios e produtores das marcas patrimoniais, tendo em conta a própria definição de património. O porto como plataforma que congrega e recorre a múltiplas áreas que produzem informação. Pressupõe sempre um processo de mediação, de memória, de transmissão, de acumulação e de difusão entre o pessoal e o comunitário, num jogo de escalas que torna complexa a sua definição. Representar e fazer “uso” do passado – como que uma necessidade pessoal do passado, como chave para o nosso próprio entendimento.<sup>66</sup>

---

66 ASHTON, P.; KEAN, H. (Ed.). *People and their pasts: public history today*. Basingstoke: Palgrave, 2012. p. 4.

## Breve conclusão

Estas perspectivas sugerem-nos e justificam os novos olhares e projectos mais recentes, que valorizam a etnicidade, a especificidade local, as imagens e representações portuárias, a revitalização e gentrificação, a migração, a diáspora e a renovação dos espaços urbanos, ou seja, o estudo local dos efeitos das transformações globais, ou seja, os portos como espaços de transição cultural.<sup>67</sup> O que procuram aferir é o papel da cultura local nos processos de regeneração urbana, como inspiração e incentivo para a inovação, como moderadora de estabilização social, como um recurso potencial para a identidade portuária, uma especificidade do lugar, do porto, como factor animador e diversificador do inerente papel económico de trânsito de mercadorias.<sup>68</sup> Mas o que esperar de espaços portuários abandonados, uma população que perdeu oportunidades, espaços transformados em catalizadores de marginalidade e de exclusão? Neste sentido, o projecto *Port-cities as risk communities: cooperation, public spirit and maritime consensus*, no contexto da análise feita no estudo dos *European Port Cities: Disadvantaged Urban Areas in Transition*, centra-se agora nos segmentos da população local, e nos novos imigrantes, tornando estes espaços portuários observatórios de situações de recuperação e reordenamento.<sup>69</sup>

Em que medida a cultura, a arte, o património, o seu reuso, se tornaram factor aglutinador e forjador de novos patrimónios? Estudos de caso revelam momentos de oportunidades ora por altura de grandes eventos universais, ora

---

67 KOKOT, W. *Port Cities as Areas of Transition: a comparative ethnologic research*. Bielefeld: Transcript, 2008. Disponível em: <[http://www.transcript-verlag.de/ts949/ts949\\_1.pdf](http://www.transcript-verlag.de/ts949/ts949_1.pdf)>. Acesso em: 25 jun. 2014.

68 WARSEWA, G. The role of local culture in the transformation of the port-city. *Portus Plus*, [S.l.], p. 1-13, 2011. Disponível em: <[http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus\\_plus/2\\_2011/Tem%C3%A1ticas/La%20ciudad%20portuaria%20contempor%C3%A1nea/01\\_G%C3%BCnter\\_Warsewa.pdf](http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/2_2011/Tem%C3%A1ticas/La%20ciudad%20portuaria%20contempor%C3%A1nea/01_G%C3%BCnter_Warsewa.pdf)>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

69 Trata-se de um estudo comparativo entre os portos de Algeciras, Ceuta, Dublin, Hamburgo e Thessaloniki. Veja-se: KOKOT, W. *European port cities: disadvantaged urban areas in transition; a collaborative project under the eu transnational exchange programme ("Fight against Poverty and Social Exclusion")*. Hamburg, 2002. Disponível em: <[http://www.ethnologie.uni-hamburg.de/de/\\_pdfs/EU\\_Final\\_Report\\_Phase\\_1.pdf](http://www.ethnologie.uni-hamburg.de/de/_pdfs/EU_Final_Report_Phase_1.pdf)>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

fruto de movimentos lentos de aferição entre antigos usos portuários e novos modos de os usar.<sup>70</sup>

O estudo de caso que desenvolvemos em tempo, e a análise de outros contributos bibliográficos, permitem-nos afirmar que os portos são observatórios e produtores das marcas patrimoniais, porque fruto de uma evolução entre a geomorfologia e o homem, dinamizadores das transformações da paisagem em que a tecnologia e as decisões/políticas de intervenção tiveram o seu papel num quadro de busca do progresso económico. É, sem dúvida, um observatório social dos comportamentos plurais, das autoridades gestoras às comunidades, dos discursos que constroem uma “opinião pública” orientada por diferentes produtores das narrativas: a dos engenheiros, acerca da oportunidade da obra e dos expectantes resultados; das autoridades públicas reivindicadoras dos bons resultados; dos viajantes, observadores dos resultados do porto e comparando-os com outros portos e cidades; a dos médicos e cirurgiões que atestam a qualidade ou debilidade do lugar (fruto da época e das solicitações das autoridades locais); a dos urbanistas, num esforço de ordenamento territorial; a das populações locais, entre tolerância, aceitação, rejeição e/ou oportunidade; e a dos novos habitantes que opinam sobre a revitalização desses espaços, que lhes dão, frequentemente, novos sentidos. A perda de uma destas leituras múltiplas conduz-nos a uma perda de lógicas interpretativas entre uma memória institucional e a organizacional e funcional. Torna-se necessário identificar e interpretar os processos de transformação e caracterização que deem sentido a uma realidade que hoje aparece atomizada, vazia e sem identidade, à procura de novas identidades.

Em suma, a história do porto de Aveiro, que nos serviu de estudo de caso, será, como noutros casos, a história de um sistema de relações articuladoras de interesses locais e globais, ontem como hoje, memória das transformações que queremos documentar para perceber, enfim, a mudança do mundo – o património é o testemunho da mudança, o futuro...

---

70 Veja-se o projecto coordenado por MORALES SARO, M. C. (Coord.). *El Waterfront de Gijon (1985-2005): nuevos patrimonios en el espacio público*. Gijón: Eikasía S.L., 2010.

## Referências

- ALBEROLA ROMÁ, A. La actividad comercial de los puertos de Valencia, Alicante y Cartagena durante la Edad Moderna: una aproximación historiográfica. In: DI VITTORIO, A. (Dir.). *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea*. Bari: Caccuci Editore, 2001. p. 237-252.
- AGUSTÍN, G. puertos y cidades portuarias. In: AMORIM, I. POLÓNIA, A; OSSWALD, M. H. *O litoral em perspectiva histórica*. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2002, p. 285-305.
- ALLEN, R. C. Progress and poverty in early modern Europe. *Economic History Review*, London, v. 56, n. 3, p. 405-406, 2003.
- ALLEN, R. C. *The British Industrial Revolution in Global Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- AMORIM, I. Homens de terra ou homens do mar: um percurso historiográfico. In: NUNES F. O. (Coord.). *Culturas marítimas em Portugal*. Lisboa: Âncora, 2008. p. 25-70.
- AMORIM, I. *O Porto de Aveiro, entre a terra e o mar*. Aveiro: Porto de Aveiro, 2008.
- AMORIM, A. Portuguese “free” ports in the turning of the 18th century; a strategy to promote “unimportant” ports. *International Journal of Maritime History*, Newfoundland, v. 18, n. 1, p. 103-128, June 2006.
- AMORIM, I.; GARCIA, J. C. *A Barra e os Portos da Ria de Aveiro: 1808-1931*: Arquivo da Administração do Porto de Aveiro. Catálogo da Exposição. Aveiro: Porto de Aveiro, 2008.
- ASHTON, P.; KEAN, H. (Ed.). *People and their pasts: public history today*. Basingstoke: Palgrave, 2012.
- BALARD, M.; PAOLA, M. Interventi. In: CAVACIOCCHI, S. *I Porti come impresa economica*, atti della Diciannovesima Settimana di Studi 2-6 Maggio 1987, a cura di Simonetta Cavaciocchi. Prato: Le Monnier, 1988. p. 406-412.
- BARZMAN, J. Origins of comparative studies of dock labor. In: PIÉTRY-LÉVY, A. L; BARZMAN, J.; BARRÉ, É. (Dir.). *Environnements portuaires: port environments*. Dieppe: Universités de Rouen et du Havre, 2003. p. 329-350
- BIRD, J. *Ports, then and later*. In: CHARLIER, J. (Ed.). *Ports et mers: mélanges maritimes offerts à André Vigarié*. Caen: Paradigme, 1986.

- BOUËDEC, G. le. *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*. Paris: Armand Colin, 1997.
- BRAUDEL, F. *La Méditerranée et le monde Méditerranéen*. 2<sup>a</sup> ed. Paris: Armand Colin, 1982. v. I.
- BREEN, A.; RIGBY, D. *The new waterfront: a worldwide urban success story*. Londron: Thames and Hudson, 1996.
- BROWN, P. H. *America's: port authorities and urban redevelopment*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2009.
- CHALINE, C. (Dir.). *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris: L'Harmattan, 1994.
- CHAPPE, F. *Histoire, mémoire, patrimoine: du discours idéologique à l'éthique humaniste*. Rennes: PUR, 2010.
- CHARLIER, J. *The regeneration of old port areas for new port uses*. In: HOYLE, B., PINDER, D. (Ed.). *European port cities in transition*. London: Belhaven, 1992.
- COR, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908. *REVISTA USP*, São Paulo, n. 68, p. 188-209, dez./fev. 2005-2006. Disponível em: <<http://www.usp.br/revistausp/68/16-maria-cecilia.pdf>>. Acesso em: 24 Jun. 2014.
- CRUZ, M. C. V. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo 8*, [S.l.], ago. 1999. Disponível em: <[http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_livres/artg8-7.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf)>. Acesso em: 24 Jun. 2014.
- DELGADO BARRADO, J. M. *Puerto y privilegio en España durante el siglo XVIII*. In: GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996, p. 253-273.
- DELORT, R. Introduction: pour une histoire de l'environnement. In: POUR une histoire de l'environnement: travaux du programme interdisciplinaire de recherche sur l'environnement. Paris: CNRS, 1993. p. 5-8.
- DUCRUET, C. The port city in multidisciplinary analysis. In: ALEMANY, J.; BRUTTOMESSO, R. (Ed.). *The port city in the XXIst century: new challenges in the relationship between port and city*. Venezia: RETE, 2011. p. 32-48. Disponível em: <<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551208>>. Acesso em: 25 maio 2014.
- EMMER, P. C.; PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, O.; ROITMAN, J. V. *A Deus ex machina revisited: atlantic colonial trade and european economic development*. Leiden-Boston: Brill, 2006

FORTEA PÉREZ, J. I.; GELABERT GONZÁLES, J. E. *La ciudad portuaria Atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Biblioteca Navalía, 2006.

GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996.

HEERS, J. Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau? position générale des problèmes. In: LES GRANDS voies maritimes dans le monde XV-XIX siècles: rapports présentes au XII Congrès International des Sciences Historiques para la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son VII Colloque. Paris: SEVPEN, 1965.

HOWARD, P. *Heritage: management, interpretation, identity*. London: Continuum, 2003.

IVANOFF, J. La pluractivité: manipulation politique de la survie et moteur des dynamiques identitaires. In: LE BOUËDEC, G. et al. (Dir.). *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV-XX siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2004. p. 319-340.

JACKSON, G. *Early modern european seaport studies: highlights & guidelines*. In: POLÓNIA, A.; OSSWALD, H. (Dir.). *European seaport systems in the early modern age: a comparative approach*. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2007. p. 8-27

JACKSON, G. *Hull in the eighteenth century: a study in economic and social history*. Hull: Cambridge University Press: University of Hull, 1972.

JACKSON, G. The british port system, c. 1850-1913. In: GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996.

JACKSON, G. *The history and archaeology of Ports*. Surrey: World's Work, 1983.

JARVIS, A. Introduction. In: JARVIS, A. (Ed.). *Port and Harbour Engineering* Ashgate: Variorum, 1998. p. XIII-XXXIV. (Studies in the history of civil engineering, v. 6).

JARVIS, A. Port history: some thoughts on where it came from and where it might be going. In: FISHER, L. R., JARVIS, A. (Ed.). *Harbours and havens: essays in Port History in honor of Gordon Jackson*. Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 1999. p. 13-34.

KOKOT, W. *European port cities: disadvantaged urban areas in transition: a collaborative project under the eu transnational exchange programme ("Fight against Poverty and Social Exclusion")*. Hamburg, 2002. Disponível em: <<http://>

[www.ethnologie.uni-hamburg.de/de/\\_pdfs/EU\\_Final\\_Report\\_Phase\\_I.pdf](http://www.ethnologie.uni-hamburg.de/de/_pdfs/EU_Final_Report_Phase_I.pdf)>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

KOKOT, W. *Port cities as areas of transition: a comparative ethnologic research*. Bielefeld: Transcript, 2008. Disponível em: <[http://www.transcript-verlag.de/ts949/ts949\\_I.pdf](http://www.transcript-verlag.de/ts949/ts949_I.pdf)>. Acesso em: 25 jun. 2014.

LE BOUËDEC, G.; CHAPPE, F. (Dir.). *Pouvoirs et littoraux du XV au XX siècle*. Rennes: PUR-Université Bretagne Sud, 2000.

LEBAHY, Y. La microcabotage, au centre des enjeux du Pays Maritime. In: LEBAHY, Y. (Dir.). *Le pays maritime: un espace projet original*. Rennes: Presses universitaires de Rennes. [Lorient]: Université Bretagne Sud, 2001.

LESPAGNOL, A. Mondialisation des trafics inter-océaniques et structures commerciales nationales au XVIII siècle. *Le Bulletin de la S.H.M.C.*, 1-2, 1997. p. 80-91.

MARTENS, E, (Ed.). *Docks & Dockers 1900-1970: les ports maritimes belges*. Antwerpen: Cynamateque Royale, [2011]. (CD-rom).

MARTÍNEZ MONGE, F.; OLMO PINTADO, M. del. Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico. In: GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996. p. 215-233.

MARTINEZ SHAW, C. Les transformations du port de Barcelona au XVIII siècle. In: CAVACIOCCHI, S. *I Porti come impresa economica; atti della Diciannovesima Settimana di Studi*, 2-6 Maggio, 1987. Prato: Le Monnier, 1988. p. 88-120.

MARZAGALLI, S. L'application du Blocs continental, ou l'impossible contrôle des populations du littoral à l' époque du premier Empire. In: LEBAHY, Y. (Dir.). *Pouvoirs et littoraux du XV aux XX siècle*. Rennes: Université Bretagne Sud, 2000. p. 395-408.

MINCHINTON, W. Interventi. In: CAVACIOCCHI, S. *I Porti come impresa economica; atti della Diciannovesima Settimana di Studi*, 2-6 Maggio 1987, a cura di Simonetta Cavaciocchi. Prato: Le Monnier, 1988.

MOLLAT, M. Introduction . In: COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MARITIME. *Les Grandes escales: actes du 10e Colloque d'histoire maritime: recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions*. Bruxelles: Editions de la Librairie encyclopedique, 1972-1974. v. 1.

MORALES SARO, M. C. (Coord.). *El Waterfront de Gijón (1985-2005): nuevos patrimonios en el espacio público*. Gijón: Eikasía S.L., 2010.

NORA, P. *Présent, nation, mémoire*. Paris: Éditions Gallimard, 2011.

NUNES, J. A. A “Ciência dos Recursos Naturais” e a reconstrução da economia: zonas de transacção e objectos de fronteira. *Centro de Estudos Sociais*, Coimbra, n. 109, p. 1-17, abr. 1998. Disponível em: <<http://www.ces.uc.pt/publicacoes/oficina/109/109.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2010.

O'BRIEN, P. A critical review of tradition of meta-narratives from Adam Smith to Karl Pomeranz. In: EMMER, P. C.; PETRE-GRENOUILLEAU, O.; ROITMAN, J. V. (Ed.). *A Deus ex Machina Revisited: Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*. Leiden-Boston: Brill, 2006. p. 5-23.

OSSWALD, H., AMORIM, I. The hisportos case: scientific options and research program: the possible approach on NW Portuguese Seaport Studies. In: POLÓNIA, A.; OSSWALD, H. (Dir.). *European seaport systems in the early modern age: a comparative approach*. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2007. p. 56-63.

PALMER, S. The eighteenth century ports of London and Liverpool: private versus corporate promotion. In: *I Porti come impresa econômica: atti della Diciannovesima Settimana di Studi 2-6 Maggio 1987*. Prato: Le Monnier, 1988. p. 382-397.

PERALTA, E. O mar como património: considerações acerca da identidade nacional portuguesa. In: NUNES F. O. (Coord.). *Culturas Marítimas em Portugal*. Lisboa: Âncora editora, 2008. p. 76-77.

PERROT, J.-C. P. *Genèse d'une ville moderne: caen au xviii siècle*. in *villes & civilisation urbaine, XVIII-XX siècle*. Paris: Larousse, 1992.

PIETRY-LEVY, A. L.; BARZMAN, J.; BARRE, É. *Environnements portuaires: port environments*. Dieppe: Universités de Rouen et du Havre, 2003.

POLÓNIA, A.; OSSWALD, H. (Dir.). *European seaport systems in the early modern age: a comparative approach*. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Centro Leonardo Coimbra, 2007.

POMERANZ, K. *The great divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World*. Princeton: Princeton University Press, 2000.

PRICE, J. M. Competition between ports in British long distance trade c. 1660-1800. In: GUIMERA, A.; ROMER, D. (Ed.). *Puertos e sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX CHOP, 1996. p. 19-36.

REGUERA RODRÍGUEZ, A. T. *Territorio ordenado, territorio dominado: espacios, políticas y conflictos en la España de la ilustración*. León: Universidad de León, 1993.

- SABIO ALCUTÉN, A. El dialogo histórico entre hombres y naturaleza: combates por la historia ambiental. In: FORCADELL, C. et al. *Usos de la historia y políticas de la memoria*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2004.
- SAUPIN, G. (Dir.). *Villes atlantiques dans l'Europe Occidentale du Moyen Age au XX siècle*. Rennes: PUR, 2006.
- SOCIEDAD ESTATAL LISBOA. *Foro de debate sobre el mar y sus problemas*. Lisboa: Expo 98, 1998. t. 3.
- TOURRET, P. Stratégies de transport maritime. In: AZEVEDO, R. (Org.). *Uma visão marítima europeia, encontros do Porto, 8 e 9 de Dezembro de 2005*. Santa Maria da Feira: CRPM/CPPM, 2006.
- VAUTHIER-VEZIER, A. *L'estuaire et le port: Identité maritime de Nantes au XIX siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2007.
- VERHOEVEN, P. *The expectations of ports regarding a European Policy*. In: AZEVEDO, R. (Org.). *Uma visão marítima europeia, encontros do Porto, 8 e 9 de Dezembro de 2005*. Santa Maria da Feira: CRPM/CPPM, 2006, p. 38-42.
- VIGARIÉ, A. *Ports de commerce et vie littorale*. Paris: Hachette, 1979.
- WARSEWA, G. The role of local culture in the transformation of the port-city. *Portus Plus*, [S.l.], p. 1-13, 2011. Disponível em: <[http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus\\_plus/2\\_2011/Tem%C3%A1ticas/La%20ciudad%20portuaria%20contempor%C3%A1nea/01\\_G%C3%BCnter\\_Warsewa.pdf](http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/2_2011/Tem%C3%A1ticas/La%20ciudad%20portuaria%20contempor%C3%A1nea/01_G%C3%BCnter_Warsewa.pdf)>. Acesso em: 25 Jun. 2014.

Parte 2

# “Salvador, o porto e a cidade”



# O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX

MARIA DAS GRAÇAS DE ANDRADE LEAL



A palavra “trapiche”, como os dicionários informam,<sup>1</sup> deriva do latim *trapetum*. Denominação que se dava aos antigos moinhos de azeitonas ou da cana-de-açúcar. No Chile, moinho onde se mói o mineral. No Brasil, entre os séculos XVI e XVII, era a denominação do engenho de fazer açúcar, movido pela tração animal, especialmente de bois, não obstante a utilização da força de escravos. Também pode ser entendido como atracadouro de barcos. Para este estudo, trapiche é considerado como casa (armazém) de guardar gêneros de embarque e desembarque, com aparelho para carregar e descarregar, situado à beira-mar, junto ao cais, onde, através de pontes improvisadas de madeira, podia-se ter acesso às embarcações menores que se aproximavam das margens. Trapicheiro é aquele que possui ou dirige trapiche. Há denominações, no século XIX, de comerciantes trapicheiros. No século XX, observa-se a mudança de conotação ao termo, ampliando para todos os trabalhadores e carregadores de trapiche.

Com o objetivo de acompanhar trajetórias dos trapiches no contexto portuário e comercial da Salvador colonial, imperial e republicana, este artigo focaliza o Trapiche Barnabé, tomando-o como unidade analítica, a fim de percebê-lo, no conjunto de tantos outros erguidos ao longo do antigo Bairro da Praia, em seu funcionamento, na sua importância econômica e social, bem como no seu processo de reestruturação comercial e desativação na segunda metade do século XX.

<sup>1</sup> SILVA, A. de M. *Diccionario da Lingua Portuguesa*. Lisboa: Lacérdina, 1813; AULETE, C. *Diccionario contemporaneo da lingua portuguesa*. Portugal: Imprensa Nacional, 1881; SEQUIER, J. de. *Diccionario pratico illustrado: novo dicionário encyclopédico luso-brasileiro*. 2. ed. Porto: Chardron, 1928; CASCUDO, L. da C. *Diccionario do Folclore Brasileiro*. 9. ed. Rio de Janeiro: Ediouro, [19--]. TRAPICHE. In: *DICCIONARIO de la lengua española*. Madrid: Real Academia Española, c2015. Disponível em: <<http://dle.rae.es/?id=aOLyYDj>>. Acesso em: 9 ago. 2015.

No contexto da expansão comercial atlântica portuguesa, os trapiches foram, sucessivamente, erguidos à beira-mar, com funções de promover armazenamento e transporte de mercadorias para exportação ou comercialização intercolonial, regional e local, compondo uma base portuária com ancoradouros naturais, à medida que se aumentava o fluxo de demandas. A fim de garantir à coroa o poder econômico sobre o território conquistado, Salvador, ou a “cidade da Bahia”, foi estruturada, mesmo que espontaneamente, para suprir o comércio ultramarino. O Atlântico era o principal elo de comunicação com o velho mundo, a Ásia e a África, especialmente naquilo que se referia ao transporte de toda sorte de riqueza que garantisse o objetivo primeiro da exploração colonial. O porto, por sua vez, era fundamental para assegurar o acesso ao território conquistado, além de ser porta de saída das suas riquezas naturais tão valorizadas no mundo colonial. Assim Russell-Wood apresenta o painel mundial do século XVI:

Quem visitasse a Ribeira de Lisboa do século XVI, ou o cais de Salvador, do Rio de Janeiro, de Luanda, de Goa, de Malaca, de Macau ou de Nagasáqui ter-se-ia dado conta, inevitavelmente, da existência de um mundo caracterizado não só pelo fluxo e refluxo de gente, mas, também, por uma incrível diversidade de mercadorias.<sup>2</sup>

Sob a hegemonia portuguesa, as navegações atlânticas estenderam-se, para além da Europa, sobre três continentes: América, Ásia e África. Na América, Salvador, lugar estratégico tanto do ponto de vista náutico como militar e comercial, destacou-se como o mais importante polo comercial que promoveu a expansão colonial portuguesa na América, o que lhe imprimiu a característica de “cidade portuária”. Seu porto teve proeminência para a escala da Carreira da Índia, mantendo relações “com os navios que demandavam o Oriente ou vinham de torna-viagem”.<sup>3</sup> Conforme Lapa, Portugal estabeleceu uma intrincada teia de relações entre os continentes, através de uma extensa rede de portos que manteve em sua empresa ultramarina, distribuídos pelas costas europeias, africanas, americanas e asiáticas. O porto de Salvador, na Bahia, teve “excepcional papel”, considerado “mesmo uma segunda capital do Atlântico português. ‘Porto do Brasil’, denominavam-no os documentos do tempo, como se não houvesse outro

2 RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Portugal: Difel, 1992, p. 193.

3 LAPA, J. R. do A. *A Bahia e a carreira da Índia*. Ed. Fac-similada. São Paulo: Hucitec; Campinas: Unicamp, 2000, p. 1-2.

ancoradouro em toda a Colônia.”<sup>4</sup> Foi a partir da segunda metade do século XVI que começou a “projetar-se como porto de escala para a Carreira da Índia”, tornando-se “uma espécie de pulmão por onde [respirava] a colônia.”<sup>5</sup>

O Bairro da Praia, como era chamada a Cidade Baixa ou Bairro Comercial, foi, então, a parte que primeiramente se desenvolveu, “com maior população e casario em relação à Cidade Alta, na qual a função administrativa fixou-se desde o início.”<sup>6</sup> Possuía pequena extensão e pouquíssima profundidade. Entre o pé da montanha e o mar, havia uma estreita faixa de terra, onde fora erguida a ermida da Conceição da Praia e estabelecida a zona comercial e de construções navais.

Avançando o século XVII, conforme o mapa abaixo, que representa o “Recôncavo da Baía”, observa-se uma baía bastante movimentada, pelas muitas embarcações ali presentes. A extensão inicial do trecho do Bairro da Praia, que ia da atual Preguiça à Praça Cairu, estendeu-se, nos anos de 1650, até a altura da presente Praça Conde dos Arcos, na parte baixa da Ladeira do Taboão, conservando, contudo, em todo o comprimento, a característica de uma rua, somente ladeada por construções destinadas a funções comerciais como armazéns, trapiches e similares, existindo também um estaleiro de construção naval na parte da Ribeira das Naus e residências. Havia, ainda, caminhos terrestres precários que permitiam o acesso a Água de Meninos e, daí, a Monte Serrat. No final do século XVII observa-se o aumento de construções na praia, particularmente no núcleo denominado, por Froger (1697), “Magasins”<sup>7</sup> (ponto R), significando a presença de um número maior de armazéns à beira-mar, conforme mapa abaixo, o que caracteriza maior movimentação comercial no porto de Salvador. Conforme impressões de viajantes estrangeiros que estiveram em Salvador entre os anos de 1681 e 1717-18, verifica-se que concordavam “nos pontos essenciais relativos à Cidade do Salvador e sua real importância no Mundo Português de então”,<sup>8</sup> especialmente no que se refere ao dinamismo comercial e portuário.

4 LAPA, 2000, p. 1.

5 Ibid., p. 1-2.

6 SIMAS FILHO, A. (Org.). *Evolução Física de Salvador*. Salvador: Pallotti, 1998, p. 32.

7 Ver ponto R em mapa de São Salvador de 1697 em FROGER, F. *Relation d'un voyage: fait en 1695. 1696 & 1697 aux Cotes d'Afrique, eétróit de Magellan, Brésil, Cayenne et Isles Antilles...* Amsterdam: chez les héritiers D'Antoine Schelte, 1699. Disponível em: <[http://purl.pt/130/4/res-2980-p\\_PDF/res-2980-p\\_PDF\\_24-C-R0150/res-2980-p\\_0000\\_capa-cap\\_a\\_t24-C-R0150.pdf](http://purl.pt/130/4/res-2980-p_PDF/res-2980-p_PDF_24-C-R0150/res-2980-p_0000_capa-cap_a_t24-C-R0150.pdf)>. Acesso em: 8 jul. 2006.

8 SIMAS FILHO, op. cit, p. 108. Aqui está se referindo às impressões de viajantes, entre os quais Francisco Coréal (1685), François Froger (1695), William Dampier (1699), La Barbinais (1717).



FIGURA 1. PORTO DE SALVADOR SÉCULO XVII

Fonte: Froger, 1676-ca 1715, p. 105. Disponível em [http://purl.pt/130/4/res-2980-cp\\_PDF/res-2980-p-PDF\\_24-C-R0150/res-2980-p\\_0000\\_capa-capa\\_t24-C-R0150.pdf](http://purl.pt/130/4/res-2980-cp_PDF/res-2980-p-PDF_24-C-R0150/res-2980-p_0000_capa-capa_t24-C-R0150.pdf). Acesso em: 8 jul. 2006.

## O “Bairro da Praia” e o Trapiche Barnabé na Salvador setecentista

No primeiro quartel do século XVIII, segundo descrição de Rocha Pita, o Bairro da Praia era composto por casas “magníficas e mui elevadas”, umas fabricadas “sobre o mar e outras encostadas nos penhascos da terra”, continuando a existir o eixo direcional único, paralelo à escarpa e à marinha, contido na pouca profundidade. O seu porto era muito movimentado, com intenso comércio, fazendo da capital do Brasil um “empório de todas as riquezas”.<sup>9</sup> Em 1730, a ocupação da fai-

9 SIMAS FILHO, 1998, p. 123. Aqui Simas Filho refere-se à descrição de PITA, S. da R. *História da América Portuguesa*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da USP, 1976, p. 46-50. Esta obra *História da América Portuguesa, desde o anno de mil e quinhentos do seu descobrimento, até o de mil e setecentos e vinte e quatro*, foi impressa em 1730, em Lisboa, pela Officina de Joseph Antonio da Silva, Impressor da Academia Real.

xa à margem da Baía de Todos os Santos crescera bastante, indo desde a Preguiça, na Freguesia da Conceição da Praia, até Água de Meninos, na Freguesia do Pilar. Por intermédio de uma única rua de tipo linear, tinha edificações sólidas nos seus dois lados, de muitos andares, onde estavam instaladas instituições públicas (Alfândega, arsenal, estaleiro naval e outras); religiosas (Igreja da Conceição da Praia em sua 2ª versão); de defesa (fortes da Ribeira e sua bateria adjacente, Bateria de São Paulo da Gamboa, Fortaleza do Mar, de Nossa Senhora do Monte Serrat, de São Bartolomeu da Passagem de Itapagipe); estabelecimentos comerciais (armazéns, trapiches, casas comerciais) e residências.<sup>10</sup>

Os trapiches aparecem citados no perfil comercial e portuário da cidade desde o século XVII, como descreve Taunay sobre a passagem de Pyrard de Laval por Salvador, em 1610, que notou na Cidade Baixa uma grande rua “bem guarnecida de toda espécie de lojas e officinas”, onde se encontravam “depósitos e armazéns de carga e descarga de mercadorias”.<sup>11</sup> Através dos visitantes estrangeiros que chegaram à Bahia entre os séculos XVIII e XIX, os trapiches são descritos como os maiores e bem construídos do mundo. Dentre aqueles, do início do século XVIII, o Trapiche Barnabé aparece como um dos mais antigos, juntamente com os do Lado, o Grande, Bursany e do Julião. Localizado no Pilar, teve como proprietário e fundador Barnabé Cardoso Ribeiro.<sup>12</sup>

Desde 1711 tem-se referências ao cais da casa do Capitão Barnabé Cardoso Ribeiro, concessionário de “9 braças de praia na rua de Nossa Senhora do Pilar que vai para o Rosário [...] para fazer um cais de cantaria [...] que já tem feito, com todas as testadas e mais úteis”, as condições para a manutenção da concessão, por sua vez, eram de efetuar confirmação da mesma em um ano e “deixar 25 palmos livres como é uso, e também em uma rua pela travessa de 12 palmos de largo,

10 SIMAS FILHO refere-se à descrição de Rocha Pita, 1998.

11 Afonso d'E Taunay. Na Bahia Colônia – 1610-1746 apud SIMAS FILHO, op. cit., p. 84.

12 BRASIL. Ministério da Cultura. Assessoria Especial. *Projeto Resgate “Barão do Rio Branco”*. Lisboa, 1997. Portarias passadas pelo governo interino do arcebispo D. Sebastião Monteiro da Vide e pelo Vice-Rei Vasco Fernandes César de Menezes, do ano de 1719 ao de 1722, ANNAES da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: typ. G. Lenzinger & Filhos, 1883, p. 554. v. 10. A denominação de cada cais, como também dos trapiches, estava relacionada, na maioria das vezes, ao nome do seu proprietário ou à área em que estavam localizados. Ver: ROSADO, R. de C. S. de C. *O Porto de Salvador: modernização em projeto: 1854/1891*. 1983. 108 f. (Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

para a saída [sic] do cais”.<sup>13</sup> Em alvará de 1715, o Coronel José Pires de Carvalho e o Capitão Barnabé Cardoso Ribeiro são citados como concessionários de 9 braças à frente

[...] de suas testadas do cais, que têm na rua de Nossa Senhora do Pilar, que vai para o Rosário, até o mar, e partem pelo Norte com terras [...] das casas do capitão Barnabé Cardoso Ribeiro, e o sul com as dos Frades do Carmo, para fazerem um cais de cantaria, deixando na frente 40 palmos livres para o uso do povo, e uma rua de 12 palmos pelo meio das terras dos concessionários, com todos os úteis necessários, salvo prejuízo de terceiro. Condições: as do foral, e as mesmas da anterior, a exceção das terras, e aldeias dos índios, porque não há.<sup>14</sup>

Por volta de 1690 foi construída a primeira capela dedicada a Nossa Senhora do Pilar, no lugar, segundo Carlos Ott,<sup>15</sup> do atual Trapiche Barnabé. Fundada pelo padre Pascoal Duram de Carvalho, a capela foi doada aos Carmelitas que, por sua vez, já possuíam, à época, o Guindaste do Pilar ou dos Carmelitas, construído provavelmente para o transporte de material para a construção de seu convento e de sua igreja, danificados na primeira invasão holandesa (1624-1625), na parte alta, chamada de Monte Calvário ou Monte do Carmo. Em 1720, Dom Sebastião Monteiro da Vide criava a Freguesia de Nossa Senhora do Pilar, com sede provisória no Hospício dos Carmelitas.<sup>16</sup> Certamente, nesse período, o Trapiche Barnabé foi instalado naquela região do Pilar.

Entre os anos de 1719-1722, o Trapiche Barnabé é citado em portarias passadas pelo governo interino do arcebispo D. Sebastião Monteiro da Vide e pelo Vice-Rei Vasco Fernandes César de Menezes (Conde de Sabugosa), que autorizavam alguns capitães a realizarem o carregamento de caixas de açúcar nos demais trapiches: do Lado, Grande, Burçanes (ou Bursany) e do Julião.<sup>17</sup> Em Provisão Régia

13 Alvará de 11 de novembro de 1711, Fas 361. Publicações do Archivo Nacional, XXVII, Rio de Janeiro, Oficinas do Archivo nacional, 1931, p. 127. (datil.). Grafia atualizada.

14 Alvará de 18 de fevereiro de 1715, Faz. 3. Publicações do Archivo Nacional, XXVII, Rio de Janeiro, Oficinas do Archivo nacional, 1931, p. 131. (datil.) Idem.

15 OTT, C. *Atividade Artística nas Igrejas do Pilar e de Sat'Anna da Cidade do Salvador*. Salvador: Gráfica Universitária, 1979.

16 Livro de Criação de Freguesias, p. 5. Laboratório de Conservação e Restauração Reitor Eugênio de Andrade Veiga.

17 ANNAES da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Volume X. Rio de Janeiro: Typ. G. Lenzinger & Filhos, 1883. p. 554.

de 1729, ao Conde de Sabugosa, Barnabé Cardoso Ribeiro, residente na Bahia, é mencionado a respeito de uma representação sobre pesagem e encaixamento de açúcar.<sup>18</sup> Os trapiches, neste sentido, estão sequencialmente citados em documentos oficiais de Lisboa, o que caracteriza a importância dos mesmos na política ultramarina comercial, tendo em vista serem estes os principais pontos de transações comerciais no mercado colonial, uma vez que, através deles, as principais mercadorias de exportação eram carregadas para os portos atlânticos, africanos e asiáticos. Além do que, a fiscalização sobre eles passava a ser aplicada em consequência de supostos desvios nas pesagens dos produtos comercializados, entre outras fraudes, a exemplo de burlas no pagamento de impostos.

Entre os primeiros trapiches identificados, aparece, em 1733, o Trapiche do Maciel, que passa a constar entre aqueles oficialmente reconhecidos pelo poder metropolitano.<sup>19</sup> Os indícios da documentação apontam para o crescente surgimento de trapiches ao longo do estreito Bairro da Praia, onde a vitalidade comercial se fazia mais presente, especialmente a partir da segunda metade do século XVIII.

Em 1758, segundo prospecto da Cidade do Salvador, realizado por José Antônio Caldas, na planta da parte baixa da cidade, a distribuição da região está pontuada por cais, trapiches, fortes, portos e igrejas. Dentre os cais estão o do Dourado; Sodré; dos Padres da Companhia; e o novo dos ditos Padres, ainda não acabado, da Lenha, da Farinha ou da Lixa; de Santa Bárbara; e da Cachoeira. Dentre os trapiches, o de Manoel Martins Afonso; do Barnabé, que avançava 30 braças (66 metros) ao mar (indicado no ponto 14); do Julião; Novo do Gaspar Mendes; dos Religiosos de S. Phelipe Néri; de José Pires de Carvalho; e, por baixo, do Peso do Fumo e do Azeite. Entre os portos estão o da Preguiça, das Pedreiras, da Casa do Unhão e das Vacas. Observam-se diferentes caracterizações da estrutura portuária, composta por unidades diversificadas, o que imprime uma relativa complexificação da estrutura comercial, antes identificadas somente por armazéns e trapiches espalhados ao longo da praia.

---

18 ANNAES da Biblioteca Nacional. v. 68. Catálogo de documentos sobre a Bahia existentes na Biblioteca Nacional. Divisão de Obras Raras e Publicações.

19 BRASIL. Ministério da Cultura. Assessoria Especial. Projecto Resgate “Barão do Rio Branco”, Lisboa, 1997. Portarias de 1733 em diante.



FIGURA 2. PROSPECTO CALDAS, DETALHE TRAPICHE BARNABÉ

Prospecto Caldas 1756 a 1758. Elevação e Fachada que mostra em Prospeto pela marinha a Cidade do Salvador Bahia de todos os Santos, Metrópole do Brasil.

Fonte: Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo18/caldas/prospecto-caldas.htm>>. Acesso em: 7 jun. 2015.

Nessa publicação, datada de 1759, Caldas apresenta o perfil da cidade do Salvador vista do mar, indo desde a ponta da “Igreja de N. Sra. De Mont Serrate dos Religiozos Bentos” até a Capela de Nossa Senhora da Ajuda, na parte alta da cidade. São 83 pontos identificados na planta com suas respectivas localizações. No ponto 14 está identificado o Trapiche Barnabé ao lado do Trapiche de Manoel Martins Afonso (ponto 13), tendo no ponto 12 a Igreja de Nossa Senhora do Pilar, Hospício dos Religiosos do Carmo.<sup>20</sup>

Barnabé Cardoso Ribeiro foi alvo de fiscalização e sindicância das suas contas por parte da Fazenda Real, onde provavelmente exercia a função de tesoureiro, entre os anos de 1753 e 1765. Era possuidor do Engenho da Grama, suas terras e fábricas, entre tantos outros bens citados na documentação, incluindo o Trapiche Barnabé. Encontrava-se endividado e, possivelmente, por conta de dívidas contraídas, tivera seus bens sequestrados e vendidos, como o Engenho da Grama.<sup>21</sup>

Em consequência desta situação de dívidas, por volta de meados da década de 1760, o Trapiche Barnabé foi arrematado à Fazenda Real por José Pires de Carvalho e Albuquerque (desembargador, fidalgo da Casa de S.M., cavaleiro

20 CALDAS, J. A. *Notícia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. Edição fac-similar: Salvador: Tipografia Beneditina, 1951.

21 BRASIL. Ministério da Cultura. Assessoria Especial. Projecto Resgate “Barão do Rio Branco”, Lisboa, 1997. *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volumes XXXI, XXXII, LXVIII. Ao analisar a relação de contendas entre senhores de engenho e o reino, Schwartz cita o caso de Barnabé Cardoso Ribeiro ao perder seu engenho “Sítio da Grama” para o seu sobrinho Miguel Moniz Barreto. SCHWARTZ, S. B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial – 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

professo na Ordem de Cristo, alcaide-mor da Vila de Maragogipe e Secretário do Estado do Brasil), proprietário do Trapiche Grande, pela quantia de 52 contos e 100\$000 réis. Por encontrar-se danificado, o então arrematante precisou reconstruí-lo.<sup>22</sup> Em seguida à aquisição do referido trapiche, em 1769, o arrematante logo o vendeu pela quantia de 30:000\$000 ao negociante e Mestre de Campo Theodósio Gonçalves Silva.<sup>23</sup>



FIGURA 3. PROSPECTO CALDAS DETALHE TRAPICHES

Prospecto Caldas 1756 a 1758. Elevação e Fachada que mostra em Prospeto pela marinha a Cidade do Salvador Bahia de todos os Santos, Metrôpole do Brasil.

Fonte: Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo18/caldas/prospecto-caldas.htm>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

Ferrez, ao comentar sobre as plantas de Caldas, explicita a relevância do referido documento, considerando-o valioso não somente por indicar aspectos da parte baixa da cidade (sobre a planta do Cais do Sodré, da Misericórdia, da Farinha e das ruas anexas), mas por revelar “a importância do seu comércio

22 ANNAES da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, v. XXXII, documento de 1766.

23 APEB, judiciário, Livros de notas do 1º e 2º ofícios de Salvador, livro 110, p. 39.

pelo número e dimensões de trapiches, onde as mercadorias ficavam armazenadas aguardando a partida das frotas para Lisboa”.<sup>24</sup> Ao descrever as plantas do Trapiche Barnabé, Ferrez discute por que, através delas, torna-se possível aquilatar-se

[...] a importância e esmero daquelas construções que são exemplares do maior valor da arquitetura luso-brasileira no século XVIII. A primeira, de 1757, tem uma fachada nobre e severa, com vergas retas típicas do período. A segunda, mais para o fim do século, oferece o aspecto de cunhais de pedra em forma de colunas sustentando a cimalha; às portas principais com verga curva e as de peitoril do primeiro andar decoradas com molduras. O todo tem uma grande nobreza e placidez. E dizer-se que era um trapiche!

A figura a mostrar a parte do edifício que olhava para o mar nos dá uma minúcia preciosa: os guindastes de roda da época, que ficavam protegidos dentro do trapiche e dali carregavam diretamente para as embarcações. Eram eles movidos por dois negros que dentro da roda grande subiam pelas travessas ou degraus da mesma, como por uma escada.<sup>25</sup>

Compra e venda de trapiches na Salvador colonial era um bom negócio que envolvia os principais negociantes que, além de senhores de engenhos, eram identificados entre os grupos de comerciantes contratadores, mercadores e trapicheiros ligados a diversos comércios, especialmente o de escravos.<sup>26</sup> Seria uma marca desses homens de negócio a diversificação de investimentos, tendo em vista a necessidade de diminuição de riscos face à insegurança e instabilidade no comércio transatlântico, o que levou muitos a operarem no sistema de crédito, como José Pires de Carvalho e Albuquerque, grande credor da coroa portuguesa, e a atuarem no comércio de longa distância e também como traficantes, além de reunirem, entre tantas formas de investimento, lojas abertas, armazéns e

24 APEB, judiciário, Livros de notas do 1º e 2º ofícios de Salvador, livro 110, p. 39.

25 FERREZ, 1963.

26 Sobre padrões de investimentos e formas de transmissão de propriedades rurais, urbanas e mercantis, do sistema de crédito disponível na cidade de Salvador, na segunda metade do século XVIII, bem como do comportamento do grupo mercantil residente na cidade, com destaque para a atividade comercial, notadamente do tráfico de escravos, ver RIBEIRO, A. V. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800)*. 2009. 256 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

trapiches.<sup>27</sup> Portanto, por se constituírem em bens preciosos, os trapiches passaram a integrar o conjunto das fortunas acumuladas por esse grupo ligado ao grande comércio, especialmente durante o século XVIII, quando a região portuária de Salvador passou a revelar o nível crescente de acumulação e reprodução do capital mercantil, observado pelo aumento de transações e construção de propriedades comerciais (lojas, armazéns, trapiches, embarcações, etc.)

Para além da acumulação da riqueza, tais comerciantes reivindicavam nobreza, títulos nobiliárquicos e cargos na administração colonial, os quais eram limitadamente concedidos pela coroa portuguesa. Segundo Ribeiro, riqueza e prestígio se constituíam em condição básica para a consolidação desses homens de negócio em um lugar social de destaque na América portuguesa. Foi o caso de Theodósio Gonçalves da Silva, proprietário do Trapiche Barnabé, traficante de escravos e rico negociante que, vindo pobre de Portugal, estabeleceu-se na Cidade da Bahia desde a primeira metade do século XVIII, e, no máximo, contentou-se com o título de “familiar do Santo Ofício”.

Dez anos depois de sua chegada, tornou-se administrador do trapiche de açúcar chamado Julião, de propriedade do expoente comerciante e traficante de escravos, Simão Pinto de Queiroz, português oriundo da região do Douro. Casou-se, em 1760, com Ana de Sousa Queiroz e Silva, filha do seu patrão. Em sociedade com seu irmão, José Gonçalves da Silva, e sobrinho, Antônio Dias de Castro Mascarenhas, constituíram uma grande fortuna com o comércio para Portugal, Ásia, África e de cabotagem na América portuguesa, sendo proprietário de seis navios, um engenho em Jaguaripe, propriedades urbanas e destilaria na cidade de Salvador. Seu sobrinho soube se aproveitar das relações desenvolvidas previamente por ele, pois constituiu matrimônio, casando-se com outra filha de Simão Pinto Queirós, Maria Vitória de Jesus. Quando da morte de Simão Pinto Queirós, Antônio Dias Mascarenhas herdou o trapiche Julião e Gonçalves da Silva adquiriu o trapiche vizinho, Barnabé.<sup>28</sup>

Na segunda metade do século XVIII, a parte baixa da Cidade da Bahia, segundo José da Silva Lisboa, então advogado da Bahia, futuro Visconde de Cairú, em carta de 1781 endereçada ao Dr. Domingos Vandelli, Diretor do Real Jardim

---

27 RIBEIRO, 2009.

28 Ibid, p. 381.

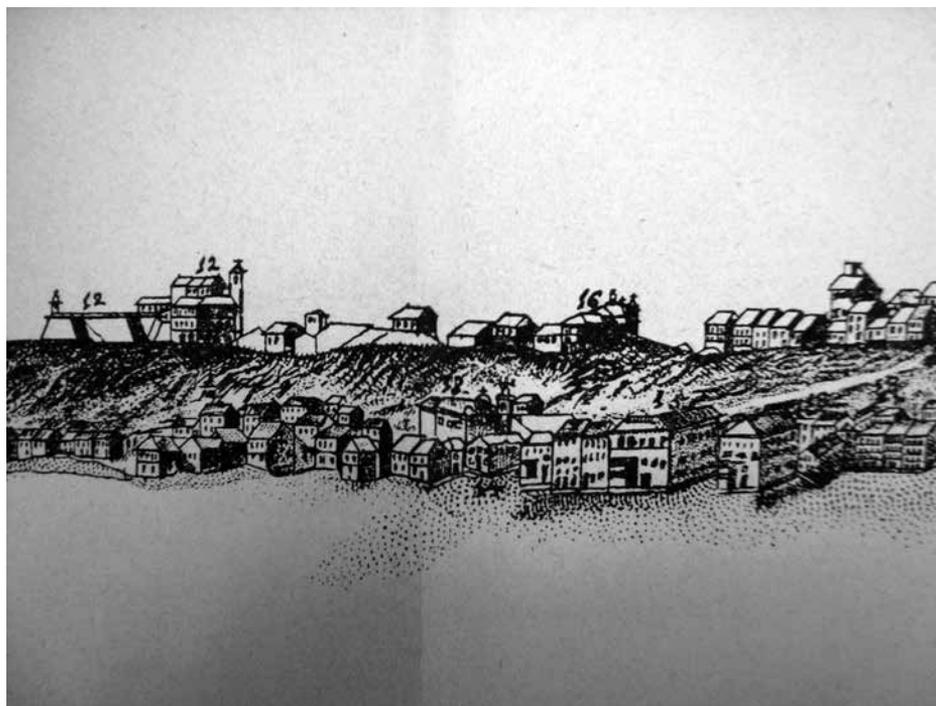


FIGURA 4. PROSPECTO SALVADOR VILHENA

Fonte: Luís dos Santos Vilhena. *A Bahia no século XVIII*, 1969.

Botânico de Lisboa,<sup>29</sup> era considerada “extremamente povoada”, com ruas bastante estreitas e escuras, diferente daquelas da parte alta, que eram “comodamente espaçosas e alinhadas”.<sup>30</sup> Entre 1788 e 1801 ocorreram melhorias urbanas nas ci-

29 Foi o primeiro barão e Visconde de Cairu. Nasceu em Salvador a 16 de julho de 1756 e faleceu no Rio de Janeiro a 20 de agosto de 1835. Além de economista, historiador, jurista, publicista, professor, foi um importante político que apoiou a coroa portuguesa, ocupando diversos cargos, especialmente após 1808, quando a corte se instalou no Rio de Janeiro, onde assumiu o cargo de Deputado da Real Junta do Comércio e Desembargador da Casa da Suplicação. Inspirado nos ideais iluministas e liberais, teve importante participação na redação dos decretos de abertura dos portos no Brasil, bem como na elaboração de projetos para o desenvolvimento econômico da colônia. Foi um dos nomes que contribuíram para fomentar os debates em torno da independência do Brasil de Portugal, apesar de buscar a conciliação a todo o tempo.

30 Carta de 18 de outubro de 1781 de José d. Silva Lisboa ao Dr. Domingos Vandelli, em Lisboa, sobre a Bahia, descrevendo minuciosamente a cidade, a economia, o cotidiano, cultura da cana, etc. (12 páginas). ANNAES da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Oficinas Graphicas da Bibliotheca Nacional, 1910. v. 32 , p. 496.

dades Alta e Baixa. No governo de D. Rodrigo José de Menezes foi preparado um plano para a cidade do Salvador, iniciando-se a pavimentação das ruas principais, respeitando alinhamentos, etc. No prospecto abaixo, de 1786, observa-se o perfil da parte baixa da cidade composto por casarios com andares, indicando o aumento vertiginoso de construções sólidas ao longo da praia.

Vilhena, ao descrever a região portuária no final do século XVIII, especialmente a do Pilar, dizia estar o caminho, que ia do Forte de São Francisco, ao norte, em direção ao Cais Dourado, “acompanhado de altas propriedades, ou soberbos trapiches, [como] o da viúva de Manuel Pereira de Andrade, e o chamado do Barnabé”. Seriam estes edifícios “talvez os mais expectáveis de todos os particulares da Bahia [...]”.<sup>31</sup>

A Bahia, especialmente em função da sua agricultura, naquele momento com muitas vantagens em relação a outras cidades marítimas do Brasil, produzia diversificados gêneros que eram fornecidos ao seu comércio interior e exterior, dos quais os mais “preciosos, que [faziam] a base sólida do comércio da Bahia e lhe [constituíam] para sempre um fundo de riqueza natural, renovada e inexaurível”, eram o açúcar e o tabaco, além das madeiras e da mandioca.<sup>32</sup> Sousa, ao analisar a dinâmica econômica e social cidadina da Salvador setecentista, atesta que:

O comércio e a circulação de mercadorias em Salvador vinculavam-se a uma substancial mas heterogênea franja da população que ia desde homens e mulheres que, na beira do cais e pelas ruas, vendiam a retalho toda sorte de gêneros e mantimentos, até ao grande negociante com firmes relações exteriores. Estavam, pois, diretamente associados às carregações marítimas e terrestres, às lojas abertas, ao comércio ambulante, aos armazéns e trapiches existentes nas cidades alta e, principalmente, na baixa, cujas funções ligavam-se diretamente aos mercados de trocas em nível internacional e interno, ou seja, à distribuição de produtos em nível local e regional.<sup>33</sup>

31 VILHENA, L. dos S. *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Editora Itapuã, 1969. v. 1, p. 99.

32 Carta de 18 de outubro de 1781 de José da Silva Lisboa ao Dr. Domingos Vandelli em Lisboa sobre a Bahia, descrevendo minuciosamente a cidade, a economia, o cotidiano, cultura da cana, etc. (12 páginas.). ANNAES da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Oficinas Graphicas da Bibliotheca Nacional, 1910. volume XXXII (1910), p. 499. Grafia atualizada.

33 SOUSA, A. P. Cidade, poder local e atividades econômicas: Bahia, século XVIII. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 23., 2005, Londrina. *Anais...* Londrina: ANPUH, 2005a, p. 3. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S23.1124.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2014. Sobre o comércio e atividades mercantis da Salvador setecentista, ver os trabalhos de SOUSA, A. P. *Poder local, cidade e atividades econômicas* (Bahia, século XVIII). 2003. 348 f. Tese (Doutorado

Até a chegada de mercadorias ao porto de Salvador, a dinâmica produtiva se fazia nas diversas vilas e comarcas da Bahia, como Cachoeira, Nazaré, as ilhas da Bahia, em Porto Seguro, São Matheus, Rio de Contas, Ilhéus, Camamú, Taperoá, além da produção realizada nas proximidades da cidade, cujos enredos eram compostos por ações tensionadas nos campos da violência, insubordinação e negociação, especialmente quando se tratava da população cativa no trabalho das lavouras, tanto de exportação quanto de subsistência e comércio interno. Lisboa classificava o comércio na Bahia como “amplo e variado, tanto no interior, como no exterior”. E assim descrevia: “é uma coisa bela ver aportar aos cais da Bahia mais de 40 embarcações pequenas cada dia, carregadas de víveres e de tudo necessário para o uso da cidade.”<sup>34</sup> O tráfego de sumacas, que chegavam da “Cotinguiba”, do Rio São Francisco, Ceará, Pernambuco, Porto Seguro, Sergipe d’El Rey, etc., representava o que havia de mais diversificado e movimentado em relação a outras cidades litorâneas, por formar um comércio interno abundante e extenso. Carregadas de “milho, feijões, farinha, caixas de açúcar, carnes secas, peixes salgados e secos,” aportavam nos cais, trazendo para a cidade o “necessário para as comodidades da vida e ao mesmo tempo [produzindo] uma circulação rápida de dinheiro, que conserva e revifica todos os ramos da indústria pública”.<sup>35</sup>

A atividade comercial expressiva, realizada na principal porta de entrada e saída da Bahia colonial, o mar, reunia uma vasta rede de demandas, não somente externas, mas internas ao Brasil. A importância da Bahia no fornecimento de cargas a navios era um fator relevante que favorecia o seu mercado. Do Rio de Janeiro, navios eram enviados à busca de cargas. Para Lisboa, no porto eram carregados 40 navios de 800 toneladas, com açúcar, tabaco, “couros em cabelo”, sola, madeiras para construção e carpintaria, aguardente, melaço, além de outros gêneros, como arroz, “farinha de páo”, coquilho, algodão, louça de barro, piaçaba

---

em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003; Idem. Poder local e autonomia camarária no Antigo Regime: o Senado da Câmara da Bahia (século XVIII). In: BICALHO, M. F.; FERLINI, V. L. (Org.). *Modos de governar: idéias e práticas políticas no Império português, séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2005b. p. 311-25; Idem. *Poder político local e vida cotidiana: a Câmara Municipal da cidade de Salvador no século XVIII*. 2. ed. Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 2014; Ibid. *A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas*. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2012. v. 1.

34 Carta de José da Silva Lisboa, 1781, p. 495. Grafia atualizada.

35 Ibid.

para amarras, cocos, “ipecacuanha”, baunilha, “quiti”, café, e outros. De Portugal se recebia manufaturados, como “fazendas de todo gênero da Europa e Ásia, pranchas de ferro e cobre, chumbo, sal, mármore, vinhos, aguardentes, farinhas de trigo e comestíveis,” louças, vinagre, azeite de oliva.<sup>36</sup> Além de mercadorias destinadas ao comércio lucrativo, do porto de Salvador eram transportados animais da terra, como onças, ervas e plantas enviadas “às coleções dos jardins reais”.<sup>37</sup>

Além da Europa, o comércio com a África, com o objetivo do “resgate de escravos”, se constituía em outro importante mercado. Para tanto, o principal produto comercializado era o tabaco, “ordinariamente de refugo ou da segunda folha e aguardentes do país”.<sup>38</sup> O negócio com escravos era bastante lucrativo devido ao seu baixo investimento, elemento que incentivava diversos comerciantes se dedicarem a esta atividade. Para Lisboa, não era necessário

[...] ter muito fundo para empreender esta negociação. Uma boa sumaca de 10 mil cruzados e uma corveta de 20, dão ocasião aos senhorios de achar dinheiro a risco a 18 por cento, para carregarem a sua embarcação, risco que se vence a 30 dias depois da chegada da embarcação à cidade, a salvamento. Há embarcação que traz 600 escravos metidos no porão, pelo receio de que se sublevem ou se lancem ao mar, à força da desesperação infinita que os oprime. Se morrem poucos na passagem, o lucro é seguro; se morrem muitos está perdido o armador, que é obrigado a pagar o exorbitante risco, que a si tomou.<sup>39</sup>

E avança na explicação sobre o lucrativo negócio, uma vez que não somente o comércio de escravos gerava grande retorno, mas também tudo o que esta prática envolvia, a exemplo do ouro em pó trazido por cada navio, “comprado furtivamente aos negros”, uma vez que eram os holandeses aqueles que dominavam este ramo de comércio da África.<sup>40</sup> E após uma análise minuciosa sobre a violência cometida pelos holandeses “contra todo o direito das gentes”, informa Lisboa sobre a prática do comércio clandestino realizado com a África, que en-

36 Carta de José da Silva Lisboa, 1781.

37 Ofícios de 1781 do governador da Bahia Marquez de Valença e carta de José da Silva Lisboa. *Ibid.*, p. 494-506.

38 Carta de José da Silva Lisboa, 1781.

39 *Ibid.*, p. 504.

40 Carta de José da Silva Lisboa, 1781, p. 504-505.

volviam outros produtos, como os tecidos comprados com os ingleses e franceses em troca do tabaco. Assim, diante da facilidade do referido comércio, o Brasil contava com a presença de mais de 25 mil escravos, sendo que, para a Bahia, no ano de 1781, havia entrado 15 mil, além de 10 mil para o Rio de Janeiro. Com uma população de 50 mil habitantes, a Cidade da Bahia contava com uma quarta parte de brancos, o que significava possuir uma população de 37,5 mil negros, representando, no conjunto da população da cidade, 75% de escravos e forros negros.

A rentabilidade que envolvia o comércio de escravos foi, para os homens de negócio da Bahia setecentista, um importante elemento propulsor para o enriquecimento fácil e seguro, observando-se os investimentos realizados em torno de tal comércio.<sup>41</sup> O ministério pombalino, neste sentido, fomentou uma política mercantilista que resultou, em fins do século XVIII, na “ascensão social dos negociantes, cuja possibilidade de prestígio, enobrecimento e ampliação de suas fortunas ocorreu através de alianças matrimoniais, apadrinhamentos políticos e nomeações para cargos estratégicos da governação local”, como foi o caso de José Pires de Carvalho e Albuquerque.<sup>42</sup>

José Pires de Carvalho e Albuquerque foi um dos grandes negociantes de forte influência política e econômica da segunda metade do século XVIII, constituindo-se em um importante credor da Real Fazenda. Seus sucessores e descendentes expandiram seus poderes políticos e econômicos na Bahia, prosseguindo na acumulação de títulos e cargos administrativos na América portuguesa, como os de alcaide-mor e de Secretário de Estado e Guerra do Brasil, bem como de patrimônios proveniente de heranças e novas uniões, a exemplo de José Pires de Carvalho e Albuquerque, que se tornou “proprietário da Casa da Torre por casamento com Ana Maria de São José e Aragão (1760-1834), e dos engenhos de Cazumbá, Rosário, Passagem, São Miguel e Nossa Senhora da Conceição”, além de “servir nos empregos” “de Intendente da Marinha e Armazéns Reais, Vedor

---

41 Sobre as práticas econômicas realizadas no mercado de Salvador, os índices de riquezas e enobrecimento vinculados ao tráfico de escravos, ver RIBEIRO, 2009.

42 VALIM, P. José Pires de Carvalho e Albuquerque, Secretário de Estado e Governo do Brasil: poder, elites e contestação na Bahia de 1798. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA ECONÔMICA; ENCONTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA, 2012, São Paulo. *Anais...* São Paulo: USP, 2012. Disponível em: <<http://cihe.fflch.usp.br/sites/cihe.fflch.usp.br/files/Patricia%20Valim.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2014.

Geral do Exército, Provedor e Ouvidor da Alfândega da Bahia e Deputado da Junta da Real Fazenda.”<sup>43</sup>

Protagonizando diversas negociações junto ao poder metropolitano, José Pires de Carvalho e Albuquerque reivindicava privilégios, tais como as representações de 1786 referentes ao privilégio de descascar arroz na sua propriedade, a Quinta do Unhão, argumentando ser um lugar central, localizado na “porta para o mar”, “vizinha da Alfândega e da Ribeira, e próximo ao Ancoradouro dos Navios”, além de estar promovendo na sua fazenda “a cultura deste gênero e sua factura, pelo zelo patriótico que me assiste”.<sup>44</sup>

Com o privilégio exclusivo de descascar arroz na sua propriedade, o então Secretário de Estado, José Pires de Carvalho e Albuquerque, iniciou, no ano seguinte (1787), outra querela junto à coroa portuguesa, ao apresentar argumentos “sobre os inconvenientes na mudança do Tribunal da Mesa de Inspeção e Arrecadação do Tabaco, situados em sua propriedade há mais de um século, para o Trapiche do Bernabé, de propriedade de Theodósio Gonçalves Silva.”<sup>45</sup> Argumentando que a sua família detinha por mais de um século o antigo privilégio da arrecadação do tabaco em sua propriedade, situada no coração da Cidade Baixa, a Quinta do Unhão, que formava o principal corpo de comércio, indicava ser o proprietário do Trapiche Barnabé seu concorrente, e que, provavelmente, por estar situado o dito trapiche longe do principal corpo do comércio, parecia próprio para os contrabandos. Era uma justificativa que fortalecia o interesse de manter seu privilégio em detrimento do seu opositor. No final da querela, a sentença sobre o monopólio da arrecadação do tabaco foi favorável a Albuquerque.<sup>46</sup> Considerando ter sido o produto que melhor representou o acúmulo de riqueza pelo tráfico de escravos, observa-se que havia, entre tais negociantes, conflitos de interesses que, muitas vezes, eram resolvidos pelos poderes constituídos tanto no interior da América portuguesa como no próprio centro de poder da metrópole.<sup>47</sup>

---

43 VALIM, 2012.

44 Ibid.

45 Ibid.

46 Documento Relativo ao Brasil existente no Archivo de Marinha e Ultramar... Coleção Castro e Almeida, Bahia, 1786-1798.

47 Sobre o tema do poder local e sua relação com o poder central na Bahia colonial, ver SOUSA, 2012, v. 1.

Conforme Vilhena, os trapiches integravam uma rede poderosa de comércio que definia políticas comerciais de forma arbitrária. Ao descrever a região da cidade no perímetro da Alfândega, onde ficavam próximos os trapiches do Azeite e “o chamado ‘das Grades de Ferro’”, identificava, contíguo ao Trapiche do Azeite, “o grande trapiche que serve d’Alfândega do Tabaco, onde está a casa da Mesa da Inspeção, pertencente ao mesmo”.<sup>48</sup> Sobre a questão que envolvia interesses escusos por parte de negociantes trapicheiros, Vilhena informava e se posicionava:

Consta haver nesta cidade arbitristas que querem propor a S. Majestade, o tomar-se todo aquele quarteirão, e fazer-se ali um trapiche por conta da Real Fazenda, para nele se guardar privativamente o açúcar todo da Bahia: eu porém receio muito não seja o árbitrio dirigido a querer arbitrar propriedades por preços, que não valem, e além dos prejuízos que vêm a particulares, que têm propriedade daqueles gêneros em outras paragens, que não importarão em menos de duzentos para trezentos mil cruzados, e que para mais nada lhe podem servir; [...] e finalmente a S. Majestade nada lhe convém obras de custo nesta cidade, porque são muito prejudiciais à sua Real Fazenda, quando de muita utilidade a muitos que as manuseiam, e ainda em cima pedem remuneração de serviços, quando muitas vezes os têm feito péssimos. [...] Da Alfândega pois para diante, e para a parte do mar, começam becos medonhos por estreitos, imundos, e escuros em extremo.<sup>49</sup>

Vilhena, com tais observações, acusava os proprietários de trapiches de terem privilégios que os beneficiavam em detrimento da Coroa e, portanto, lhes cobrava maiores compromissos para com as melhorias urbanas necessárias à cidade, considerando serem de sua responsabilidade, especialmente aquelas que envolviam a Alfândega e seu entorno. Portanto, a coroa portuguesa deveria ser isentada de tais compromissos, por considerar que os únicos beneficiários das muitas negociações que empreendiam eram os próprios trapicheiros. Afinal, a Alfândega era o principal instrumento de arrecadação das rendas reais, por ter a função de arrecadar direitos sobre a entrada e saída de mercadorias, fiscalizando e controlando o movimento das operações mercantis, especialmente ao se tratar da exportação de açúcar e tabaco, produtos mais valorizados no comércio atlântico.

48 VILHENA, 1969, v. 1, p. 96. Refere-se ao Trapiche Grande, propriedade de José Carvalho de Albuquerque, na Quinta do Unhão.

49 Ibid, p. 96-97.

## O Trapiche Barnabé no quadro de transformações urbanas e político-administrativas do Bairro da Praia nos oitocentos

O século XIX se iniciou com importantes transformações políticas e econômicas na Europa, particularmente em Portugal, o que impactou fortemente a sua colônia na América. O ano de 1808, com a chegada da Família Real ao Brasil, configurou-se em marco essencial para as políticas econômicas implementadas, especialmente a partir da abertura dos portos. Os caminhos para a independência do Brasil foram traçados e a animação comercial se fez mais intensa com a liberdade de comércio. A importância do porto de Salvador foi consolidada como elo comercial importador e exportador, tanto em escala internacional como regional e local, refletida, ao longo do século XIX, pela ampliação substantiva de atividades mercantis e na intensificação das suas funções administrativas, comerciais, de transporte de mercadorias e de gente, de prestação de serviços navais, entre outras.

À medida que as relações comerciais intensificavam-se, com a diversificação da pauta de produtos para exportação e importação e de serviços, a região portuária tendeu à expansão dos grandes e pequenos negócios, favorecendo muitos negociantes a investirem na compra e construção de estabelecimentos comerciais, como os trapiches e armazéns. Como o eixo dos grandes negócios realizados na cidade do Salvador encontrava-se localizado no Bairro da Praia, era aquele bairro habitado pela “opulenta burguesia” de então, constituída por negociantes portugueses, em sua maioria. Nos princípios do século XIX, o Bairro da Praia era composto de

[...] sobrados de quatro e de cinco andares, enfileirados ao pé da montanha, em longa rua, com denominações diferentes, que ia da Preguiça ao Pilar. Nas freguesias da Conceição da Praia, do Pilar, da Sé, e de São Pedro, habitavam os homens da classe aristocrática, constituída de senhores de engenho, traficantes de escravos e ourives. A preferência à margem da praia decorria da falta de transportes urbanos, e da dificuldade de acesso à Cidade Alta, ocasionada pelas ladeiras. Na orla marítima, tudo era mais fácil. Fiscalização e controle dos negócios, embarque e desembarque de mercadorias.<sup>50</sup>

50 MATTOS, W. *Panorama econômico da Bahia* (1808-1960). Salvador: [Tip. Manu], [1961]. p. 13.

O governo de D. Marcos de Noronha e Brito (1810-1818), VIII Conde dos Arcos, foi representativo quanto aos investimentos em melhorias no Bairro da Praia, particularmente onde estava localizado o maior eixo mercantil. No seu governo foi criada, em 15 de julho de 1811, a Praça do Comércio da Bahia, a primeira do Brasil, posteriormente denominada Associação Comercial da Bahia, enquanto entidade de classe que reunia os grandes homens de negócio, servindo de órgão orientador das políticas econômicas e financeiras que respondessem aos seus interesses. Justificava-se a sua criação pela “bondade do seu porto”, “excelência e abundância dos seus produtos” e “importância de seu comércio”, o que a “equiparava a algumas das principais praças da Europa.”<sup>51</sup>

Contudo, aquela parte da cidade, apesar de significativa econômica, social e politicamente, demandava investimentos imprescindíveis para a melhoria da sua estrutura portuária, bem como para o comércio, a exemplo da necessidade de conter as encostas que a cada ano chuvoso transformavam-se em perigo para aqueles que ali habitavam e trabalhavam. As fortes chuvas que assolaram a Bahia por 32 dias, em 1813, provocaram o desabamento de alguns morros sobre a Cidade Baixa que, em parte, ficou alagada e ameaçando ruína, com considerável número de mortes. No dia 14 de junho, desabou a ribanceira na Cruz do Pascoal, que ficava defronte do Trapiche Barnabé, a pouca distância da Igreja do Pilar, cobrindo o dito trapiche e arrasando casas que estavam em frente e à parte desta banda de terra. Não se soube o número certo de mortos. O então governador, o Conde dos Arcos, propôs ao rei de Portugal a transferência da Alfândega para Itapagipe, o que significava a transplantação da cidade para aquele sítio, considerado mais seguro, despovoando-se a parte que padecera. Os desmoronamentos se sucederam na Ladeira da Misericórdia, da Conceição e da Gamboa, provocando dezenas de mortes.<sup>52</sup>

51 Livro de Registro dos ofícios da Associação Comercial, de 1840 a 1850, p. 49, apud MATTOS, [1961]. p. 25.

52 Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Volume LVI – Cartas de Luiz Joaquim dos Santos Marrocos, escritas do Rio de Janeiro à sua família em Lisboa, de 1811 a 1821 – Carta n. 52; VARNHAGEN, F. A. de. *História Geral do Brasil antes da sua separação e independência de Portugal*. 7. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1962. Tomo V, p. 100-101. A notícia do desabamento da ribanceira do Pilar sobre o Trapiche Barnabé também foi publicada pela Gazeta Idade d'Ouro do Brazil, 18 de junho de 1813, e outra notícia sobre diversos desabamentos foi publicada pela mesma gazeta a 6 de julho de 1813. A notícia do desabamento da ribanceira do Pilar sobre o Trapiche Barnabé também foi publicada

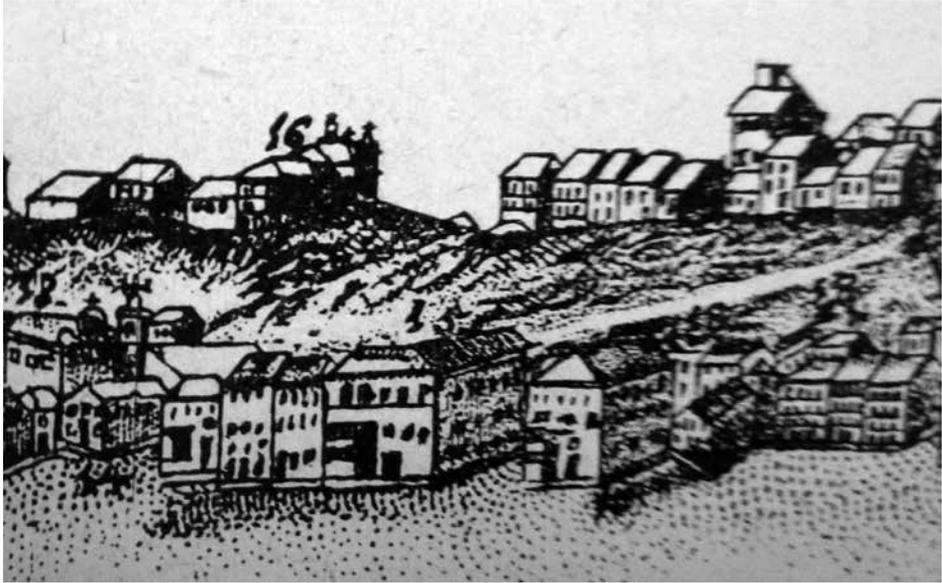


FIGURA 5. PROSPECTO SALVADOR VILHENA DETALHE<sup>53</sup>

Fonte: Luís dos Santos Vilhena. *A Bahia no século XVIII*, 1969.

Desde então, a Cidade Baixa foi alvo de projetos de reformas, no sentido de beneficiar o mais importante porto do Brasil e ampliar o bairro comercial. Aterros ao mar foram realizados a fim de aumentar o espaço para a instalação de novos armazéns, companhias, escritórios, estendendo-se até o lado par da atual Rua Miguel Calmon. Durante o século XIX, a Cidade Baixa cresceu em 100% de área, o que favoreceu, em certa medida, a instalação de um adequado cais de atracação, que, pouco a pouco, apresentou-se insuficiente. Entre 1800 e 1860, aterros foram efetuados no chamado Cais Novo (trecho em frente à Associação Comercial – Rua Nova do Cais, atual Miguel Calmon), na Praça do Comércio e na Praça São João (atual Praça da Inglaterra), e foi iniciado o assoreamento

---

pela *Gazeta Idade d'Ouro do Brasil*, 18 de junho de 1813, e outra notícia sobre diversos desabamentos foi publicada pela mesma gazeta a 6 de julho de 1813.

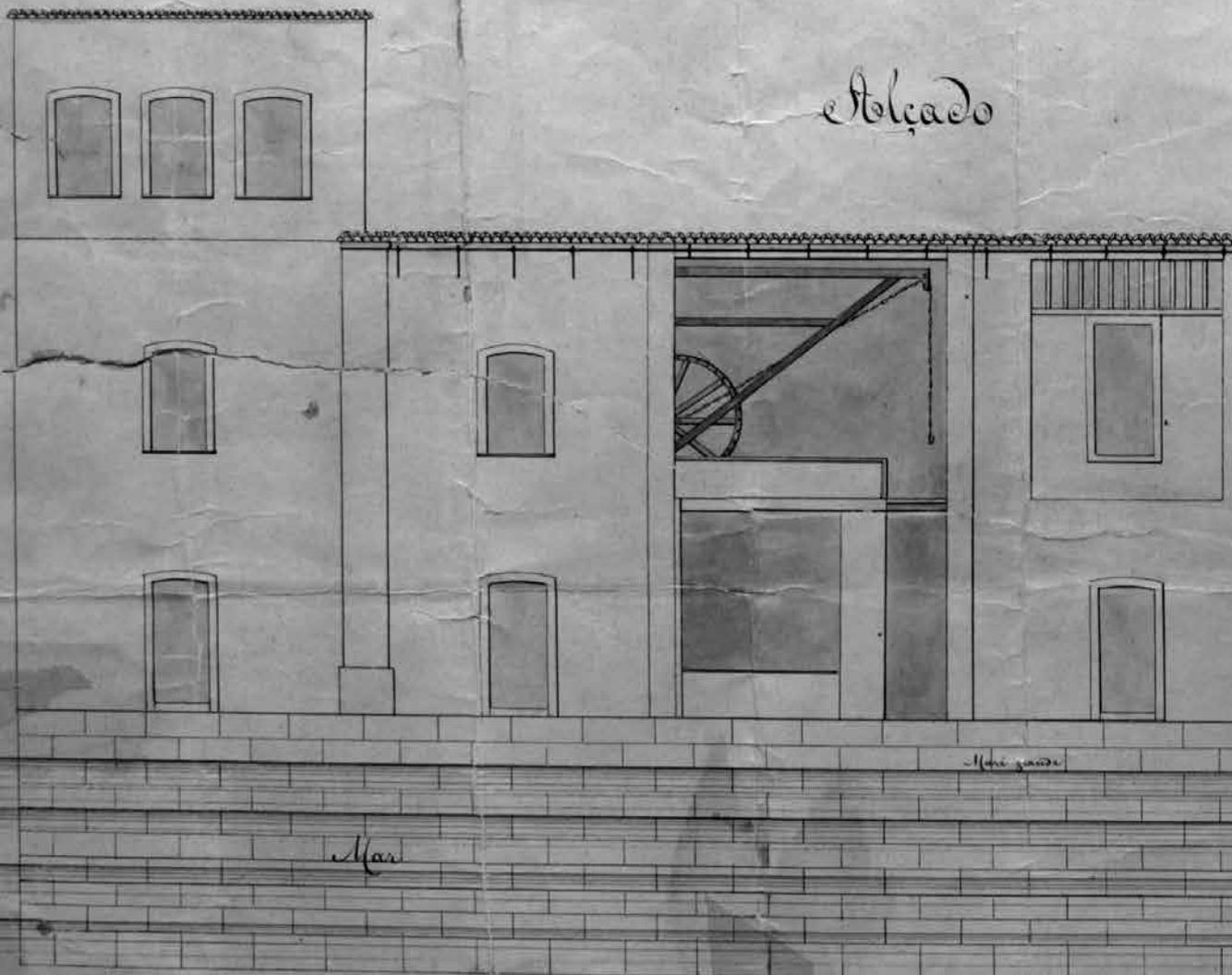
53 VILHENA, 1969. "Prospecto, que pela parte do mar faz a Cidade da Bahia situada na Costa do Brasil pella altura de 13 graos da Latitude Austral e 345 graos, e 36 minutos de Longitude do Pólo Colocada sobre a Collina que pello lado Oriental fica eminente à famoza Bahia de Todos os Santos. Anno de 1801."

**PLAN**

Trapiche  
pertencente ao Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>o</sup>  
Manoel Messias

Arrendado pelo  
Antonio José Pereira  
186

Atalado



A planta do Trapiche Bernabé  
consta dos desenhos N.º 1, 2, 3. —

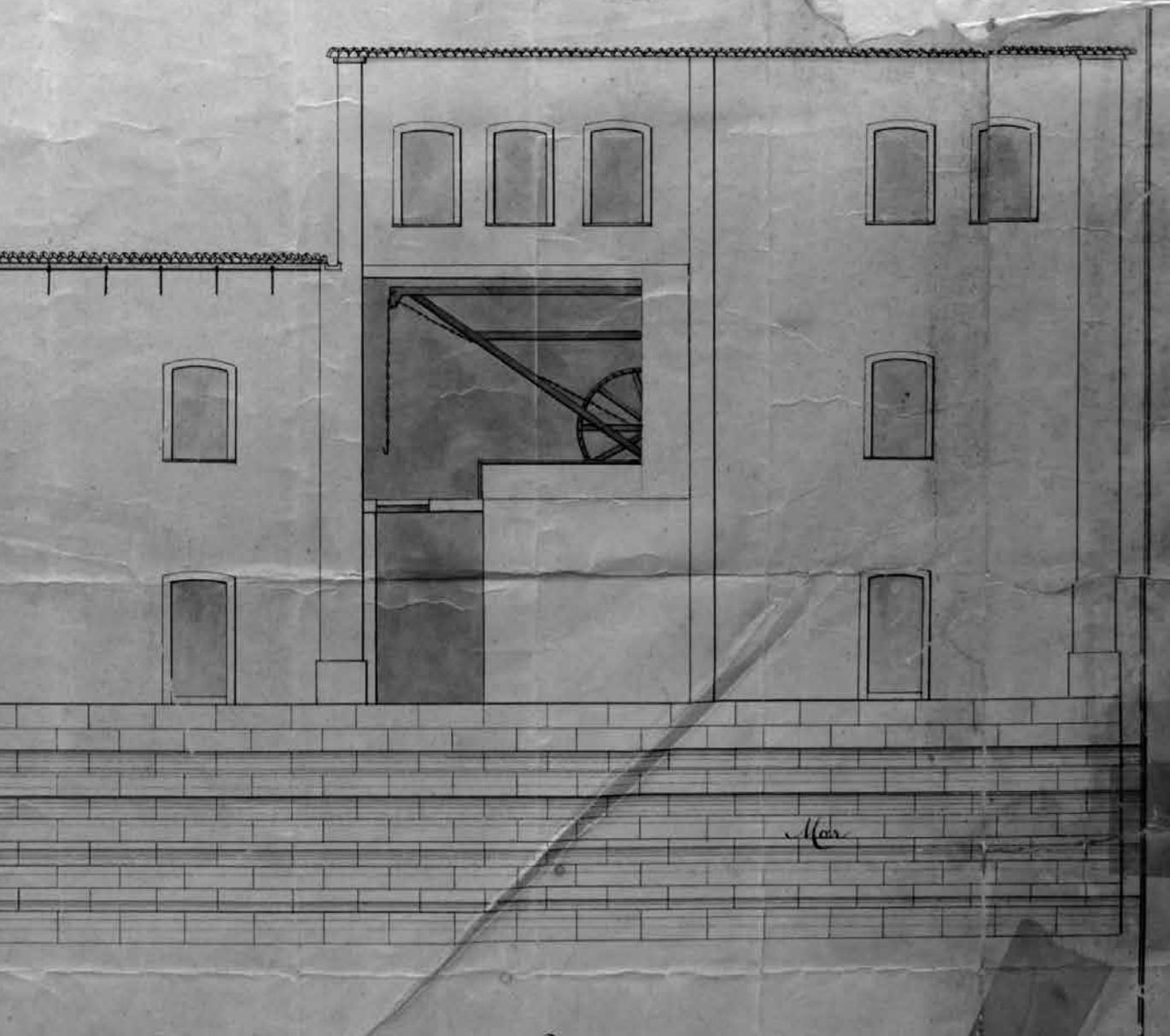
NTA

Barnabé,  
x.<sup>mo</sup> S.<sup>o</sup> Conselheiro  
das de Leão.

Ill.<sup>mo</sup> Senr. *R*  
Fernandes Lima.)  
2- ( )  
- )

FIGURA 6. PLANTA TRAPICHE BARNABÉ

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia,  
Mapoteca da Biblioteca Francisco Vicente  
Vianna. Reg. 266.



na Preguiça, com novos aterros na frente do Arsenal de Marinha, da área da Alfândega, da Praça São João até a Praça do Comércio, no Cais Dourado, no Pilar, além do aterro da Água de Meninos. Outros se sucederam até a década de 1920.<sup>54</sup> A terra avançava definitivamente para o mar, propiciando o crescimento urbano e portuário.

Com a independência política do Brasil, os rumos político-administrativos e econômicos, de alguma forma, foram mantidos, especialmente em relação à produção agro-exportadora e à escravidão. Na Bahia, o fluxo comercial foi ampliado, tendo em vista a introdução de novos “entrepostos que serviam de depósito ao volume da produção da Bahia”, representados pelo número de trapiches existentes.<sup>55</sup> No ano de 1824 aparece, pela primeira vez, o Trapiche Barnabé com duas denominações: o Barnabé Pequeno e o Barnabé Grande. Provavelmente, após o desabamento de 1813, ocorreu a ampliação do trapiche e conservação da parte antiga. Diversos novos trapiches apareceram no período, com entrada e saída das principais mercadorias: tabaco, café, açúcar, algodão, entre outros gêneros, além de objetos e produtos comercializados, como farinha, bacalhau, louça, azeite doce, azeite de peixe, queijos, barricas de cerveja, couros, madeiras, aguardente, coquilhos, cabos de alho, azeite de palma, mármore.<sup>56</sup>

À época da independência, grandes nomes do comércio de exportação e importação, incluindo importação de escravos, figuravam entre os que reuniam

---

54 Sobre os avanços urbanísticos e aterros da região portuária de Salvador, ver ACCIOLI, I. *Memórias históricas e Política da Província da Bahia*. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1925; AZEVEDO, T. de. *Povoamento da cidade do Salvador*. Salvador: Tip. Beneditina, 1949; RUY, A. *História Política e Administrativa da cidade do Salvador*. Salvador: Prefeitura Municipal do Salvador: Tip. Beneditina, 1949; VILHENA, 1969, v. 1; AUGEL, M. P. *Viajantes estrangeiros na Bahia Oitocentista*. São Paulo: Cultrix, 1980; AZEVEDO, P. O. *A alfândega e o mercado: memória e restauração*. Salvador: Secretaria da Indústria e do Comércio, 1985, v. 1; O Trapiche da cultura, *A Tarde*, 1993; O Porto e a Porta. *A Tarde*, 1991; A primeira reforma urbana de Salvador. *A Tarde*, 1990.

55 CALMON, F. M. de G. *Vida Comercial da Bahia de 1823 a 1900*. *Diário Oficial do Estado da Bahia*, Salvador, p. 376-396, 1923.

56 APEB. Colonial e Provincial. Fundo Presidente da Província, ref. Trapiches – maços 4938, 4937-1, 1580, Registros de comerciantes (Livro 6).

as maiores fortunas da cidade. Entre outros, estavam José de Cerqueira Lima,<sup>57</sup> Antonio Pedroso de Albuquerque, José Alves da Cruz Rios, João Victor Moreira.<sup>58</sup>

Eram comissários de açúcar, cujas caixas recebiam, depositando-as nos trapiches; adiantavam as provisões de boca e de vestuário aos senhores de engenho para as famílias e os escravos, emprestavam-lhes dinheiro a juro alto, ou davam suas firmas, mediante *del-credere*, para sacarem-no na 'Caixa de Descontos', favorecendo, matreiramente, o ócio de muitos, as despesas voluptuárias de outros, as orgias, e o jogo, que, em breve tempo, dizimavam o fructo de trabalho servil ou as heranças das casas ricas. Os negociantes da *enrola* do fumo, mandavam-no especialmente para a África, onde os navios disputavam os rolos negros, para, mascando-o, saciarem a excitação que lhes provocava seu fartum. O algodão era posto nas prensas, a fim de ser enfardado e depois seguir destino da Inglaterra.<sup>59</sup>

Também foi um período marcado por diversos conflitos políticos, especialmente aqueles relacionados à presença portuguesa no Brasil e na Bahia em particular, bem como de crise econômica e financeira. Os movimentos de repúdio aos portugueses foram intensos, quando baianos reivindicavam a sua total expulsão, especialmente sobre aqueles que exerciam o monopólio comercial de gêneros de exportação e de primeira necessidade, os quais representavam a maioria na então província. A Bahia estava mergulhada numa profunda crise de abastecimento, bem como no grande comércio, o que acirrou os "ódios" contra portugueses. Havia o temor de reação portuguesa sobre o Brasil independente. Diversas medidas foram instituídas a fim de se fiscalizar o comércio a grosso, tendo nos trapiches seus principais alvos.<sup>60</sup> Em 1831, ao iniciar o período regencial, com o retorno de D. Pedro I a Portugal, por Decreto do Governo Geral de 23 de novembro, ficou proibido o tráfico de africanos no Brasil, o que transformou, contudo, o referido contrabando, devido à sua intensificação, em uma "indústria das mais lucrativas, a despeito dos riscos que corria."<sup>61</sup>

57 Era proprietário do palacete no Corredor da Vitória, famoso por ter se transformado em residência dos presidentes da província, durante a monarquia, e dos governadores, na República, além de ser um prédio que se comunicava com a praia por um longo túnel subterrâneo que servia de passagem das levas de escravos.

58 CALMON, 1923, p. 378.

59 Ibid.

60 Ver CRUZ, M. C. V. e. *O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces*. Tempo 8, [S.l.], ago. 1999.

61 CALMON, op. cit., p. 379.

Foi um período de significativas mudanças para o corpo comercial da cidade, com o planejamento e a implementação de diversas medidas de contenção da crise, a exemplo da “febre” da criação de instituições bancárias, as quais eram vistas “como uma necessidade premente para o desenvolvimento das atividades produtivas no comércio, na indústria e na agricultura”, além de diversas companhias, entre outros empreendimentos de comércio varejista e indústrias.<sup>62</sup> Um dos investimentos que promoveu positivamente o comércio e a região portuária, sob a liderança do negociante e capitalista Comendador Pedroso de Albuquerque, foi a introdução da navegação a vapor, através de duas companhias de vapores, a Bomfim e a Santa Cruz, entre os anos de 1853 e 1854.<sup>63</sup> Em 1863, o transporte pelos vapores estava consolidado com a Companhia Bahiana, que operava nas linhas de Cachoeira, Santo Amaro, Nazaré e Valença, além das linhas de Jequitaiá e da Barra. Também os transportes terrestres, através das ferrovias, começaram a avançar por diversas direções pelo interior da Bahia. Eram investimentos que visavam à distribuição da produção e o aquecimento do comércio interno e externo.

Os portos brasileiros passaram por sucessivas normatizações, como tentativas de controle e fiscalização por parte do governo. Durante o período colonial, as Câmaras Municipais eram responsáveis pelos portos. Ainda em 1820, o Decreto de 13 de julho declarava ser da competência da Repartição da Marinha “a concessão, e a todos os portos de qualquer porção de praia”.<sup>64</sup> Em 1822, com a nova organização administrativa no Brasil independente, os portos passaram a ser de responsabilidade da Intendência dos Arsenais da Marinha, dentro do Ministério da Marinha.<sup>65</sup> Ao longo do período monárquico, o governo imperial editou di-

---

62 CALMON, 1923, p. 384.

63 Ibid.

64 BRASIL. Decreto de 13 de Julho de 1820. Declara da competencia da Repartição da Marinha a concessão, e a todos os portos de qualquer porção da praia. *Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, 1820, p. 49, v. 1 pt. I. Disponível em: <[http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret\\_sn/antioresa1824/decreto-38868-13-julho-1820-567998-publicacaooriginal-91357-pl.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_sn/antioresa1824/decreto-38868-13-julho-1820-567998-publicacaooriginal-91357-pl.html)>. Acesso em: 10 nov. 2014

65 GOULARTI FILHO, A. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n. 3, p. 455-489, dez. 2007. p. 457. Neste artigo, Goularti Filho analisa as dificuldades e os avanços do sistema portuário brasileiro a partir da dinâmica da economia brasileira no século XX, discutindo sobre a organização do sistema portuário nacional nos períodos de 1910 a 1934, de 1934 a 1990 e do pós-1990, quando é extinta a Portobrás. Também é feita uma reflexão sobre a criação dos diversos órgãos federais responsáveis pela gestão do sistema, os regimes jurídicos e os planos portuários.

versas normas, com o claro objetivo de prover a costa brasileira de uma estrutura portuária que atendesse à crescente demanda comercial exportadora e importadora, especialmente a partir do crescimento da produção cafeeira no Rio de Janeiro e oeste paulista.<sup>66</sup> Em 1869 foi editado o Decreto 1.746, primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada por 90 anos, com garantia de juros de 12% ao ano. Isso ocorreu logo após a inauguração da ferrovia “São Paulo Railway”, próxima de Santos, o que facilitava as exportações de café. Em 1886, a Lei 3.314 reduziu o prazo para 70 anos e a garantia de juros para 6% ao ano.

Na Bahia, a vigilância dos poderes públicos sobre as marcas que deveriam ser impressas nas caixas de açúcar, a fim de se evitar fraudes, falsificações ou misturas prejudiciais, colocando em risco a garantia de qualidade do produto de exportação, tornou-se cada vez mais ostensiva. No edital de 5 de dezembro de 1825, o Presidente da Província recomendava a obrigatoriedade de senhores de engenho e lavradores identificarem as caixas de açúcar com suas marcas,

[...] com a da qualidade do açúcar e com a da província a que pertence, devendo estas marcas serem postas com ferro ardente, debaixo da pena de serem embargadas as que não tiverem a sobredita marca e de não serem examinadas, nem qualificadas, devendo os fiéis administradores dos trapiches ficarem nesta inteligência [...].<sup>67</sup>

Dez anos mais tarde, em 1835, o Aviso do Ministério da Fazenda nº 263, no contexto da crescente crise do comércio açucareiro, obrigava os trapicheiros a colocarem em um dos topos das caixas a marca de fogo com o nome do trapiche. Medidas de vigilância eram constantes no âmbito do comércio açucareiro. Cruz, ao analisar o porto do Rio de Janeiro do século XIX, abordando a dinâmica comercial portuária nas instâncias pública e privada, e os processos de implementação de legislações afandegárias, no complexo campo de forças entre Estado e capital privado, conclui que:

O mais significativo nessas decisões não é, contudo, a confirmação de que havia relutância ou infrações às regras. Isso é dito explicitamente pelos ministros da Fazenda. O relevante é a evidência de que, por uma dinâmica interativa do Estado e da sociedade civil, foi sendo gerado um complexo portuário marcado por uma

66 GOULARTI FILHO, 2007.

67 Ibid.

complementaridade de funções entre unidades públicas e privadas. É essa complementaridade que explica como o porto conseguia processar um volume de comércio tão grande como o da praça do Rio de Janeiro, apesar da flagrante carência material das instalações da Alfândega.<sup>68</sup>

Na segunda metade do século XIX, a área portuária de Salvador mantinha quase a mesma extensão, estendendo-se por uma linha contínua que ia da Gamboa a Itapagipe, abrangendo o Unhão, sítio da Preguiça, Freguesia da Conceição da Praia, Praça do Comércio, Freguesia do Pilar, o Xixi, o Coqueiro, Jequitiaia, Água de Meninos, Cantagalo, Boa Viagem e Monte Serrat. Observa-se, contudo, o aparecimento de novos pontos na cidade. Continuava a ser considerado o núcleo urbano mais dinâmico, movimentado e disputado pelos comerciantes. Possuía diversos ancoradouros compostos por trapiches, que formavam docas de atracção de saveiros ou alvarengas, nas quais proprietários de trapiches construíam pontes para serem servidos.

A tendência da cidade, desde os anos 40 do século XIX, era de intensificar uma política urbanística, para uma população que crescia e convergia para o perímetro urbano. Foi o período em que se instalou a Administração das Obras Públicas, aprovaram-se posturas sobre calçamento de passeios e condutores de águas pluviais, criando-se comissões para conseguir melhoramentos, principalmente da Cidade Baixa. Sucessivamente foram se repetindo deliberações oficiais, a fim de se urbanizar a cidade com o propósito de torná-la apta a garantir, economicamente, acesso e afluência de um comércio cada vez mais próspero.

Na década de 1860 ocorreram melhoramentos na Cidade Baixa, como os aterros do mar, realizados em 1863, que iam até o Corpo Santo (atual Rua Santos Dumont) para se fazer a Rua Nova das Princesas (Dona Isabel e Dona Leopoldina), terminada em 1867 (atual Rua Portugal), e o levantamento no novo cais dos trapiches Novo, Gaspar e União, de propriedade do Dr. Domingos Pires de Carvalho e Albuquerque e do negociante Manuel José do Conde, respectivamente, localizados à rua Nova das Princesas. No mesmo ano de 1863 foi realizada a instalação da primeira linha férrea entre Alagoinhas e Salvador, facilitando o escoamento da produção, sendo ampliada em 1877. Em 1866 ocorreu o assentamento de trilhos entre a zona comercial (Cidade Baixa) e a Península de

---

68 CRUZ, 1999, p. 9.

Itapagipe para veículos ferroviários de tração animal, precursores dos bondes. As ferrovias se transformaram, a partir de então, em símbolo de modernidade e velocidade, para onde acorreram investimentos substanciais que se estenderam até a primeira metade do século XX. Outro investimento importante para a cidade foi a inauguração, em 1873, do Elevador Hidráulico (atual Elevador Lacerda), cuja construção se iniciou em 1869. Na década de 1870 alguns trapiches foram criados, como o Trapiche Riachuelo (1875), situado à praça do mesmo nome, e o Trapiche do Ouro (1877), seguido da construção, em 1879, da Praça do Mercado do Ouro na Freguesia do Pilar, sendo que, a partir de 1880, começam a surgir referências às novas ruas da Praça do Ouro. Ao mesmo tempo, o Trapiche Pilar foi transformado em fundição.

Medidas foram adotadas visando ao aperfeiçoamento do sistema portuário. Em 1845 foi criada a Capitania dos Portos, quando o Imperador, através do Decreto nº 358 de 14 de agosto daquele ano, autorizou o governo a estabelecer uma Capitania dos Portos em cada província marítima do Império, cujo regulamento foi aprovado pelo Decreto nº 447, de 1846. À Capitania dos Portos competia policiar o porto e seus ancoradouros, bem como promover o seu melhoramento e conservação, além de administrar os faróis, barcas de socorros, balizas, boias e barcas de escavação e realizar “a matrícula da gente do mar e das tripulações empregadas na navegação e (tráfego) do Porto e das Costas, praticagem destas e das Barras.”<sup>69</sup> Outras reformas foram realizadas a partir de então, como a de 1873, quando a responsabilidade sobre os portos passou para a Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que dividiu o litoral em seis distritos e, em 1890, criou as Inspetorias de Distritos dos Portos Marítimos.<sup>70</sup>

69 BRASIL. Decreto nº 358, de 14 de Agosto de 1845. Autorisa o Governo a estabelecer Capitánias de Portos nas Provincias marítimas do Imperio. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, 1845, p. 39 pt I. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-358-14-agosto-1845-560447-publicacaooriginal-83266-pl.html>>. Acesso em: 4 jul. 2013. A Capitania do Porto da Bahia começou a funcionar no mesmo ano de 1845, tendo como sede primeira a área do extino Arsenal de Marinha. DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DA BAHIA. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1923. Edição Especial de Centenário p. 344. Edição Especial de Centenário.

70 GOULARTI FILHO, 2007, p. 457. Ver: BRASIL. Lei 2.348, de 25 de agosto de 1873. Fixa a despesa e orça a receita geral do império para os exercícios de 1873-1874 e 1874-1875, e dá outras providências. *Coleção de Leis do Brasil*. Rio de Janeiro, 1873. p. 265 e Decreto 5.521 de 31 de dezembro de 1873. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-2348-25-agosto-1873-553255-publicacaooriginal-71008-pl.html>>. Acesso em: 4 jul. 2013.

Com o aperfeiçoamento dos transportes marítimos no século XIX, inaugurando-se a navegação a vapor, com navios de grande porte que exigiam maior profundidade para atracação, em consequência do aumento das demandas portuárias, tanto em relação às operações comerciais quanto à movimentação de passageiros, os trapiches passaram a ser alvo das preocupações político-administrativas do Estado imperial e provincial, em particular. Dentre tantos outros fatores de ordem técnica, foi o período em que se evidenciaram as deficiências dos trapiches, crescentemente enfrentadas pelos comerciantes locais, que dependiam do porto como elo de ligação local e internacional. Incapacidade de armazenagem, precariedade na segurança, desconfiança de sabotagens sobre os produtos ali armazenados e frequência de incêndios foram alguns dos problemas emergentes,<sup>71</sup> além das constantes reclamações sobre fraudes, sejam fiscais ou sobre pesagem e qualidade das mercadorias. Contudo, os trapiches proliferaram ao longo da praia, assumindo, cada vez mais, posição estratégica para a arrecadação de impostos e diminuição da evasão de rendas.

Desde 1815 foram iniciados projetos de modernização do porto de Salvador, sem resultados efetivos. Durante todo o século XIX foram outros tantos discutidos, encaminhados às autoridades, sem serem concretizados. Diversas iniciativas de construção de diques, docas, armazéns, partiram de comerciantes importadores/exportadores, que, ao lado dos comerciantes trapicheiros, constituíam o grupo mais capitalizado, de prestígio social e político da província.

Em contraposição ao projeto de modernização, os comerciantes trapicheiros tinham interesse em preservar a feição tradicional do porto, sob pena de perderem o monopólio de armazenagem, atracação e transporte das mercadorias, além de lucrarem pela ancoragem dos navios de longo curso, de cabotagem e de embarcação de pequeno porte, e ainda pelo transporte dessas mercadorias e de passageiros, realizado pelas alvarengas, bem como pela isenção de despesas relativas à utilização das dependências do cais.<sup>72</sup> Entre os mais importantes representantes desta categoria, que se manifestaram em defesa de seus interesses, estavam o Barão de Pereira Marinho, proprietário do Trapiche Querino,

---

71 ROSADO, 1983.

72 Ibid.

Comendador José Pinto Rodrigues da Costa, proprietário do Trapiche Barnabé,<sup>73</sup> Antônio Pedroso de Albuquerque, Manoel José de Magalhães e Augusto Gomes Moncorvo.<sup>74</sup>

No porto de Salvador, os trapiches particulares se multiplicavam e dominavam a logística comercial, por se constituírem em pontos estratégicos de armazenagem e transporte de mercadorias de longo e pequeno curso, cobrando altos preços pelos serviços que realizavam. Durante a monarquia, os esforços anteriores de regulação deste comércio, por parte do Estado, foi melhor estruturado e mais ostensivo por desempenharem importante papel para o fisco.<sup>75</sup> A necessidade de aumentar a arrecadação e diminuir a evasão de renda, diante da “posição estratégica desses estabelecimentos comerciais, que aumentava com o passar dos anos”, levou, em 1840, um ministro da Fazenda a arguir sobre a necessidade de “tornar o Estado independente dos trapiches particulares”, o que “gerou, por sua vez, dois cursos de ação por parte das elites políticas do Império: um visando remodelar o porto e aumentar as instalações da Alfândega, o outro visando controlar e fiscalizar as atividades portuárias e dos trapiches privados.”<sup>76</sup> A instituição do alfandegamento dos trapiches foi-se consolidando no império brasileiro por se constituir em elemento diferenciador em relação aos trapiches não alfandegados. Em 1858, o Tesouro Nacional elevava “o preço da armazena-

---

73 Traslado de escritura de venda, paga e quitação, 5 de setembro de 1867. Negociante que adquiriu o Trapiche Barnabé em 1867, vendido pelo Conselheiro Manoel Messias de Leão, entre tantos herdeiros, por cento e quarenta contos de réis. Entre os bens deixados pela viúva de José Pinto Rodrigues da Costa, Maria Ignácia da Costa, falecida a 6 de junho de 1874, segundo autos de inventário e formal de partilha de 1901, estavam diversos imóveis localizados na parte baixa da cidade e na área comercial, além de escravos. O Trapiche Barnabé aparece entre os bens de raiz herdados por seus filhos e sucessores, o qual era composto por “dois sobrados fazendo parte do mesmo trapiche sito a rua do Pillar Freguesia do mesmo nome com duzentos e trinta e três palmos de frente, com quatro janelas de grade de ferro com um andar e sótão, tendo no andar sala de frente seis quartos, sala de jantar e cosinha, sótão sem divisões, o Trapiche muito bem construído, tendo dois guindastes para o mar com acomodações para quinze mil caixas de açúcar, divide pelo norte com um beco, e pelo sul com o Trapiche Chico do casal de José Joaquim Machado, em terreno foreito a Fazenda Nacional, a vista do seu bom estado avaliado ele e sobrado por duzentos contos de reis [...] [sic]”. Inventário e formal de partilha dos bens do casal de D. Maria Ignacia da Costa..., 1901. APEB. O trapiche permaneceu na família de Manoel Pinto Rodrigues da Costa, filho herdeiro, o qual foi vendido entre 2004-2005 ao capitalista e cineasta Bernad Attal.

74 Sobre os debates em torno da remodelação do porto na segunda metade do XIX, ver: ROSADO, 1983; SAMPAIO, C. N. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005, p. 54.

75 Ver: ROSADO, op. cit.

76 CRUZ, 1999, p. 8.

gem dos gêneros recolhidos nos trapiches e armazéns alfandegados da cidade da Bahia.”<sup>77</sup> O Regulamento das Alfândegas e Mesas de Renda, segundo o Decreto nº 2.647, de 19 de setembro de 1860, detalhou sobre o processo de fiscalização das rendas públicas, nela incluída a operação de controle sobre os trapiches alfandegados.

Os trapiches passavam, neste sentido, a serem controlados e fiscalizados pelo poder público, por neles estarem depositadas as mercadorias de importação e de exportação, mediante a autorização do Governo Provincial, através de um protocolo que deveria ser repetido a cada seis meses.<sup>78</sup> As vantagens para os trapiches alfandegados estavam associadas ao nível de confiabilidade por parte de importadores e exportadores, tendo em vista atenderem, a princípio, aos requisitos necessários instituídos pelo governo. Para o governo, esse requisito era positivo, tendo em vista a vigilância permanente da Alfândega provincial, evitando desvios e assegurando a cobrança integral de impostos. Neles, era estabelecido um fiscal permanente da Alfândega a fim de controlar saídas e entradas de mercadorias.

No rol dos trapiches alfandegados na Bahia, o “Barnabé Grande e 2º” (ou Barnabé Pequeno) aparece desde 1828 para receber gêneros de exportação, açúcar e aguardente, cujos administradores e fiadores vão sendo substituídos sequencialmente.<sup>79</sup> Por esses registros, conclui-se que, para ocupar as referidas funções, além dos interessados serem matriculados como trapicheiros e administradores de depósito, em livro da Secretaria do Tribunal do Comércio da Província da Bahia,<sup>80</sup> era necessária a autorização da Tesouraria Provincial e do consulado.

77 Collecção das decisões do Governo do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1858.

78 Sobre essa discussão ver: ROSADO, 1983.

79 Ver Livro de Assentamento dos Trapiches Alfandegados. APEB, doc. 02052. Este livro teve sua abertura datada de 23 de novembro de 1868. Nos registros de assentamento de alfandegamento do Trapiche Barnabé, em particular, constam os anos de 1828, 1835, 1839, 1843, 1852, 1856, 1859 e 1861. Para o ano de 1828 há dois registros: no primeiro, datado de 26 de junho, contém as seguintes observações: “O termo assinado por Nicolau José Copque [administrador] é para continuar a receber no ‘Barnabé 2º’ gêneros, na forma das Instruções do Consulado”; o segundo, datado de 19 de agosto, inclui as observações: “Idem, por Manuel Francisco Gonçalves [administrador] é para administrar o Trapiche ‘Barnabé Grande’”. Observe-se que, desde 1826, existem registros de caixas e feixes de açúcar da safra de 1824 para 1825 do Trapiche Barnabé Pequeno e do Grande, nos quais estão incluídos, relativos à mesma safra, os trapiches Gomes, Pilar, Julião, 2º Andrade, Andrade, Novo, das Pedreiras. APEB, Colonial e Provincial, 4938 – Trapiche 1825-1889.

80 Ver: APEB, colonial e Provincial, Livro 06 (antigo 59/08) – Registro de comerciantes, 1851.

No cargo de administrador do Barnabé aparecem, em 1852 e 1854, respectivamente, Eugenio Joaquim da Maia e Marcolino Meritto da Maia, provavelmente com vínculos de parentesco. Entre os demais trapiches citados estão: Meira, Peso do Fumo, Novo, Gaspar, Julião, Gomes, Andrade, 2º. Andrade, Xico, Pilar, 3º Pilar, 1ª Prensa, 5ª Prensa, Moncorvo, 2º Xixi, Xixi, Lang.<sup>81</sup>

Sobre a estrutura do Trapiche Barnabé, em particular, composto pelo Barnabé Grande e Barnabé Pequeno, pode-se avaliar a sua importância para o funcionamento da logística necessária ao comércio e transporte de mercadorias através dos espaços, cômodos e equipamentos existentes em 1858. Localizado à Rua Direita do Pilar, dava de frente ao mar, existindo um armazém dividido em duas “coxias”,<sup>82</sup> e ao fundo do dito armazém, um pátio que o separava dos dois sobrados anexos do Barnabé Grande e do Pequeno. O Barnabé Grande possuía

[...] quatro ‘coxias’ ao rés da rua, quatro por baixo das ditas, sobre o saguão do lado do norte [...] uma cozinha com fogão para o serviço dos escravos; sobre o mesmo saguão em direção à porta do trapiche há uma ponte de madeira, ou passagem com dois escritórios, um de cada lado; do lado do norte há um sobrado, antigamente varanda, com quatro quartos, sala de jantar, dispensa, cozinha e fogão para serviço e cômodo dos caixeiros, por baixo desta varanda há um armazém dividido em duas partes, em uma das quais se guardam gêneros de exportação e na outra dormem os escravos; e por debaixo deste armazém há um [...] que serviu de coxia.<sup>83</sup>

Quanto à distribuição dos cômodos presentes no trapiche, estavam eles destinados aos escravos, aos caixeiros, e os sobrados contíguos para habitação de famílias. São elementos que apontam para a organização produtiva no trapiche, estando ela composta pelos escravos, enquanto mão de obra destinada aos serviços pesados, especialmente ao carregamento de mercadorias, e o comércio realizado com a presença dos caixeiros. Desde 1757, o trapiche Barnabé, ao ser descrito por Ferrez, apresentava em sua estrutura guindastes de roda destinados

81 MASSON, C. de L. *Almanak administrativo, e industrial da Bahia, para o ano de 1855*. Salvador: Typografia de Camillo de Lellis Masson & Cia, 1854. p. 260-261.

82 Coxia “é a área interna do armazém, delimitada pela projeção horizontal de cada uma das ‘águas’ da cobertura sobre o piso. No caso do armazém construído em pavilhões geminados, ele terá tantas coxias quanto forem os planos ou ‘águas’ da sua cobertura.” SILVA, J. de S. e (Ed.). *Secagem e armazenagem de produtos agrícolas*. Viçosa : Aprenda Fácil, 2008. p. 330.

83 Apólice n. 1416 da Companhia de Seguros contra fogo Interesse Público – Bahia – instalada em 4 de Setembro de 1852. Documento pertencente à família Pinto Rodrigues Costa e transcrito pela autora.

ao carregamento das embarcações, “movidos por dois negros que dentro da roda grande subiam pelas travessas ou degraus da mesma, como por uma escada.”<sup>84</sup> Em 1809, entre os bens inventariados de José Pires de Carvalho e Albuquerque, constavam onze escravos do trapiche, este não especificado. No inventário de 1844, de José Pires de Carvalho e Albuquerque, filho do primeiro, estão indentificados oito escravos do Trapiche Barnabé, com suas casas e demais utensílios, avaliados em 12:377\$530.<sup>85</sup> Ricardo, africano, de nação “Uçá”, empregado em serviço do Trapiche Gaspar, requereu ao Presidente da Província, em 1858, transferência para servir na Câmara Municipal ou outro qualquer serviço que lhe determinasse, em virtude de ser um serviço “muito pesado e mesmo por não estar ‘customado’, até mesmo pelo pouco sustento que dá o proprietário”.<sup>86</sup> São dados que indicam a composição da força de trabalho nos trapiches e a situação de trabalho em que viviam os escravos.

Outros elementos que apontam a participação de escravos nos serviços de trapiches estão presentes em uma representação de administradores dos trapiches alfandegados ao Inspetor da Alfândega, de 1845, ao queixarem-se sobre os preços de “estadas” de gêneros, que se encontravam desatualizados desde 1835. Entre tantas justificativas para a atualização da respectiva tabela estavam o aumento “nos jornais dos trabalhadores”, que havia subido em mais de 50%, “e a dificuldade que há em se obter escravos próprios para semelhante trabalho”. O aumento do custo de tantos outros setores que movimentavam a logística dos trapiches era causado, principalmente, segundo os administradores, pela “depreciação da moeda e a supressão do tráfico de Escravos”.<sup>87</sup>

Prosseguindo na descrição do Trapiche Barnabé, pode-se verificar a extensão e opulência das instalações.

---

84 FERREZ, 1963, p. 58.

85 APEB, Inventário de José Pires de Carvalho e Albuquerque, 1808-1835. 01/97/141/02. Na listagem dos escravos do trapiche estão: quatro nagôs (os moços Estevam e Joaquim, o velho Francisco e o “quebrado” Marcelino), dois Tapa (o moço Puelter e o “quebrado” Bernardo), três da Costa (os moços Luis, Ignacio e Inocencio); um crioulo (Marcelino, moço) e um de origem não identificada (João, moço). As avaliações variavam entre 90\$000 e 120\$000, para os moços; para o velho, 45\$000; e para os “quebrados” e fujões, 60\$000 a 80\$000. Todos eram do serviço do trapiche. APEB, Inventário de José Pires de Carvalho e Albuquerque, 1844. 03/1099/1568/9.

86 ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. Colonial e Provincial, 4938. Trapiche 1825-1889.

87 Ibid.

O Bernabé pequeno, que fica contíguo ao grande, que se comunica internamente por uma arcada na mesma parede divisória, tem de frente do lado de terra 83 palmos de fundo 220, e de largura do lado do mar 85: este trapiche tem duas coxias no rés da rua, duas embaixo, e no andar de cima um salão, que servia de prensa de algodão, com duas coxias iguais as de baixo: tem um passadiço sobre o saguão em direção à porta da rua; com janelas e portas para o lado do sul e fundo, bem como o Bernabé grande tem janelas e portas para o lado do norte e fundo: tanto um como outro trapiche são construídos com grossas paredes de pedra e cal, largos pilares, e com madeiras de lei: o primeiro sobrado continua [sic] do lado do norte com o armazém em frente do Bernabé grande, e do lado sul com o segundo sobrado, pela frente com a rua e pelo fundo com o saguão: tem de frente 34 palmos e 72 de fundo; três janelas na frente, e outras tantas no fundo, e duas do lado do norte: no sótão tem três janelas sobre o saguão, e uma para o lado do norte: nas sobrelojas tem três janelas na frente e três no fundo, e por baixo um armazém com três portas na frente e três janelas no fundo, e por baixo um armazém ou coxia, e nestes dois armazéns se recebem gêneros de exportação: este sobrado tem todos os cômodos e fogão doméstico para habitação de uma família: O segundo sobrado limita-se pelo lado do norte com o primeiro, e pelo lado do sul com o sobrado já referido dos herdeiros do Comendador Machado, na frente com a rua, e no fundo com o saguão: tem de frente 45 palmos, e 82 de fundo: tem quatro janelas na frente, e quatro no fundo com um passadiço para o salão da antiga prensa que se acha fechado com paredes de tijolos e sobre o qual existe uma cozinha com fogão doméstico: tem sótão com duas janelas para o saguão, e uma do lado do sul, com sobreloja com quatro janelas, e quatro no fundo; e por baixo um armazém que serve de coxia com todos os cômodos para habitação de uma família. Estes sobrados são construídos com paredes dobradas e pedra e cal, e madeiras escolhidas. Os dois trapiches e os dois sobrados estão arrendados a Jacinto José de Souza, advindo-se os dois sobrados presentemente habitados por José Antônio da Costa Guimarães os trapiches estão alfandegados para receberem gêneros de exportação. E cada um deles tem um guindaste e duas balanças. O trapiche Bernabé grande é seguro em 50 contos de réis; o Bernabé pequeno em 40 contos de réis, e os dois sobrados anexos em 8 contos de réis cada um não se compreende no seguro o terreno, ou chão (que é próprio) em que estão construídos os trapiches e os dois sobrados, bem como o cais ou alicerces que formam o chão em que estão construídos os trapiches, tanto pelo lado do norte, como pelo lado do sul, e pelo fundo. Prêmio de um quarto por cento ao ano. Bahia, 22 de maio de 1858. Pela Companhia Interesse Público, Os Diretores [...].<sup>88</sup>

---

88 Apólice n. 1416, doc. Cit.

No conjunto de plantas do Trapiche Barnabé, datado de 1862, consta que este pertence ao Conselheiro Manoel Messias de Leão (marido da falecida D. Eliza Jezuína Pires de Leão, irmã do também falecido José Pires de Carvalho e Albuquerque) e foi arrendado por Antônio José Fernandes Lima. Em 1867, o trapiche foi vendido pelo Conselheiro Manoel Messias de Leão, entre tantos outros herdeiros, e comprado pelo negociante José Pinto Rodrigues da Costa, pela quantia de 140:000\$000 (cento e quarenta contos de réis), sendo transmitido por herança aos seus herdeiros (filhos, netos e bisnetos) nos finais do século XIX e no século XX.<sup>89</sup>

No ano de 1879, entre os trapiches não alfandegados constam o do Xixi, Barnabé, 1º Gomes e Julião, desenvolvendo o comércio de açúcar, algodão, tabaco, café.<sup>90</sup> O Trapiche Barnabé passou por sucessivos arrendamentos, como para Caldas e Oséas (1887), à firma Oscar, Ventura e Cia. (1923) e à Firma Hélio Figueredo, do Rio de Janeiro, que explorava o comércio de armazéns gerais (a partir de 1940). Observa-se que, a partir das últimas décadas do XIX, o expediente de arrendamentos e vendas de trapiches passou a ser sucessivamente utilizado, a exemplo do Julião, 1º Gomes, 2º Gomes, Riachuelo, União.<sup>91</sup> São indícios de que o antigo negócio, controlado pelos principais e tradicionais negociantes da praça de Salvador, passou por transformações que podem ser atribuídas ao crescente processo de inovação na composição empresarial capitalista, com a abertura de companhias e firmas com sócios investidores em outros empreendimentos comerciais, ao processo de desvalorização da antiga função dos trapiches e perda da força econômica e política dos proprietários, sucessores e herdeiros, tomados como parte do processo de alterações das regras de funcionamento do porto e da institucionalização do porto organizado, somadas às alterações urbanas com seus sucessivos aterros, afastando os antigos trapiches da beira do mar.

---

89 Traslado de escritura de venda, paga e quitação... das partes que têm por heranças de seus pais e avós na propriedade do Trapiche denominada: Barnabé – com.... 5 de Setembro de 1867. Manoel Messias de Leão herdou da falecida mulher o Trapiche Barnabé que integrava os bens de José Pires de Carvalho e Albuquerque, avô.

90 ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. *Colonial e Provincial*, maço 4937-2 – Viação / 1875-1879 (Trapiches).

91 *Ibid.*, maços 4937-2, 4938.



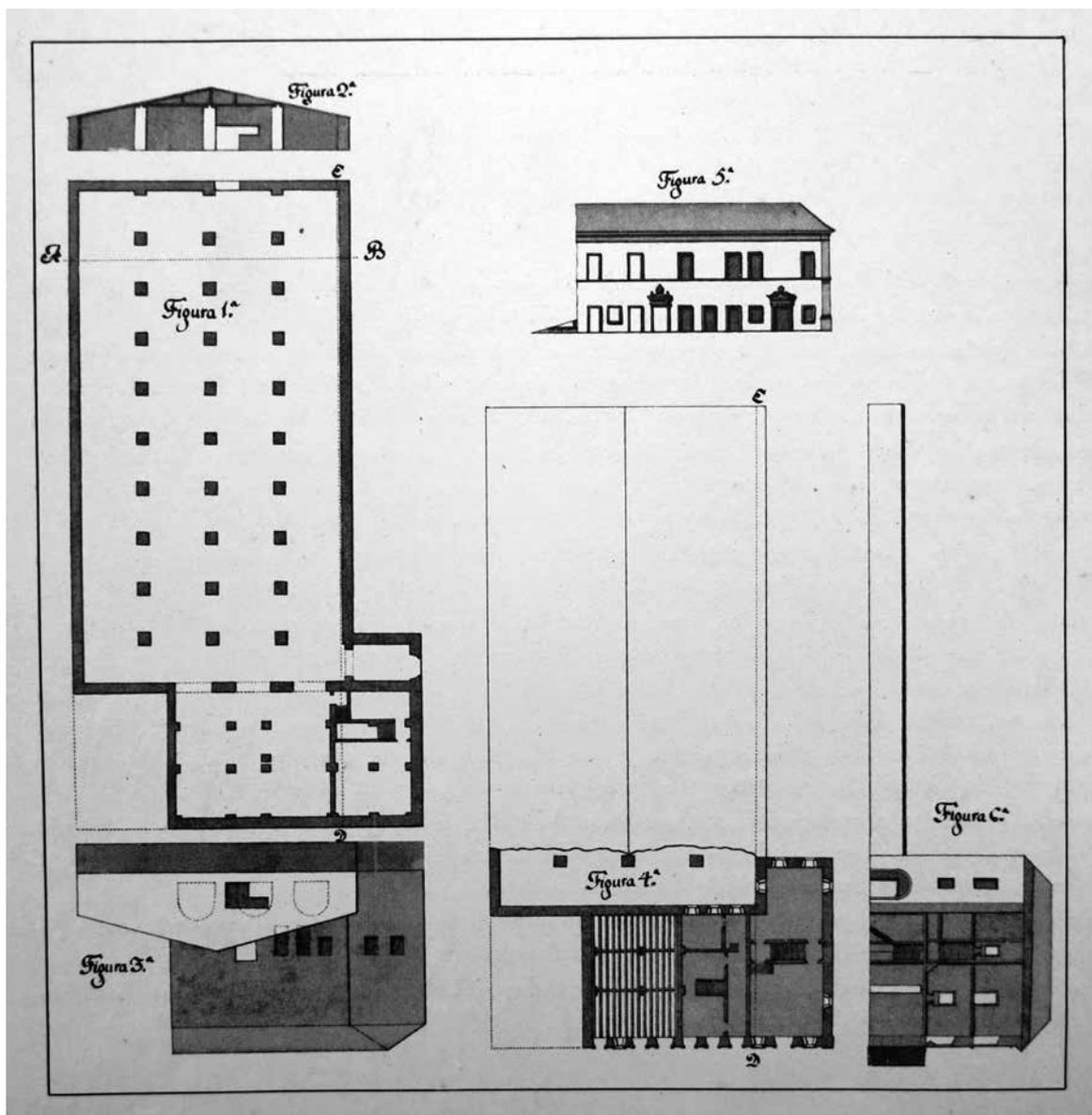


FIGURA 8. PLANTA TRAPICHE BARNABÉ 1757

Fonte: As Cidades do Salvador e Rio de Janeiro no Século XVIII. Álbum iconográfico comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil. Autor Gilberto Ferrez. Publicação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em 1963. Página 60.

## O Trapiche Barnabé no século XX: considerações finais

O avanço urbanizador do século XX provocou transformações substanciais no bairro comercial de Salvador e seu porto. Os antigos cais de atracação foram substituídos pela modernização do porto, enquanto os trapiches perdiam progressivamente a sua função original. Sobre os antigos cais, aterros expandiam a pequena faixa de terra, que caracterizava a secular região portuária e comercial, e, sob a lógica da expansão das forças capitalistas mundiais, novos modelos de gestão dos portos foram implementados, desmontando-se as antigas formas fragmentadas de controle por particulares e estruturando-se modelos centralizados de políticas portuárias, iniciados entre os anos de 1910 e 1934. O modelo republicano de enfrentamento dos velhos problemas portuários passou pelo processo de nacionalização, cujo passo inicial foi dado com a criação da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, pela Lei nº 2.356, de 31 de dezembro de 1910, e pela estruturação da administração pública sobre os portos, através do Regulamento de Portos Organizados, aprovado em 1922.<sup>92</sup>

A construção do novo porto, associada ao aumento do tráfego de exportação do cacau, com inauguração de 550 metros de cais e 3 grandes armazéns, em 1913, concluída somente na década de 1930, provocou maiores aterramentos, sobre os quais novos imóveis começaram a ser construídos a partir de 1928, como ocorreu na Rua Miguel Calmon, onde foram edificados os prédios do Banco Econômico da Bahia, do Banco do Brasil e da Companhia de Seguros Aliança. A partir de 1940 ocorreu um grande crescimento, conduzindo a uma transformação mais sensível na paisagem da Cidade Baixa. Largas avenidas foram abertas, na proporção em que eram demolidas casas antigas das ruas Portugal e Conselheiro Dantas. Reconstruía-se por toda parte. Nasciam as avenidas Estados Unidos e da França, enquanto o asfalto substituía, passo a passo, os meios de transporte marítimo, fluvial e ferroviário, e os automóveis invadiam as ruas, tornando-se indispensável o alargamento e retificação das ruas estreitas.

---

92 BRASIL. Decreto nº 15.693, de 22 de setembro de 1922. Aprova o regulamento de portos organizados. *Diário Oficial da União*. Rio de Janeiro, 30 set 1922. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/listatextointegral.action?id=33908&norma=49566>>. Acesso em: 3 maio 2014.

Com os avanços trazidos pelas rodovias e pela aviação, a cidade dos trapiches, das alvarengas, pontes de madeira, dos cais de atracação, das feiras públicas, foi substituída pela abertura de modernas e largas avenidas, de espaços de entretenimento e comércio construídos na parte alta da cidade, enquanto o porto se tornava alvo de políticas de nacionalização e de gestão centralizada, comandadas pelo Estado, especialmente a partir da década de 1930. As dificuldades de colocar-se em prática muitas das ações pretendidas para o efetivo melhoramento, modernização e aparelhamento dos portos desembocaram, em 1934, no contexto do governo Vargas, em mudanças significativas vinculadas ao projeto nacional de industrialização, comandado pelo Estado. Em 1934 foi criado o Departamento Nacional de Portos e Navegação, quando o Brasil iniciou o processo de industrialização e de integração nacional, ocorrendo o planejamento e a centralização das tomadas de decisões das políticas portuárias.<sup>93</sup>

Entre os anos de 1940 e 1960, uma onda de incêndios se espalhou pelo Comércio. Os mais impactantes foram aqueles que atingiram o Mercado Modelo (1943); o Trapiche Porto, depósito de combustíveis da cidade, destruído por um dos maiores incêndios ocorridos em Salvador (1946); o Trapiche Barnabé (1952), o que possivelmente deu início ao seu processo de deterioração, no contexto do avanço urbanizador experimentado na Cidade Baixa; o Mercado do Ouro (1953); a Feira de Água de Meninos, durando muitos dias, destruindo totalmente suas barracas (1964); e, novamente, o Mercado Modelo, ficando totalmente destruído (1969).<sup>94</sup>

No período da abertura da Avenida Jequitiaia (1925-1940), ocorreu a construção da atual fachada do Trapiche Barnabé, com janelas gradeadas de madeira. Depois da abertura da avenida, a família Rodrigues da Costa, representada por Manoel Pinto Rodrigues da Costa (nascido em 4/3/1888), pai de João Pinto Rodrigues da Costa, último proprietário do trapiche, desinteressou-se do negócio, alugando-o em seguida.<sup>95</sup> Entre 1923 e 1926, o referido trapiche, bem como

93 Sobre as transformações institucionais e legais dos portos brasileiros, ver GOULARTI FILHO, 2007.

94 Após o incêndio de 1969, o Mercado Modelo foi transferido, em 1971, para o prédio da Alfândega Nova, que começava a arruinar-se, após doze anos de abandono. Em 1984, outro incêndio destruiu o Mercado Modelo e o prédio da Alfândega, que foi totalmente reconstruído e restaurado, inaugurado em 1985.

95 João Pinto Rodrigues da Costa (73) é um dos filhos de Manoel Pinto Rodrigues da Costa. Em 10 de novembro de 2005 concedeu entrevista informal, relatando, a partir de suas lembranças, sobre o Trapiche Barnabé do tempo de seu pai.

o Machado, integravam a firma Oscar, Ventura & Cia., na qual constava ainda como “Moinho Barnabé”. O ramo de negócio era de “trapiches, armazenagens de recolher, serviço de alvarengas, rebocadores e caminhões.” Também realizava “moagem, imunizações e beneficiamentos de cereaes, café, açúcar, farinha, etc.”, mantendo um estoque permanente de “ração para gado”. No rol de trapiches existentes no período constavam os trapiches Adelaide, Aliança, Barnabé, Carvalho, Coqueiro, Machado, Marítimo, Moncorvo, Porto, 1º Gomes, Querino, Quinta Prensa, Ribeiro, 2º Andrade, 2º Pilar, 3º Pilar e Vidal.<sup>96</sup> O que indica a manutenção e atividade dos antigos trapiches diversificando os ramos de negócio, mesmo com o avanço da terra sobre o mar. Entre os anos de 1914 e 1929 verifica-se uma alteração dos gêneros armazenados e comercializados nos trapiches, em especial no Barnabé. Redes, borracha de mangabeira, borracha de maniçoba, maniçoba, couros secos, carnaúba, peles de cabra e de carneiro, peles de tigre e de caça e café chegavam de Sergipe, Piauí, Pernambuco, Ceará e Minas Gerais. Eram os principais estados com os quais o Barnabé mantinha negócios.<sup>97</sup>

Com a morte de Manoel Pinto Rodrigues da Costa, em 1962, houve, por parte dos herdeiros, tentativas de venda do trapiche, sem sucesso. O trapiche ficou abandonado, sem conservação, chegando a cair a nave central e completar seu arruinamento, possivelmente nos anos de 1970. Considerando a qualidade de materiais construtivos ali presentes, como madeiras de lei, ferragens, entre outros elementos, gradativamente foram retirados pelos herdeiros como reação às investidas de populares que passaram a depredar o edifício, retirando elementos arquitetônicos para serem vendidos, como ferro fundido, por exemplo.

Atualmente, o Trapiche Barnabé, de propriedade do investidor e cineasta Bernard Attal, francês que chegou à Bahia desde 2000, integra o projeto de revitalização do antigo Comércio e da Cidade Baixa.<sup>98</sup> Uma virada que tem pro-

96 MEDEIROS, E. J. *Guia Mercantil*. Salvador: Tup. Da Livraria Catilina, 1923-1926. p. 265-382.

97 ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. Alfândega, maços 060.27, 020.03.

98 O projeto de Revitalização do Comércio, idealizado e concebido pela Prefeitura Municipal de Salvador, em conjunto com o Governo do Estado da Bahia, a CODEBA (Companhia das Docas do Estado da Bahia) e a Associação Comercial (Ascom), tem como objetivo devolver a esse sítio histórico as características perdidas ao longo dos últimos anos, fazendo-o ressurgir tanto como área residencial quanto polo de desenvolvimento comercial, industrial e de serviços da cidade. ALBUQUERQUE, C.; FONTAINHA F. Um Panorama sobre a Revitalização do Comércio. *Revitalização do Comércio de Salvador*, Salvador, 16 jun. 2005. Disponível em: <<http://www.revitalizaodocomerciodosalvador.jex.com.br/retrospectiva/um+panorama+sobre+a+revitalizacao+do+comercio>>. Acesso em: 2 jun. 2013. Na notícia *Compatibilização do projeto de revitalização do bairro do Comércio com o projeto de*

porcionado ao antigo Trapiche Barnabé novas destinações, apesar de manter a sua função comercial privada. Nas ruínas do Barnabé Grande e Pequeno funciona um estacionamento, além de serem realizados eventos culturais para o grande público. Também o projeto do Centro Audiovisual da Bahia – Trapiche Barnabé, que integra sua revitalização, apresenta-se como iniciativa de importante função artística e cultural, por estruturar o trapiche em centro de criação, produção e comunicação para a difusão audiovisual do estado da Bahia, atuando como eixo de convergência das mais contemporâneas correntes da arte e da tecnologia audiovisual.<sup>99</sup>

Uma nova concepção para o antigo “Bairro da Praia”, atual Comércio, vem se estruturando, no contexto do século XXI, conforme outros interesses que se articulam em torno da revitalização urbana, comercial, social, cultural e econômica de um espaço que foi destruído, esquecido, transformado em ruínas, por conta das diversas políticas de “modernização” empreendidas por empresários, governantes, entre outros agentes responsáveis pelos destinos do uso dos espaços urbanos. Esperamos, portanto, que energias produtivas, criativas e responsáveis possam, efetivamente, implementar projetos de reestruturação e revitalização deste sítio histórico urbano, visando a superar a “política de destruição do passado” ou a “política do esquecimento” que tem predominado no Brasil republicano.

## Referências

ACCIOLI, I. *Memórias históricas e Política da Província da Bahia*. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1925.

ALBUQUERQUE, C.; FONTAINHA, F. Um Panorama sobre a revitalização do comércio. *Revitalização do Comércio de Salvador*, Salvador, 16 jun. 2005. Disponível em: <<http://www.revitalizacaodocomerciodosalvador.jex.com.br/retrospectiva/um+panorama+sobre+a+revitalizacao+do+comercio>>. Acesso em: 2 jun. 2013.

---

*expansão do porto de Salvador*, a USUPPORT (Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Bahia-Shipper’s Association) está apresentado o projeto do Terminal Internacional de Turismo, Cultura e Lazer, que pretende utilizar parte da área, que hoje pertence ao porto de Salvador, como importante passo para revitalizar o Comércio e a economia baiana como um todo. Disponível em: <<http://www.usupport.org.br/>>. Acesso em: 2 jun. 2013.

99 Sobre o atual funcionamento do Trapiche Barnabé: Centro Audiovisual da Bahia, acessar: <<http://www.trapichebarnabe.com>>.

- AULETE, C. *Diccionario contemporaneo da lingua portuguesa*. Portugal: Imprensa Nacional, 1881.
- AZEVEDO, P. O. *A afândega e o mercado: memória e restauração*. Salvador: Secretaria da Indústria e do Comércio, 1985, v. I.
- AZEVEDO, T. de. *Povoamento da cidade do Salvador*. Salvador: Tip. Beneditina, 1949.
- CALDAS, J. A. *Notícia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*: edição fac-similar: Salvador: Tipografia Beneditina, 1951.
- CALMON, F. M. de G. *Vida Comercial da Bahia de 1823 a 1900. Diário Oficial do Estado da Bahia*, Salvador, p. 376-396, 1923.
- CASCUDO, L. da C. *Dicionário do Folclore Brasileiro*. 9. ed. Rio de Janeiro: Ediouro, [19--].
- CRUZ, M. C. V. e. *O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces*. Tempo 8, [ S.l.], ago. 1999.
- DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DA BAHIA. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1923. Edição Especial de Centenário p. 344.
- FERREZ, G. *As Cidades de Salvador e Rio de Janeiro no Século XVIII*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1963, p. 58. (Álbum Iconográfico comemorativo do bicentenário da transferência da sede do Governo do Brasil).
- GOULARTI FILHO, A. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n. 3, p. 455-489, dez. 2007.
- LAPA, J. R. do A. *A Bahia e a carreira da Índia*: edição fac-similada. São Paulo: Hucitec; Campinas: Unicamp, 2000.
- MASSON, C. de L. *Almanak administrativo, e industrial da Bahia, para o ano de 1855*. Salvador: Typografia de Camillo de Lellis Masson & Cia, 1854.
- MATTOS, W. *Panorama econômico da Bahia (1808-1960)*. Salvador: [Tip. Manu], [1961].
- MEDEIROS, E. J. *Guia mercantil*. Salvador: Tup. Da Livraria Catilina, 1923-1926.
- OTT, C. *Atividade Artística nas Igrejas do Pilar e de Sat'Anna da Cidade do Salvador*. Salvador: Gráfica Universitária, 1979.
- RIBEIRO, A. V. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 - c.1800)*. 2009. 256 f. Tese (Doutorado em História Social)

- Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.
- ROSADO, R. de C. S. de C. O Porto de Salvador: modernização em projeto: 1854/1891. 1983. 108 f. (Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Portugal: Difel, 1992.
- RUY, Affonso. *História política e administrativa da cidade do Salvador*. Salvador: Prefeitura Municipal do Salvador: Tip. Beneditina, 1949.
- SAMPAIO, C. N. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.
- SCHWARTZ, S. B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial – 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SEQUIER, J. de. *Dicionário prático ilustrado: novo dicionário encyclopédico luso-brasileiro*. 2. ed. Porto: Chardron, 1928
- SILVA, A. de M. *Diccionario da Lingua Portuguesa*. Lisboa: Lacérdina, 1813
- SILVA, J. de S. e (Ed.). *Secagem e armazenagem de produtos agrícolas*. Viçosa: Aprenda Fácil, 2008
- SIMAS FILHO, A. (Org.) *Evolução física de Salvador*. Salvador: Pallotti, 1998.
- SOUSA, A. P. *A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas*. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2012. v. 1.
- SOUSA, A. P. *Cidade, poder local e atividades econômicas: Bahia, século XVIII*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 23., 2005, Londrina. *Anais ... Londrina: ANPUH, 2005a*. p. 3. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S23.1124.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2014.
- SOUSA, A. P. *Poder local, cidade e atividades econômicas (Bahia, século XVIII)*. 2003. 348 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- SOUSA, A. P. Poder local e autonomia camarária no Antigo Regime: o Senado da Câmara da Bahia (século XVIII). In: BICALHO, M. F.; FERLINI, V. L. (Org.). *Modos de governar: idéias e práticas políticas no Império português, séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2005b. p. 311-25;

SOUSA, A. P. *Poder político local e vida cotidiana: a Câmara Municipal da cidade de Salvador no século XVIII*. 2. ed. Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 2014.

TRAPICHE. In: DICCIONARIO de la lengua española. Madrid: Real Academia Española, 2015. Disponível em: <<http://dle.rae.es/?id=aOLyYDj>>. Acesso em: 9 ago. 2015.

VARNHAGEN, F. A. de. *História geral do Brasil antes da sua separação e independência de Portugal*. 7. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1962. tomo V.

VALIM, P. José Pires de Carvalho e Albuquerque, Secretário de Estado e Governo do Brasil: poder, elites e contestação na Bahia de 1798. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA ECONÔMICA; ENCONTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA, 2012, São Paulo. Anais... São Paulo: USP, 2012. Disponível em: <<http://cihe.fflch.usp.br/sites/cihe.fflch.usp.br/files/Patricia%20Valim.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2014.

VILHENA, L. dos S. *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Editora Itapuã, 1969. v. 1.



# Salvador do século XIX

## o porto que abastecia a cidade<sup>1</sup>

JOSÉ RICARDO MORENO PINHO



Até o século XIX a capital baiana produzia uma parte dos frutos e leguminosas que consumia. As terras onde foi edificada a cidade eram boas para hortas e pomares, mas com o crescimento populacional a capital baiana tornou-se cada vez mais dependente da produção do Recôncavo Baiano. Assim, com a precariedade das vias terrestres e o grande aumento do mercado consumidor, a navegação costeira tornou-se um negócio rentável e atraente para a comunidade mercantil.

A ligação entre Salvador, Recôncavo e sertão, ou seja, entre a capital e os centros abastecedores, era feita por antigos caminhos que partiam de Cachoeira para o norte, via Jacobina, descendo em seguida para Maracás, de Caetité e Rio das Velhas, e eram trilhados por carros de boi, animais carregados e também boiadas. A primeira estrada pavimentada data de 1851, saída de Santo Amaro com 330 metros, e a primeira linha ferroviária partiu de Salvador para o Rio Joanes em 1860. No entanto, Salvador continuou a ligar-se às vilas e arraiais pelas vias marítimas e fluviais, prioritariamente.

Em relatório entregue ao ministro da Marinha em 1883, Antônio Alves Câmara afirmou que a magnífica posição da Baía de Todos os Santos, na costa brasileira, oferecia enorme proporção de água navegável para a entrada e facilidade em ser demandada por navios de longo curso, seja em relação aos ventos ou em relação às correntes oceânicas. Com 30 léguas de periferia, certamente a maior do Brasil em superfície, e também a maior em massa d'água, a baía permitia navegação franca a 15 milhas, a rumo, encontrando sempre grandes profundidades, só diminuídas com a aproximação da terra, das ilhas, ou na embocadura dos rios Paraguaçu e Sergy, devido aos depósitos de vasa por eles transportados.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Este artigo é uma versão revisada do segundo capítulo de minha tese de Doutorado, e contou com a contribuição e revisão da professora Maria Cecília Velasco e Cruz.

<sup>2</sup> CÂMARA, A. A. *A Bahia de Todos os Santos: com relação ao melhoramento de seu porto*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzingher, 1911. p. 1-2.

No dizer de alguns navegantes, esta entrada oferecia uma larga enseada que por si mesma era um porto que: “Poderia abrigar em teu seio todos os navios do mundo”; “[...] havendo espaço para que possa se arrumar sem confusão todas as esquadras do mundo”; “tão grande que talvez todas os navios a vela do mundo pudessem ancorar com segurança.”<sup>3</sup>

Porém, a imensa baía não era o porto de Salvador. Este se reduzia a um pequeno golfo natural, frente ao Horst dominando a praia e sobre a qual se levantou o primeiro núcleo da cidade em meados do século XVI.<sup>4</sup> A sua entrada possui largura de seis milhas proximamente, sentido E-O, das quais apenas três de franca navegação aos navios maiores. Da ponta de Santo Antônio, seguindo até a de Monte Serrat, cinco milhas que vão se alargando e formando uma superfície de 20 milhas quadradas, com fundo de 12 a 49 metros.<sup>5</sup> De Monte Serrat até a ponta da Sapoca, seis milhas navegáveis que se alargam ainda cinco a dez milhas, constituindo outra superfície de 45 milhas quadradas com fundos de 11 a 47 metros. Da Sapoca, tem-se navegação segura até a Baía de Aratu, em uma extensão também de seis milhas. E desta, ao lado oposto da baía, no sentido E-O, pode-se avaliar uma distância de 19 milhas, e a superfície aquosa que diminui ao norte, na extensão de seis milhas, sendo 14 milhas de distância em relação ao lado oposto.<sup>6</sup> Adiante, a superfície navegável diminui, sendo a área marítima ocupada por ilhas e baixios, com a presença de pedras submersas, tornando a navegação mais difícil, e praticada apenas nos canais pelos vapores da Companhia Baiana de Navegação, cabotagem e tráfego do porto.

Também pertence à Baía de Todos os Santos a superfície entre a costa ocidental da Ilha de Itaparica e a terra firme, bem como a extensa Baía de Aratu. As dimensões extremas se podem calcular, sendo 22 milhas da Baía de Aratu à foz do Paraguaçu, na direção E-O, e 25 milhas da ponte de Santo Antônio à foz do Rio Sergy, na direção NNO-SSE.

3 As frases são atribuídas a: Maurício Lamberg, 1897; Lindley, 1802; e Asschenfeld. Depoimentos de viajantes colhidos por: AUGEL, M. P. *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*. 1975. 285 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1975.

4 MATTOSO, K. M. de Q. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. Salvador: Secretaria de Educação e Cultura do Estado da Bahia, 1978. p. 75.

5 CÂMARA, 1911, p. 2.

6 *Ibid.*, p. 3

Apesar de ser considerado um bom porto, Salvador apresentava, para a navegação da época, uma série de dificuldades que eram ainda ampliadas devido aos baixios, ventos, e ao intenso movimento de embarcações. Ao sul da entrada da baía, um banco de areia deveria ser evitado por embarcações de grande calado. Os paquetes a vapor apresentavam maior facilidade nestas manobras, pois não dependiam da ação dos ventos.<sup>7</sup>

Marinheiros experimentados na arte de navegar e nas técnicas de condução de navios aos ancoradouros eram enviados ao Morro de São Paulo, barra sul da entrada da baía, para vigiar o mar na época de espera das frotas do Oriente.<sup>8</sup> Para orientar as manobras e a baliza nas barras, os faróis eram mantidos sempre acesos, principalmente o de Santo Antônio da Barra, que comandava a entrada norte da baía, ou Barra Grande.<sup>9</sup>

Na altura do paralelo do Farol de Santo Antônio, o perigo ficava por conta dos recifes Prapatingas, que se estendem além da ponta NE de Itaparica, estreitando o canal de entrada para apenas duas milhas de largura. Já ao largo da ponta de Nossa Senhora da Penha, novos bancos de areia e recifes perigosos eram responsáveis por muitos naufrágios.<sup>10</sup>

Para ancorar no porto dever-se-ia evitar o conjunto de rochas denominado “Panellas”, banco de recifes de forma circular de meia milha de diâmetro, cujo centro se acha a três quartos de milha a NO do Forte de São Marcelo. Em certos pontos desse banco o mar tem a profundidade de apenas 5 metros. No entanto, ao redor dele estavam justamente os melhores ancoradouros; 20 a 24 m de profundidade a Oeste, 15 a 16 m ao Norte, Sul e Leste, sendo que entre o banco e o Forte de São Marcelo há 12 e 13 m de profundidade, porém existia o perigo da âncora encontrar um solo rochoso.<sup>11</sup>

Desde a década de 1860 dever-se-ia evitar também a carcaça do navio France, incendiado em setembro de 1856 a 8 m de profundidade, e um banco de areia situado próximo à terra, o banco da Gamboa, que se prolongava da costa do Forte

---

7 MATTOSO, op. cit., p. 75

8 LAPA, A. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: HUCITEC, 2000. p. 143-144.

9 MATTOSO, 1978, p. 75.

10 Ibid., p. 77

11 Ibid., p. 78

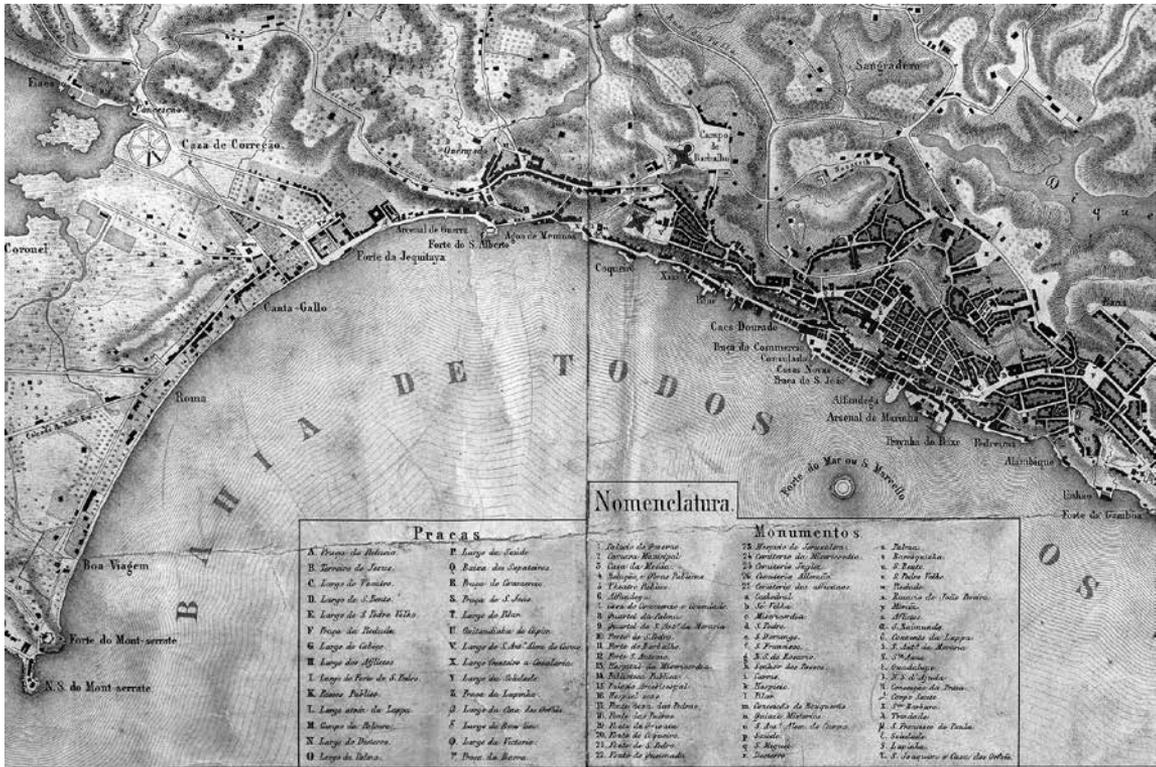


FIGURA 1. MAPA TOPOGRÁFICO DA CIDADE DE S. SALVADOR E SEUS SUBÚRBIOS LEVANTADA E DEDICADA A ILUSTRE ASSEMBLEIA PROVINCIAL

Fonte: Carlos Augusto Weyll e publicado por Fred Glocker. Mapoteca da Biblioteca Francisco Vicente Vianna. Reg. 32.

da Gamboa até 600 m de distância de seu fundo. E além das dificuldades naturais, o congestionamento de navios muitas vezes obrigava a embarcação a buscar ancoradouro mais distante do cais, o que prejudicava o desembarque tanto de passageiros quanto de mercadorias.

O porto comercial era parte da baía, e foi feito em frente, muito próximo à capital, por causa da sua enorme barra e da abertura que apresentava aos ventos de SE a SO, batido no inverno pelos ventos deste quadrante, e algum tanto no verão pelos do NO, com trovoadas, e por isso atrasavam as condições de movimento de carga e descarga das embarcações de toda espécie e pacotes, comprometendo o desembarque de mercadorias, que muitas vezes demoravam-se dias sobre a água

a espera de bom tempo, além do incômodo a passageiros expostos a perigos ao desembarcarem durante grandes ressacas.<sup>12</sup>

A capital baiana da segunda metade do século XIX era então apresentada do mar pelas águas da Baía de Todos os Santos às embarcações que se aproximavam do porto. Cabiam às alvarengas, e aos trapiches alinhados na área comercial, o carregamento e descarregamento dos navios. Em terra, um grande movimento de embarque e desembarque de marujos e oficiais de embarcações nacionais e estrangeiras, que trocavam os conveses pelas ruas da cidade, onde pequenos e grandes comerciantes apressavam-se no meio de vendedores, negros ou mulatos, escravos ou libertos, que sustentavam pesados volumes na cabeça.

A imagem panorâmica da Salvador em 1860 revela, em primeiro plano, as alvarengas que descarregavam navios, uma vez que não havia cais acostável, e uma sequência de grandes quadras de edifícios, ao melhor estilo pombalino e de igual altura, que é onde ficavam os armazéns e escritórios do comércio baiano. Ainda na parte baixa da cidade, o prédio da Alfândega, próximo à Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia, com andaimes na fachada, construída com pedras lavradas que vieram prontas de Lisboa. Um cenário compatível com o lugar de destaque que a Bahia ocupava entre os portos brasileiros.



FIGURA 2. PANORAMA FOTOGRÁFICO DA CIDADE DO SALVADOR. BENJAMIN MULOCK, 1860

Fonte: Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo19/mulock/panorama.htm>>. Acesso em: 10 maio 2015.

12 CÂMARA, 1911, p. 29.

O seu papel político e administrativo no período colonial, sua privilegiada localização em relação à Europa, a diversidade de produção primária de sua *hinterland* rural, a função de redistribuidor de mercadorias importadas, e, sobretudo, a facilidade de acesso para abastecimento de navios e seu ancoradouro relativamente abrigado, fizeram de Salvador um lugar de encontro para embarcações de todo tipo. Caravelas, naus, galeotas, fragatas, brigues, navios, bergantins, sumacas e até avisos (navios pequenos de grande velocidade que traziam ordens da metrópole e levavam as respostas), vindos de vários pontos da Europa, África e Ásia, e com eles os seus produtos, desembarcavam na Baía de Todos os Santos. Também vinham por mar de outros pontos do território nacional, de portos sul-americanos, e do Recôncavo, os produtos de subsistência diária dos cidadãos. Era a ligação entre o mundo urbano e o mundo rural de roceiros de mandioca, ou dos produtores de café, açúcar, tabaco e algodão, dentre outros. Esta movimentação marítima intensa trazia para a capital baiana um número bastante elevado de população flutuante, composta pelos marinheiros e tripulantes, que aportavam em Salvador.

Ainda na década de 1850, toda a economia nacional sofreu com a proibição do comércio internacional de escravos, o que levou a uma reorganização dos investimentos, com deslocamento dos capitais antes utilizados nesta atividade para outras áreas, como o mercado de abastecimento, por exemplo. E quando a Bahia já esboçava uma reação a este impacto econômico gerado pelo fim do tráfico de cativos com a África, acabou sendo surpreendida com os pesados encargos da Guerra do Paraguai. Parte da mão de obra da área rural foi recrutada para as fileiras do exército. Além disso, houve um esvaziamento dos cofres públicos e dos capitais disponíveis na praça, deslocados para os esforços de guerra. Todo o fluxo comercial baiano foi atingido, e o comércio de cabotagem acabou agindo como uma válvula de escape para a incapacidade de colocação dos produtos baianos no mercado internacional, ao passo em que a movimentação do comércio de longo curso passou por oscilações mais ou menos frequentes.

Quanto às importações, as flutuações foram menos abruptas, o que sugere que as demandas, a capacidade de aquisição, ou mesmo a necessidade premente dos produtos adquiridos por este meio, impunham à província a manutenção do volume do comércio. É que, apesar dos contratemplos, a população da cidade

não parava de crescer, atingindo 50.000 habitantes no princípio do século XIX, chegando a 108.138 habitantes em 1872, e 144.959 em 1890.

Ainda que muito limitados, os registros existentes confirmam este crescimento constante da população da capital baiana. Realizado em 1759, o primeiro recenseamento registrou em toda a capitania 250.142 habitantes em 28.612 fogos, sem incluir crianças abaixo de sete anos, índios e integrantes das ordens religiosas. Salvador e Recôncavo concentravam, então, 103.096 almas (41,2% do total) em 15.097 fogos (52,8% do total). Em 1775, um novo recenseamento acusou 221.756 pessoas em toda a capitania, repartidas em 31.844 fogos; em 1779, tinha-se 277.025 almas.

No século XIX, um levantamento eclesiástico, em 1805, contou 3,1 milhões de habitantes no Brasil, sendo 535 mil (17,2%) na Bahia; entre 1814 e 1817, outro recenseamento avaliou a população baiana em 592.908 habitantes; em 1824, Adrin Balbi calculou a população da Bahia, incluindo Sergipe, em 858 mil habitantes, sendo 22,2% destes brancos, 1,4% índios, 15% negros e mulatos livres, 61,4% de negros e mulatos escravos. Em 1845, Millet e Saint Adolphe avaliaram a população da província em 650 mil habitantes, e durante a Guerra do Paraguai (1865-1870), Sebastião Ferreira Soares estimou 1,45 milhões de habitantes, dos quais 1,17 milhões eram livres, 280 mil eram escravos e 20 mil índios.

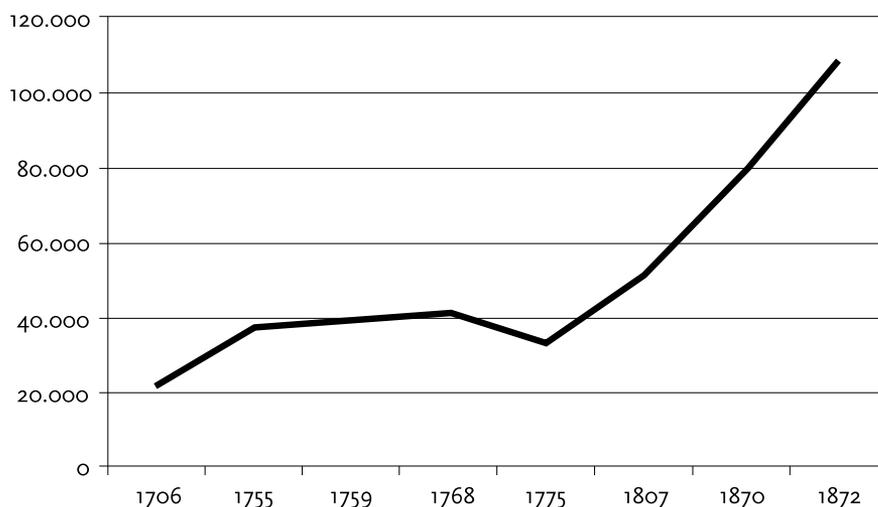
O primeiro censo oficial só ocorreu em 1872, e registrou 10.112.000 habitantes no Brasil, sendo 1.379.616 (13,6%) na Bahia. Dos quais 129.109 em Salvador e seu termo (incluindo, portanto, os arredores), com 39,9% de brancos, 43% mulatos, 23,5% de negros e 2% caboclos.<sup>13</sup>

O gráfico a seguir foi criado utilizando-se os dados apresentados por Barickman, apenas para Salvador. Dentre os fatores de alteração demográfica de Salvador, na segunda metade do século XIX, destacam-se a seca de 1857 e 1860, a crise do sistema açucareiro e as epidemias de febre amarela e cólera-morbo. Os dados destes censos excluíram os menores de sete anos, os agregados e familiares, e migrantes. Dentre os migrantes, destacavam-se os escravos de passagem e os marinheiros que aportavam diariamente na cidade, além de comerciantes e homens que fugiam das secas ou más colheitas.

---

13 Sobre os censos da Bahia no século XIX ver: MATTOSO, K. *Bahia no Século XIX: uma província no império*. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1992. p. 87-94.

FIGURA 3 – POPULAÇÃO DE SALVADOR, ANOS SELECIONADOS, 1706 – 1872<sup>14</sup>



Fonte: Bert J. Barickman. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780-1860*, 2003.

A população cresceu rápida e desigualmente; os livres e mulatos representavam mais de 2/3 da população. Junto a esta densidade crescente na capital se deve somar o significativo número de habitantes do Recôncavo, afinal, a antiga sede do Governo Geral não se via isolada, era parte de uma região densamente povoada. Dentro dos limites desta região, vilas, povoados e arraiais formavam uma das mais antigas redes urbanas do país.

Mesmo longe das cidades, nas zonas rurais, nem os senhores de engenho, nem os lavradores de cana, muito menos seus escravos, plantavam gêneros alimentícios suficientes para se sustentar, recorrendo sempre ao mercado local. Segundo Barickman, este mercado rural era surpreendentemente grande:

Numa estimativa grosseira, mas conservadora, em 1818 esse mercado compreendia pelo menos 9.300 escravos. Este número certamente não exagera a demanda rural da farinha a ser comercializada; na verdade, uma demanda de 13 mil talvez fosse mais realista. De qualquer modo, para alimentar 9.300 escravos teriam sido

<sup>14</sup> BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

necessárias compras anuais de quase 85 mil alqueires de farinha, ou um quinto de toda farinha que, na época, entrava anualmente no celeiro público de Salvador. À medida que a lavoura canavieira continuou a se expandir por todo o Recôncavo após 1818, e o número de engenhos se multiplicou, seriam necessárias quantidades de farinha cada vez maiores para abastecer esse mercado rural.<sup>15</sup>

E sobre a diversidade de gêneros deste comércio rural:

Os senhores de engenho e lavradores de cana compravam habitualmente para seus escravos não só farinha de mandioca como também carne seca, bacalhau, e carne fresca, além de tecidos. Justamente porque a indústria açucareira se caracterizava por elevado grau de especialização, a reprodução diária da força de trabalho escrava nela utilizada dependia, em grande parte, desse mercado.<sup>16</sup>

Com isto, a crescente população da capital, das vilas e povoados da região do Recôncavo, da própria zona rural, aliados ao sempre elevado número de população flutuante, gerava uma grande demanda de abastecimento. O aumento desta demanda passou a exigir melhorias na capacidade e agilidade dos serviços de abastecimento.

Ao longo do século XIX, o desenvolvimento de novas técnicas, o uso da navegação a vapor, a abertura dos portos às nações amigas, em 1808, contribuíram para modificar o panorama das navegações transatlânticas, reduzindo tempos e oferecendo maior conforto às tripulações e aos passageiros. Em 1891 foram 730 navios que aportaram em Salvador, dos quais 577 eram movidos a vapor, e 153 a vela.<sup>17</sup> O tempo de permanência da embarcação no porto se reduzira de até três meses, entre os séculos XVI e XVIII, para, no máximo, 15 dias.

A abertura dos portos consagrou novos contatos com as nações europeias e americanas. Grã-Bretanha e seus domínios, cidades Hanseáticas, Itália, Holanda, França, Portugal, Espanha, Bélgica, e tantos outros, entraram no circuito das trocas diretas. A Carta Régia assinada pelo Príncipe Dom João, em 28 de janeiro de 1808, listava, dentre seus objetivos, livrar os trapiches dos principais portos da colônia, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, de mercadorias perecíveis, além de legalizar o comércio clandestino, atendendo a uma representação de comerciantes

15 BARICKMAN, 2003, p.122.

16 Ibid., p. 125.

17 MATTOSO, 1978, p. 71.

locais, encaminhada pelo governador, o Conde da Ponte. Uma demanda de cunho liberal, redigida por Silva Lisboa, notório combatente do monopólio comercial lisboeta.

Na Bahia, o desafio estava em aperfeiçoar a ligação marítima e fluvial entre a capital, o Recôncavo, e o litoral sul, o que se deu a partir de 1855. Um ano depois, iniciou-se a construção da estrada de ferro Bahia-São Francisco, seguida pela Central da Bahia (1867) e pela Companhia *Tram Road* de Nazaré (1871).<sup>18</sup> A rede ferroviária baiana viria contar ainda com a Estrada de Ferro de Santo Amaro (1875), a Bahia-Minas (1882), o ramal Alagoinhas e Timbó, a Estrada de Ferro de Sergipe (1884), e a estrada de ferro Ilhéus e Conquista (1904). Foi assim que se visava constituir um sistema que ligasse as áreas de abastecimento aos centros consumidores. Manoel Jesuíno Ferreira registrou uma análise da evolução desta rede ferroviária em seus apontamentos acerca da Província da Bahia, publicados no ano de 1875. Segundo ele:

Demonstrada, como ficou a superioridade do Porto da Bahia para as relações com o vale do rio S. Francisco, ninguém desconhecerá que meio de estabelecê-las e manter são as estradas de ferro. Por elas é que devem subir para aquelas paragens a civilização, o progresso e a riqueza industrial; por elas é que devem descer as suas riquezas naturais, que são inúmeras.

Possui a Bahia dois desses grandes elementos de progresso: a estrada do rio S. Francisco ou Jequitaita e a Central ou do Paraguassú.<sup>19</sup>

Mesmo com estes investimentos, o velho sistema de transporte, com tropas e animais, persistiu por muito tempo, e a precariedade das vias terrestres era muito acentuada, o que estimulava o papel do porto de Salvador como ponto de arriba aos navios que vinham descarregar suas mercadorias e carregar os produtos da terra. Cerca de oitocentas lanchas e sumacas<sup>20</sup> de vários tamanhos traziam diariamente produtos do interior para o comércio na capital baiana.

Barcos do Recôncavo, saveiros de carga, saveiros de pesca, lanchas rabo de peixe, jangadas de xaréu, jangadas a vela, canoas e barças encostavam

18 ZORZO, F. *Ferrovias e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e sudoeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001.

19 FERREIRA, M. J. *Província da Bahia*: Rio de Janeiro: Tiphografia Nacional, 1875. p. 99.

20 Barco pequeno com dois mastros.

diariamente na enseada do porto: fumo, algodão, drogas diversas vindas de Cachoeira, sortimento de louças comuns vindas de Jaguaripe, aguardente e óleo de baleia de Itaparica, farinha de mandioca e peixe salgado de Porto Seguro, algodão e milho de Rio Real e São Francisco, açúcar, lenha e legumes de todos os lugares. Ainda no final do século XIX estima-se que um milhar de embarcações comerciava nos rios e na Baía de Todos os Santos.<sup>21</sup> Na fonte da Gamboa, ou em Água de Meninos, ao norte do Arsenal da Marinha, os navios se abasteciam de legumes e frutas, como manga, banana, laranja e abacaxi. Peixes, carnes de boi e carneiro, e galinha eram de qualidade ruim, apesar de muito caros.<sup>22</sup>

A zona comercial de Salvador achava-se comprimida entre a Alfândega e a Praça do Ouro, em meio a ruas estreitas e mal ventiladas. A Rua do Cais ficava sempre ocupada por quitandeiras, quiosques, e pela carga e descarga de gêneros dos barcos de cabotagem, além dos passageiros e cargas que utilizavam a Companhia Baiana de Navegação. Tudo isto em um ambiente considerado insalubre e de feição desagradável.

Na segunda metade do século XIX, a área portuária de Salvador se estendia da Gamboa a Itapagipe. Abrangia Unhão, Sítio da Preguiça, Freguesia da Conceição da Praia, Praça do Comércio, Freguesia do Pilar, Xixi, Coqueiro, Jiquitaia, Água de Meninos, Cantagalo, Boa Viagem e Monte Serrat. Caracterizava-se por vários ancoradouros que formavam verdadeiras docas de atracação ao juntarem-se com as alvarengas ou saveiros, e os trapiches.<sup>23</sup> Muitos visitantes oitocentistas consideravam os trapiches baianos como os maiores do mundo. Existiam ainda grandes armazéns, e as casas da prensa, destinadas ao armazenamento de mercadorias e ao enfardamento de algodão.<sup>24</sup>

A denominação dos trapiches, bem como a denominação de cais, estava relacionada, na maioria dos casos, ao nome do proprietário ou a área em que se localizava. A historiadora Rita Rosado sugere uma classificação dos trapiches em três categorias, baseando-se no tipo de mercadoria armazenada:<sup>25</sup>

---

21 MATTOSO, 1978, p. 72.

22 Ibid., p. 71.

23 ROSADO, R. *O porto de Salvador: modernização em projeto: 1854-1891*. Salvador: UFBA, 1983. p. 38

24 Ibid., p. 39.

25 Ibid., p. 41.

1. Armazenagem de produtos destinados à exportação (café, tabaco, açúcar, algodão). Ex.: Barnabé, Moncorvo, Xixi, 2º Gomes, Julião, Riachuelo, Andrade e Casas da Prensa;
2. Armazenagem diversificada (desde a soda, ao açúcar e café). Ex.: Novo, Gaspar, União, Armazém numero nove;
3. Armazenagem de produtos inflamáveis. Ex.: Cantagalo e Unhão.

Ao longo da extensão do cais podiam-se ver as rampas onde aportavam os saveiros, a do Mercado, logo ao lado da Praça Cairu, e a de Água de Meninos, no final da Av. Frederico Pontes. Nestas, tinha-se uma multiplicidade de produtos agrícolas: farinha, frutas, legumes. Assim como o grande porto acarretou a instalação do grande comércio nas proximidades, o outro provocou o aparecimento de feiras ao ar livre, espécie de “feira grossista”, onde vinham se abastecer os comerciantes de outras feiras, os proprietários de armazéns, vendas e barracas, os restaurantes e hotéis, vendedores ambulantes e donas de casa.

As mercadorias eram trazidas por embarcações que ficavam fundeadas na Baía de Todos os Santos, impossibilitadas de atracar. Os fardos seguiam nas costas de carregadores para os trapiches, armazéns e comerciantes. Escravos, libertos e trabalhadores livres se espalhavam nas ruas da Cidade Baixa, especialmente na zona portuária da cidade. Na feira de Água de Meninos os fregueses se multiplicavam em busca de frutas, verduras, legumes e farinha trazidas pelos saveiros, que logo eram transportados por um carregador, ou por uma carroça, indo direto para a quitanda do comprador.<sup>26</sup>

No bairro comercial se destacaram dois mercados municipais, o de Santa Bárbara e o de São João. Localizado próximo ao desembarque, e de bom acesso ao povo, o mercado da Praça de São João formava duas pequenas praças, uma voltada para o cais, e a outra para o mercado de Santa Bárbara, sendo ambas separadas pela Rua Nova Alfândega.<sup>27</sup> Estes mercados que funcionavam nas imediações da

26 SANTOS, F. G. dos. *Economia e cultura do candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros – 1850/1937*. 2007. 289 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007. p. 48.

27 RIBEIRO, E. *Abastecimento de farinha da cidade do Salvador – 1850-1870*. 1982. 164 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Federal da Bahia, Salvador, 1982. p. 59.

zona portuária compunham a paisagem ao lado das pequenas embarcações que transportavam os alimentos que vinham de várias partes do Recôncavo.

Além destes e do de Água de Meninos, os maiores, podia-se optar pelos mercados das Sete Portas, do Ouro, Popular, de São Miguel (na Baixa dos Sapateiros), pela Feira do Curtume ou outras menores, de bairro, como a da Barra, a do Porto da Lenha, no Bomfim, e a da Ribeira. Com exceção dos mercados das Sete Portas e São Miguel, os demais tinham em comum o abastecimento pelo mar. Os saveiros que vinham do Recôncavo, abarrotados de farinha, cereais, carne seca, peixe, mariscos, frutas e verduras, voltavam para suas cidades de origem carregados de outros produtos.

A freguesia da Conceição da Praia, devido à sua localização próxima ao porto comercial e separada do Palácio do Governo apenas pela encosta, era o centro da zona comercial. Ali estavam representadas todas as camadas sociais, desde os mais distintos negociantes até os mais rebeldes escravos e toda sorte de marginalizados.<sup>28</sup> Os espaços livres das ruas eram ocupados por vendedores de frutas, salsichas, chouriços, peixe frito, azeite e doces. Negros traçando chapéus, tapetes, cadeiras para carregadores, cães, porcos e aves domésticas. Em frente às lojas, escritórios e armazéns dos comerciantes nacionais e estrangeiros se alimentavam tanto os transeuntes quanto os animais. O intenso movimento comercial e marítimo também concorria com os pedintes. A proximidade dos precários cais de desembarque contribuía para que marinheiros das mais diversas nacionalidades, muitos embriagados, participassem de distúrbios constantes. A Freguesia da Conceição também acolhia mulheres que possuíam seus próprios negócios, como costureiras, quitandeiras, fateiras, etc.

Na estreita faixa de terra que separava a montanha e o mar se ergueram casas de negócios e sobrados de até quatro andares. Esses sobrados abrigavam as mercadorias que ficavam à vista dos passantes, sendo a família alocada no andar superior, e os escravos e empregados no último piso. Na Praça do Mercado, depois Mercado de São João, localizado abaixo da Igreja de Santa Bárbara, vendia-se carne seca importada do Rio Grande do Sul e da região do Prata, além de cereais e verduras. Ao redor ficavam lojas de fazenda, de miudezas, de sapatos, barbeiros,

---

28 SAMPAIO, C. N. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no Século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

etc. A área fronteira ao Cais do Moreira era destinada aos produtos oriundos do Recôncavo. Ali encostavam saveiros carregados de inhame, cebola, galinhas, perus, patos, pombos, coelhos, leitões, ovos, frutas, etc.

Já a Praça do Ouro foi ponto de carroças que levavam mercadorias adquiridas no mercado para residências, armazéns e vendas espalhadas na Cidade Baixa. Para o exercício deste ofício, o trabalhador deveria ir à polícia fazer o seu registro. O livro de matrícula de carroceiros entre os anos de 1866 a 1873 possui cerca de 320 registros de condutores que poderiam ser proprietários dos carros e dos animais, ou então eram pessoas livres ou escravos que apenas trabalhavam para outro, ou para firmas que prestavam este tipo de serviço. Também foram registrados dezessete empregados da Companhia de Asseio Público, na função de carroceiros.<sup>29</sup>



FIGURA 4. CAIS DO OURO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Fonte: Disponível em: <<http://www.salvador-antiga.com/comercio/cais-ouro/cais-bahia.htm>>. Acesso em: 10 de setembro de 2016.

29 ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. Polícia – Matrícula de Carroceiros / 19866 a 1873. Seção do Arquivo Colonial e Provincial, maço 5914.

A Praça do Cais do Ouro era um dos espaços existentes no agitado universo da Freguesia da Conceição da Praia. Na imagem temos uma visão deste encontro entre as embarcações que descarregavam todo tipo de mercadorias para abastecimento do mercado local, e bem próximo os grandes sobrados de pelo menos três andares que abrigavam as casas de comércio, ao lado do mercado.

Assim, temos que a área portuária de Salvador combinava uma dupla função, seja a primeira voltada para o comércio externo, que ligava a capital baiana ao mundo industrial, e outra voltada para o comércio interno, de grande e pequena cabotagem, com destaque para o comércio de abastecimento, responsável pela ligação entre o mundo urbano e o mundo rural, e, logicamente, pela alimentação de sua população. Esta dupla função refletia-se na multiplicidade de destinos das embarcações que ancoravam cotidianamente no porto soteropolitano.<sup>30</sup>

Analisando os *Mapas de Entradas e Saídas do Porto de Salvador*, podemos ver a grande variedade de destinos e origens das embarcações, sejam estas vindas de portos internacionais, nacionais, ou mesmo de portos baianos. Dentre as embarcações que transitavam em portos internacionais temos registro, por exemplo, de Hamburgo, Southampton, Marseille, Macau, Lagos, Liverpool, Abadia, Rosário, Lisboa, Buenos Aires, Trieste, Montevidéu, Barcelona, Antuérpia, Gênova, Londres, Porto, Valparaíso, Rosário de Santa Fé, etc.; dos portos nacionais de grande e pequeno porte, Aracaju, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Penedo, Comandatuba, Estância, Santos, Pernambuco, Espírito Santo, Santa Catarina, São Mateus, etc.; e dos portos baianos, Porto Seguro, Caravelas, Alcobaça, Belmonte, Prado, Abrolhos, Canavieiras, Ilhéus, dentre outros.<sup>31</sup> Esta intensa movimentação ratifica o destacado papel do porto soteropolitano tanto em navegação de longo curso quanto em navegação de cabotagem.

Este grande porto importador, exportador e reexportador de mercadorias possuía um número limitado de empresas estrangeiras, predominantemente de capital inglês, que dominava as relações com o comércio baiano, o que levou os comerciantes locais a se especializarem no comércio intermediário.

---

30 SANTOS, M. *O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana*. Salvador: Livraria Progresso, 1959.

31 ARQUIVO PÚBLICO DA BAHIA. *Mapas de Entradas e Saídas de Embarcações – Presidência da Província – Série: Polícia do Porto*. 1843-1870, 1873-1878, 1878-18885, 1886-1893. Maços 3194-2, 3194-3, 3194-4, 3194-5.

O monopólio que estes intermediários exerciam, principalmente sobre o abastecimento dos produtos alimentícios, era favorecido pela concorrência desigual, o que permitia a manipulação dos preços e condições de funcionamento da praça soteropolitana, ampliando de forma primitiva os lucros mercantis.

Devido ao atraso técnico do plantio de cana-de-açúcar, à concorrência do açúcar antilhano e do extraído da beterraba na Europa, à escassez de mão de obra decorrente da cessação do tráfico negreiro e à intensificação do deslocamento de escravos para a região cafeeira, a Bahia mergulhou em uma grave crise ao longo do século XIX. No entanto, os entraves estabelecidos a partir de 1850 ao tráfico internacional de escravos fizeram surgir outras possibilidades de investimentos, seja no comércio internacional ou no de alimentos. A interdição levou alguns dos grandes traficantes e comerciantes a se dedicarem a essas outras atividades. O fim do tráfico provocou, assim, pela primeira vez, uma febre de negócios no país gerada pela disponibilidade de capitais anteriormente empregados no comércio negreiro.

Um importante vetor destes investimentos foi a implantação da navegação a vapor, especialmente com a criação da Companhia Baiana de Navegação a Vapor, em 1859, o que contribuiu para a dinamização do comércio local e externo, alterando as relações tradicionais de trabalho e de tempo, apesar de os comerciantes que residiam na Bahia continuarem a utilizar a embarcação movida a vela.

A navegação a vapor foi se organizando na Bahia ao longo do oitocentos. D. João VI promulgou a 03 de agosto de 1818 um decreto concedendo que se incorporasse uma Companhia de Navegação a vapor em portos e rios da Bahia; no ano seguinte se inaugurou o serviço de navegação a vapor. O Marquês de Barbacena trouxe da Inglaterra um maquinário e construiu no estaleiro da Preguiça um barco a vapor, tendo realizado a sua primeira viagem a Cachoeira no dia 4 de outubro de 1819, tendo a bordo o governador, Conde da Palma, o próprio Marquês, e seus sócios.<sup>32</sup>

O primeiro privilégio para a construção de uma linha regular de navegação foi concedido em 1836 a João Diogo Stuart. Em 1847 este privilégio foi passado para a Diogo Asheley e Cia., quando se fundou, então, a Companhia Bonfim,

---

32 MESQUITA, E. *Aspectos de um problema econômico*. Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1909, p. 125.

encarregada da navegação interna da baía até o porto de Valença. Em 1852, por iniciativa de Antônio Pedroso de Albuquerque, foi fundada a Companhia de Santa Cruz para promover a navegação costeira de Maceió, ao norte, até Caravelas, ao sul. Ambas as companhias foram incorporadas sob a denominação de Companhia Baiana de Navegação, em 1853, conservando este nome até o ano de 1857. A empresa trafegava com os vapores Santa Cruz e Coteguiba, na linha externa, e Rio Real, Activo, Itaparica e Lucy, na linha interna.<sup>33</sup>

Em 1858, passou a se chamar *Steam Navigation Company*, tendo como presidente Gonçalves Martins, Barão de São Lourenço, e como vice-presidente John Watson, além dos diretores Patrick e Hugh Wilson. Transferida a uma companhia com sede em Londres, em 1862, mudou novamente de nome, passando a se chamar *Bahia Steam Navigation Company* e a utilizar navios a vapor em três roteiros.<sup>34</sup> Em 1873, a sede desta companhia começou a funcionar na Bahia, e sua denominação passou a ser Companhia Bahiana, então na gerência de Antônio de Lacerda. Em 1880, mais uma vez mudou a sua denominação para Companhia Baiana de Navegação.<sup>35</sup> Em 1891 foi comprada pelo Lloyd Brasileiro, convertendo-se numa das seções desta empresa, com a denominação de Navegação Bahiana, sob gerência do Capitão de Fragata Augusto Cezar da Silva.<sup>36</sup>

A Companhia Baiana de Navegação a Vapor colocou a Bahia em contato com as províncias do Espírito Santo, Sergipe, Alagoas e Pernambuco. Também tornou mais ágil as relações da capital com as cidades mais importantes do Recôncavo, por meio do serviço costeiro e fluvial. As viagens da companhia para Santo Amaro levavam a navegação para o centro de um extenso e fértil vale formado pelos rios Camarogipe, Ipojuca, Subaé, Sergy e Sergy-mirim, com um empório de comércio vindo de Alagoinhas, Purificação, Inhambupe e Feira de Santana, e onde existiam importantes engenhos de açúcar; com Cachoeira e Maragogipe, sobre o Paraguaçu, além das lavouras de açúcar e fumo, era feita a ligação com todo o sertão oeste e margens do Rio São Francisco; com Nazaré, Valença e Caravelas, ao sul, tínhamos as fábricas de tecidos de algodão em Valença, e também o

33 MESQUITA, 1909, p. 131.

34 FALLA recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia, 1871.

35 MESQUITA, op. cit., p. 132

36 Ibid., p. 137

grande potencial agrícola de Nazaré. Assim, as viagens costeiras somavam mais de oitenta por ano, e as do Recôncavo, ou fluviais, mais de 600, chegando a gerar uma receita de 967:174\$831 para o período de 1872/73.<sup>37</sup>

A linha norte partia de Salvador, chegando aos portos de Aracaju, Penedo e Maceió, e realizava, em 1868, quatro viagens por mês, partindo da capital baiana, nos dias 6, 15, 21 e 30, para harmonizar com a chegada de pacotes nacionais e estrangeiros do norte e sul, sendo os portos de escala Estância, Espírito Santo, São Cristóvão, Aracaju, Penedo e Maceió. A linha sul fazia, desde 1853, uma viagem mensal para Camamu, Ilhéus, Canavieiras, Porto Seguro, São José, Colônia, Leopoldina. E devido à sobrecarga de mercadorias, foi proposta a divisão em três viagens com itinerários diferentes: a linha interna, ou do Recôncavo, que ia até Caravelas e se desdobrava em vários itinerários; a de Santo Amaro, uma linha quase exclusiva de passageiros; e a linha Cachoeira-Maragogipe, quase exclusivamente de carga, atendendo ao escoamento dos produtos vindos do sertão do oeste baiano, e de Nazaré-Valença-Caravelas. Nazaré era grande produtora de farinha; Valença, de tecidos; e Caravelas, produtora de farinha, feijão e algodão.

Os vapores Paulo Afonso e Jiquitaia realizavam a navegação no Rio São Francisco e eram aptos a navegar contra a correnteza, na razão de oito a nove milhas, e rio abaixo na de 12 a 14. Seus oito vapores de navegação costeira representaram um total de 3,080 toneladas, tripulados por 236 homens, com marcha média variável de 9 a 12 milhas. A linha fluvial possuía vapores de fundo de prato e pequeno calado.<sup>38</sup>

A Companhia recebia dos cofres públicos uma subvenção anual de 115:000\$000 para a linha fluvial. Empregava cerca de 550 pessoas em seu escritório, pontes, agências, oficinas de reparo, depósitos, lanchas e vapores.<sup>39</sup> No ano de 1868, eram vinte os vapores da Companhia; as alvarengas utilizadas para conduções de carga e descarga também eram vinte. Além disso, a companhia possuía na capital baiana uma oficina e picadeiro para reparos, e um depósito de carvão e armazém de materiais para construção e custeio; em Cachoeira, Nazaré

37 FERREIRA, 1875, p. 90.

38 BIBLIOTECA PÚBLICA DA BAHIA. Seção de Obras Raras. *Relatório da Companhia de Navegação a Vapor Bahiana*. 1869.

39 CÂMARA, 1911, p. 16.

e Valença, era dona de pontes de embarque e desembarque; em Santo Amaro, tinha um trapiche utilizado como estação terminal; em Aracaju e Penedo, possuía dois grandes depósitos para cargas. A companhia possuía ainda várias outras propriedades de valor relativo, em outros diferentes portos. Em Jaraguá e Maceió possuía um trapiche, uma estrada de ferro com 4,5 milhas de comprimento, que ligava a navegação das lagoas Norte e Manguaba com o porto de Jaraguá e a cidade de Maceió, além de duas locomotivas, dois carros para passageiros e um vapor para carga com seis alvarengas para rebocar. Mesmo com a introdução do vapor, o abastecimento de gêneros alimentícios para a praça soteropolitana não dispensou o uso de muitas lanchas e barcos particulares, saveiros, sumacas e brigues nacionais, com seus vendedores de farinha a bordo, como o Belizario, Conceição, Galeota Elyptica, o Mercantil, etc.<sup>40</sup>

Para a navegação de longo curso concorreram, além de muitos navios a vela, os paquetes das companhias de Southampton, Liverpool, Bordeaux, Hamburgo e outros que viajavam para os portos do império diretamente, ou fazendo escala para a região do Rio da Prata e repúblicas do Pacífico. Assim, diariamente o porto da Bahia era frequentado por navios de longo curso, seja a vela ou a vapor. Mas, apesar de apresentar um movimento ascendente, tanto em exportação quanto em importação, o comércio baiano da década de 1850 perdeu importância, se comparado com o de outras províncias, sobretudo Rio de Janeiro e Pernambuco. As principais praças que mantinham relações comerciais com a Bahia eram a Grã-Bretanha e suas possessões, os Estados Unidos, a França e suas possessões, Rio da Prata e as cidades hanseáticas. A Grã-Bretanha foi responsável por mais de 50% das exportações baianas, seguida das cidades hanseáticas, posição que foi ocupada pela França a partir de 1864.<sup>41</sup>

Chama atenção o fato de que poucos produtos dominavam a pauta de exportações baiana. Açúcar e fumo eram os dois esteios tradicionais da economia de exportação, e normalmente contribuíam com dois terços da receita, sendo que o açúcar contribuía com 50%. Os esforços para desenvolver novos produtos de exportação renderam poucos resultados. O cravo-da-índia, a canela, a pimenta, o cânhamo, o quinino e o chá nunca chegaram a ser produtos de exportação de

40 DIÁRIO DA BAHIA, 17 ago. 1860.

41 BARICKMAN, 2003, p. 78.

peso. O arroz e o algodão não conseguiram conquistar mercados estáveis no exterior. Apenas o café e o cacau conseguiram apresentar crescimento consistente, porém só o segundo tornou-se um produto de peso, vindo a ser o principal item das exportações baianas no início do século XX. Cabe dizer, no entanto, que o declínio do açúcar exportado ocorrido entre 1851 e 1881 não foi acompanhado de uma diversificação da pauta de exportações. Nem o cacau, nem o café e o fumo conseguiram destroná-lo. Mas, enquanto a Bahia perdia espaços no quadro nacional das exportações de longo curso, o aumento da demanda interna atraía investidores para os negócios da navegação da cabotagem, inclusive para a navegação costeira.

Apesar da abertura dos portos do Brasil em 1808 ao comércio de todas as nações amigas, não se deu a estas nações o mesmo espaço na navegação de cabotagem. Foi com o Decreto de 22 de junho de 1836, normatizando as atividades das Alfândegas e Mesas de Rendas, que se garantiu o privilégio para os navios nacionais:

Os gêneros e mercadorias de produção e manufatura nacional, e as estrangeiras, que já tenham sido despachadas para consumo em algumas das Alfândegas do Império, só poderão ser importadas de uns para outros portos dele em barcos Brasileiros; se o forem em barco estrangeiro serão havidas e tratadas como estrangeiras de novo importadas no Império, ficando sujeitas a Direitos de consumo, e a embarcação que as trouxer á multa do art. 160, por falta de Manifesto [...].<sup>42</sup>

Só serão qualificados Brasileiros os barcos construídos no Império e os cascos estrangeiros, que já se acham como propriedade Brasileira, cujo proprietário e Comandante forem Cidadãos Brasileiros.<sup>43</sup>

O artigo 309 estabeleceu que os navios estrangeiros só poderiam fazer comércio de cabotagem em caso de guerra externa ou interna e mesmo assim dependendo de permissão por parte das autoridades nacionais. Em 19 de setembro de 1860, o Decreto nº 2.647 reafirmava em seu artigo 486 que “o transporte de gêneros e mercadorias de qualquer origem” entre os portos do Império

---

42 BRASIL. Decreto de 22 de junho de 1836. Mandando observar nas Alfandegas do Imperio o Regulamento annexo. *Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, 1836. p. 100, v. 1 pt. I, Art. 307.

43 *Ibid.*, Art. 308.

constituía “um privilégio exclusivo das embarcações nacionais”, prescrevendo no artigo 488 que:

As mercadorias ou gêneros não compreendidos nas disposições do art. 486, que forem transportados de um para outros portos alfandegados do Império em navios estrangeiros, serão tratados como se procedentes fossem de portos estrangeiros ainda que nacionais sejam, e não o sendo, ainda que tenham já pago direitos de consumo.<sup>44</sup>

Para que a embarcação fosse considerada brasileira se exigia então ser propriedade de brasileiro, sem que nela houvesse parte alguma de estrangeiro; residir o seu proprietário no Brasil, mesmo que a embarcação não lhe fosse exclusiva; ser comandada por capitão brasileiro, com residência no Império. Ficava então permitido às embarcações estrangeiras: dar entrada por franquia em um porto e seguir para outro, no país, dentro do prazo regulamentar; entrar por inteiro em um porto e seguir para outro, dentro do Império, com toda a carga ou parte dela, despachada para consumo ou reexportação; transportar colonos, passageiros e suas bagagens, de acordo com as exigências do fisco; transportar, de porto a porto do Brasil, gêneros e mercadorias por ordem do governo, em caso de fome, peste, necessidade de pronto-socorro, guerra interna ou externa, vexames e prejuízos causados à navegação e comércio nacional por cruzeiros ou forças estrangeiras; desembarcar em qualquer porto do Império mercadorias carregadas em outro porto nacional, no caso de varação, arriba forçada e força maior. Dois anos depois, a lei nº 1.177, de 9 de setembro de 1862, orçamento para o exercício de 1863 e 1864, trouxe em seu artigo 23:

Fica o governo autorizado:

1º, a alterar as disposições vigentes acerca da navegação de cabotagem, permitindo às embarcações estrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro entre portos do Império em que houver alfândegas, e prorrogando por mais tempo os favores anteriormente concedidos.

---

44 BRASIL. Decreto n.º 2.647, de 19 de setembro de 1860. Manda executar o Regulamento das Alfândegas e Mesas de Rendas. *Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, 1860. v. 1, p. 412, pt II, Art. 488.

2º, a dispensar as embarcações brasileiras do limite prescrito para o número de estrangeiros que podem pertencer à tripulação e da exigência relativa à nacionalidade dos capitães mestres.<sup>45</sup>

Esta medida criou uma concorrência entre embarcações estrangeiras e nacionais, o que, segundo Affonso Costa, trouxe grande prejuízo à marinha nacional.<sup>46</sup> Visando minimizar as consequências desta medida, em 1873 foi concedida aos nacionais a completa isenção dos impostos de ancoragem; um prêmio, não excedente a 50\$ por tonelada, aos navios construídos no Império de arqueação superior a 100 toneladas; isenção do serviço ativo na guarda nacional, em tempos de paz, aos oficiais e operários em efetivo serviço nos estaleiros nacionais; isenção de impostos de transmissão de propriedade à primeira venda de embarcação construída em estaleiro nacional; isenção de imposto de indústria e profissão aos estaleiros de construção naval; isenção de recrutamento para o exército ou marinha, salvo em caso de guerra, aos brasileiros que fizessem parte das tripulações de navios nacionais, enquanto se conservassem em serviço efetivo. Todas estas vantagens tornaram atraentes os investimentos na navegação de cabotagem.

Este comércio de cabotagem exercia um importante papel econômico desde a região são-franciscana até o sul da província da Bahia, sendo que, ao norte, a praça sergipana possuía uma quase dependência do comércio baiano. Esta navegação marítima ia também de Pernambuco ao Amazonas, com o escoamento de algodão, açúcar, farinha de mandioca, biscoitos, coco e outros; e do Espírito Santo ao Rio Grande do Sul, ao sul, exportando aguardente, cal de marisco, açúcar, café e importando batata, carne seca, legumes, peixes em salmouras, madeiras, couros, charque, etc.<sup>47</sup>

Após 1850, São Paulo aqueceu o comércio de cabotagem da Bahia por conta da aquisição de escravos, sendo que estes barcos sempre faziam escala no Rio de Janeiro. Em geral, as províncias que estabeleciam rotas comerciais de cabotagem com a Bahia eram Sergipe, Rio de Janeiro, Pernambuco, Rio Grande do Sul,

45 BRASIL. Lei nº 1.177, de nove de setembro de 1862. Fixando a despeza e orçando a receita para o exercício de 1863-1864. Diário Oficial da União. Rio de Janeiro, 1862. Art. 23.

46 COSTA, A. *A marinha mercante: o problema da atualidade*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

47 NASCIMENTO, I. M. *O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)*. 1986. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Centro de Estudos gerais, Universidade Federal Fluminense, 1986. p. 40.

Alagoas, Espírito Santo, Maranhão, Pará, Paraíba, Ceará, Rio Grande do Norte, São Paulo e Santa Catarina. Já os portos localizados em Santo Amaro, Cachoeira, São Félix e Nazaré faziam uma ativa navegação de pequenos barcos a vela e a vapor com o porto de Salvador, por meio dos rios Sergy, Paraguaçu e Jaguaribe, onde chegavam embarcações também destinadas a Maragogipe e Pão de Açúcar.

Ao norte da província, limitando-se com Sergipe, entre o Rio Real e seus afluentes, a barra do Rio Real, devido à sua largura, servia de ponto de embarque para diversas produções, tais como cereais e açúcar, apesar da violência das marés. Ao sul, até a barra do Jequitinhonha, os principais portos eram Morro de São Paulo, Camamu, Barra de Rio de Contas, Ilhéus, Prado, Belmonte, Porto Seguro, Alcobaça e Caravelas. Ainda faziam comércio com Salvador os portos de Itapicuru, Vila Viçosa, Subaúma, Canavieiras, Inhambupe, Abadia, Santa Cruz, Torre e Valença.

Entre os anos de 1853 a 1855, por exemplo, o total de embarcações envolvidas no trânsito entre estes portos locais foi de 3.981, mais do que o dobro das embarcações envolvidas na navegação entre províncias com carregamento de gêneros nacionais, que chegou a 1.091 no mesmo período. Já as rotas do comércio entre províncias com carregamento de gêneros estrangeiros chegaram a totalizar 5.563 navios passados por Salvador. A partir dos mapas estatísticos da década de 1870, tem-se o comparativo da movimentação de cabotagem para embarcações nacionais e estrangeiras em Salvador:

FIGURA 5. MOVIMENTO DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO PORTO DE SALVADOR 1871/1875 – 1878/1880

Ano	Nacionais			Estrangeiros		
	Número de Navios	Tonelagem	Equipagem	Número de Navios	Tonelagem	Equipagem
1871/72	608	225.658	11.476	283	163.432	5.768
1872/73	549	189.500	12.221	181	145.510	4.822
1873/74	507	227.257	12.172	209	161.890	5.069
1874/75	459	329.017	12.389	392	369.798	12.475
1878/79	345	243.704	10.826	487	405.069	13.015
1879/80	584	186.207	10.114	254	254.295	5.175

Fonte: Arquivo Público da Bahia APB – Mapas Estatísticos 1871/72, 1873/74, 1874/75, 1878/79, 1879/80.

A mercadoria comercializada entre estes portos locais era geralmente constituída por produtos de subsistência. A exceção ficava por conta das peças e maquinarias utilizadas nos engenhos e fábricas. Inicialmente, o mercado de cabotagem ocupou uma posição secundária, uma vez que a produção de gêneros primários estava dirigida principalmente para o comércio internacional. A valorização gradual da importância da cabotagem deu-se com o desenvolvimento do mercado interno, o aumento da população e a instabilidade dos preços e da demanda dos produtos brasileiros voltados para exportação. A deficiência das estradas que ligavam os centros produtores a Salvador também fortaleceu as rotas marítimas e fluviais como ligações para o fluxo das mercadorias que visavam ao abastecimento da cidade.

Na Bahia, os principais produtos exportados por cabotagem eram: açúcar, aguardente, algodão, alho, animais (vivos e dessecados), azeite (de mamona e baleia), cacau, café, carnes, cebola, cera, cereais, charutos e cigarros, coco e coquilhos, cola, couros, diamantes, doces, farinha de mandioca, flores artificiais, frutas, fumo, legumes, louça, madeira, mel, melaço, mobílias, ossos, ouro, peixe salgado, rapé, redes e esteiras, sal e tamancos.<sup>48</sup> O comércio costeiro tinha como característica principal o abastecimento de gêneros de primeira necessidade. Esta cultura de subsistência estava restrita às comarcas do litoral sul da província e, em pequena escala, ao Recôncavo, além da região da Serra Geral e do alto sertão são-franciscano, que desenvolveu policulturas, além da criação animal. A produção dos principais gêneros, como a farinha de mandioca, o feijão e o milho, não era suficiente para o consumo da capital e do Recôncavo, o que causava carestia e escassez.<sup>49</sup> De acordo com Barickman, o arroz (5%), o milho (6,0%) e o feijão (1,3%) correspondiam a 12% dos gêneros que davam entrada no celeiro público, já a farinha de mandioca abrangia os demais 88%.<sup>50</sup>

Entre as embarcações que esta atividade trazia à capital da Bahia e que compunham o colorido da região portuária destacam-se as canoas e os saveiros. As canoas eram mais numerosas e mais solicitadas para a pesca; já os saveiros

48 SOARES, S. F. *Estatística do comércio do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869/1870 – 1870/1871.

49 NASCIMENTO, 1986, p. 10.

50 BARICKMAN, 2003, p. 91.

eram embarcações versáteis e que tinham um uso mais variado, sendo usados na pesca, no deslocamento de passageiros e no transporte de cargas. Costumavam trazer consigo:

Lenha e carvão de Itaparica e Jaguaribe, café e cacau de Nazaré, farinha, bananas, laranjas, verduras de Maragogipe, charutos e fardos de fumo de Cachoeira, e São Félix [...]. E à tarde regressava levando para seus portos de origem, entrando rio adentro, conduzindo os produtos importados, a farinha de trigo, o querosene, os gêneros alimentícios que vêm do sul e do norte. Cada Saveiro pode conduzir cargas numa média diária de quarenta mil volumes no montante do movimento geral.<sup>51</sup>

O saveiro ocupou um papel importante na formação econômica e cultural baiana, e prestou uma contribuição relevante para o desenvolvimento de entrepostos e portos marítimos que evoluíram para assentamentos em toda a região. Foi o grande responsável pelo escoamento da produção de tabaco e açúcar dos vales do Paraguaçu e Subaé, do azeite de dendê e piaçava (Recôncavo Sul) e pela troca de mercadorias, notadamente na cadeia de gêneros alimentícios (farinha, frutas, carne de fumeiro, caixas de açúcar), além de barris de cachaça, balaios de compras, peças de madeira, mudanças, materiais da construção civil, artesanato, mobiliário, animais vivos de pequeno e médio porte (galináceos, caprinos e suínos), dentre diversos outros produtos oriundos do Grande Recôncavo.<sup>52</sup>

Dentre os produtos trazidos pelas canoas e saveiros, os mariscos eram uma fonte suplementar de proteína. Nos próprios engenhos e fazendas de cana, localizadas perto da baía, havia cativos que exerciam a função de mariscadores e que apanhavam caranguejos, ostras e camarões, usados tanto para a dieta dos escravos quanto para o comércio em menor escala.<sup>53</sup> Já os cereais eram recolhidos ao celeiro público, cujos cômodos eram alugados para a venda desses produtos, com pagamento de 20\$ a saca, além de taxas que dificultavam o negócio dos pequenos comerciantes.<sup>54</sup> A farinha de mandioca, a carne verde, os cereais e a pesca eram os principais produtos alimentícios da população do litoral baiano, que sofria com

51 TAVARES, 1967, p. 96-97.

52 MASCARENHAS, C.; PEIXOTO, J. *Saveiros de vela de içar: 400 anos de história ameaças, potencialidades e propostas*. *Revista Vera Cidade*, [S.l.], ano 4, n. 5, out. 2009.

53 BARICKMAN, 2003, p. 93.

54 NASCIMENTO, 1986, p. 11.

o desvio destes alimentos para outras praças, ampliando ainda mais o drama da escassez e conseqüente aumento dos preços. Os produtos manufaturados mais simples, de produção quase artesanal, geralmente faziam parte de produções em pequena escala, muitas vezes em sistemas familiares como: olarias, curtumes, fábricas de vassouras e velas.<sup>55</sup>

Contudo, as embarcações que traziam alimentos a Salvador não eram só os saveiros e canoas. No abastecimento da cidade, um importante papel também era desempenhado pelos navios de cabotagem, como mostraremos depois de discutido o seu largo uso como meio de transporte para as exportações da província. A propagação das epidemias de cólera morbos e da febre amarela entre 1850 e 1855, em Salvador, bem como a seca observada no sertão, forçaram uma restrição da exportação de cabotagem, o que foi compensado com o aumento do valor comercial dos produtos e subida dos fretes de exportação, beneficiando aqueles que lucravam com as importações, esta, por sua vez, estimulada devido à queda da produção.<sup>56</sup> Uma rápida recuperação nas exportações de cabotagem aconteceu entre 1862 e 1863, voltando a decair até 1867, quando a Guerra do Paraguai trouxe novo desequilíbrio na economia baiana. Foi principalmente das lavouras de fumo e cana-de-açúcar que saiu a maioria dos 18.725 combatentes recrutados na Bahia. Uma nova recuperação econômica ocorreu entre 1869-70.<sup>57</sup> Entre os anos de 1871 e 1872, a exportação pela grande cabotagem movimentou para o Rio de Janeiro o montante de 1.007:23\$161, dos quais 572:190\$702 estavam vinculados à venda de fumos e derivados, e 148:972\$599 estavam ligados ao couro não curtido ou à venda de cabelo, além do açúcar, algodão e café, com valores abaixo de 100:000\$000.<sup>58</sup> No mesmo período, a importação proveniente da capital federal movimentou 527:154\$211, dos quais 221:754\$008 advinham do comércio de fumo e preparados, seguido de 71:726\$755 em legumes.

Esta mesma balança favorável observada no comércio com o Rio de Janeiro não se repete nos dados gerais do comércio de cabotagem. Entre 1871-72, a exportação baiana para outras províncias foi de 3.198:900\$442 e os valores totais

---

55 SANTOS, 2007, p. 62.

56 NASCIMENTO, 1986, p. 20-21.

57 Ibid., p. 22.

58 FERREIRA, 1875.

das importações foram de 9.517:190\$737, portanto, um déficit de 6.318:290\$295. O maior déficit estava com o comércio do Rio Grande do Sul. A Bahia exportou para lá 231:310\$084 e importou 4.412:474\$288, dos quais 4.172:432\$971 eram de charque.<sup>59</sup>

Das nove províncias que mantinham um comércio mais ativo com a Bahia, seis delas exportavam legumes para a capital baiana, o que revela a precariedade da lavoura de subsistência local. Outro dado importante é que nesse período a Bahia tornava-se importadora de açúcar de outras províncias.<sup>60</sup> O maior incentivo às exportações de cabotagem veio do desenvolvimento do setor manufatureiro e fabril da província. Esta atividade possuía então uma característica artesanal, compreendendo indústrias simples com precário uso de máquinas, concentrando-se, sobretudo, na indústria de alimentos, como biscoitos, pães, macarrão, massas em geral e bebidas, além de sabão. Compreendia também indústrias intermediárias com uso de pequena tecnologia, como calçados, curtumes, chapéus, cigarros, material de transporte, etc.; e indústrias complexas com mecanização mais intensa e maior uso de energia, como fiação e tecelagem, papel, cimento, vidro, fósforos, construção naval, etc.<sup>61</sup> O comércio mais intenso da Bahia se dava com Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte. Na Tabela 1, podemos conferir as cifras de exportação baiana para outras províncias.

A indústria metalúrgica – fundição, ferragens e máquinas, com 14 estabelecimentos – era a que mais contribuía para a navegação costeira, produzindo peças para as embarcações a vapor, moendas, caldeiras e outros aparelhos para fabrico de açúcar. Já a indústria naval contava com estaleiros particulares em Salvador, Ilhéus, Cairu, Porto Seguro, Alcobaça, Camamu, Estância, Prado, São Francisco, Taperoá e também com o Arsenal da Marinha, auxiliados pela indústria madeireira.

A própria exportação estimulava a indústria têxtil, devido à necessidade de fabricação de sacos para enfiamento de gêneros. Assim, das dez fábricas da indústria têxtil na Bahia, sete estavam em Salvador, duas em Valença e uma em Cachoeira. Forneciam ainda tecidos grosseiros para vestimenta dos escravos de todas as províncias do Império. Além destas atividades, a venda de cal e cerâmica

59 FERREIRA, 1875.

60 SANTOS, 2007, p. 70.

61 NASCIMENTO, 1986, p. 26.

também animou as exportações e contribuiu para a renda interna através do imposto de indústria e profissão, nos primeiros anos da década de 1870.

TABELA 1. DESTINOS DAS EXPORTAÇÕES DA BAHIA, 1872-1873<sup>62</sup>

Destino	Valores
Alagoas	227:266\$868
Ceará	47:778\$864
Espírito santo	20:831\$925
Maranhão	58:549\$234
Pará	130:585\$920
Paraíba	2:720\$640
Pernambuco	3:194\$200
Rio de Janeiro	753:241\$707
R. G. do Norte	526:830\$822
R. G. do Sul	1:416\$240
Santa Catarina	250:481\$386
São Paulo	10:750\$310
Sergipe	97:017\$980
TOTAL	351:338\$898

Das importações feitas através da grande e pequena cabotagem, das vias marítimas complementadas por algumas conexões terrestres, o charque e a farinha de mandioca eram os grandes destaques.

Parte da carne que abastecia o comércio baiano vinha de importações trazidas do Rio Grande do Sul e da região do Rio da Prata, outra parte vinha do sertão são-franciscano. Cleide Chaves analisou em sua dissertação de Mestrado, intitulada *De um porto a outro: A Bahia e o Prata (1850-1889)*, o comércio entre estas duas regiões através dos comerciantes envolvidos.<sup>63</sup> Segundo Chaves, os tratados de comércio liberavam as águas platinas às embarcações brasileiras e

62 ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. Fala do Presidente da Província, 1874.

63 CHAVES, C. de. *De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)*. 2001. 131 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

beneficiavam a economia brasileira, especialmente a da província do Rio Grande, com a isenção de impostos sobre o gado em pé vindo do Uruguai. Nutria-se a esperança de que os charqueadores e comerciantes nacionais pudessem suprir as demais províncias do Império. No entanto, pelo menos até finais do século XIX, o porto da Bahia foi abastecido de carne oriunda da Argentina e Uruguai, além do Rio Grande do Sul.<sup>64</sup>

O comércio externo do charque tinha cotações de câmbio, valores de frete, preços, qualidade e quantidade existentes na praça divulgados nos periódicos e almanaques em circulação na cidade, o produto sendo negociado nas próprias casas comerciais. Estruturou-se um sistema organizado principalmente a partir da ingerência do capital inglês, com a libra esterlina como moeda principal dos negócios. No Uruguai havia permissão para a circulação da moeda brasileira, além da libra inglesa. E com a criação do Banco Mauá no Uruguai, a moeda brasileira passou a circular também nos demais países da Bacia do Prata. Os comerciantes baianos encontraram então poucos obstáculos monetários para se instalarem nas casas de comércio e nos pontos de venda da região platina.<sup>65</sup>

A duração de uma viagem de Salvador para Buenos Aires era, em média, de vinte e um dias, sem contar com as paradas nos portos do Rio de Janeiro e do Rio Grande, podendo se alongar até quarenta dias. Com a embarcação a vapor, este tempo se reduziu de três a vinte dias, a depender das escalas.<sup>66</sup> Da Bahia partiam embarcações carregadas de farinha de mandioca, açúcar, aguardente, tabaco, sal e cacau, que retornavam com carregamentos de carne, sebo e couro, originados principalmente do Uruguai e da Argentina.

A carne importada para o Brasil era desembarcada no Rio de Janeiro, Salvador e Recife, e a partir destes portos era espalhada pelas demais províncias e pelo interior através de uma ampla rede de distribuição. Salvador abastecia boa parte de Aracaju e Maceió, além do seu próprio litoral, até Ilhéus e Caravelas, e também os sertões, através de tropeiros e caixeiros.<sup>67</sup> Os preços do produto variaram

---

64 CHAVES, 2001, p. 52.

65 Ibid., p. 55

66 SHWARTZ, S. B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial- 1530-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 161.

67 MATTOSO, 1978, p. 244.

muito na segunda metade do século XIX, sofrendo com fatores internos e com as crises de superprodução. Na década de 1850, a epidemia de cólera morbos na Argentina quase fechou os portos brasileiros para este comércio, e evidentemente colaborou para a elevação dos preços. O Rio Grande do Sul não atendia nem a terça parte do consumo de carne seca do Brasil, que excedia a mais de um milhão de arrobas por ano. Esta demanda era, portanto, muito dependente do Prata.<sup>68</sup>

Havia no comércio com a Bahia certo equilíbrio entre o Rio Grande e os portos do Prata, com uma tendência de preços mais baixos para o charque platino, dado o próprio desenvolvimento das suas charqueadas, e maior domínio das técnicas de produção. Em períodos de crise, além do charque, o Rio Grande também fornecia farinha para a Bahia. Os principais comerciantes da praça baiana consignatários de charque eram Joaquim Pereira Marinho, Francisco José Godinho, Antônio Ferreira Pontes e Francisco Broxado Chaves. Outros também citados na documentação, principalmente após a década de 1870, foram: Francisco Fernandes Mesquita, Antônio José de Sousa Belens, Manoel José Bastos, Francisco Cardoso e Silva, José Rodrigues da Costa, Raymundo Pereira de Magalhães.

Além da carne charqueada vinda por cabotagem, havia a carne verde que era trazida dos sertões, uma vez que o gado foi, ao longo dos anos e sob ordens régias, tanguado das zonas litorâneas para o interior da colônia, visando-se evitar prejuízos às lavouras de cana. O gado de criar espalhou-se da Bahia a Minas Gerais, atravessou o Rio São Francisco, chegando até Sergipe, Pernambuco, Piauí, Goiás, Maranhão e Ceará.<sup>69</sup> O transporte das boiadas que abasteciam a capital baiana era feito por meio de rotas que cortavam ou margeavam o Rio São Francisco, a partir de fazendas e currais, chegando até Feira de Santana.

As dificuldades eram muito grandes nestes caminhos terrestres. Além do flagelo das secas, também haviam os atoleiros formados durante os períodos das chuvas. As viagens oriundas de Jacobina, se feitas sem paradas longas, duravam de nove até quinze dias; e a partir das províncias além do São Francisco até Feira de Santana, o tempo de viagem dobrava ou mesmo triplicava, forçando paradas

---

68 CHAVES, 2001, p. 65.

69 LOPES, R. F. *Nos currais do matadouro público: o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX. (1830-1873)*. 2009. 153f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2009. p. 19.

estratégicas mais longas para descanso dos bois e das tropas.<sup>70</sup> Tudo isto contribuía para que parte desta carne chegasse à capital por via marítima trazida por embarcações que partiam dos portos localizados ao longo do Recôncavo, tal como se fazia com toda a farinha de mandioca.

A farinha de mandioca que abastecia Salvador e sua *hinterland* era produzida em vilas e comarcas localizadas ao longo do litoral baiano, como São Mateus, Caravelas, Porto Seguro, Camamu, Cairu, Aldeia, Maragogipe e Nazaré, esta última considerada como grande centro distribuidor para a capital e seu entorno.<sup>71</sup> Com o passar dos anos, outros centros produtores foram surgindo, valendo a pena citar Alcobaça, Barcelos, Maraú, Valença, Santarém, Barra do Rio de Contas, Cachoeira, Canavieira,<sup>72</sup> na zona costeira, e também Alagoinhas, Ilhéus, Santo Amaro e Feira de Santana, na direção do interior do continente.<sup>73</sup>

Observando a entrada de farinha no celeiro público entre os anos de 1861 e 1865 (Quadro 1), verifica-se a irregularidade deste movimento. Nos meses de abril e maio de 1861, abril, agosto e setembro de 1862, março e setembro de 1863, e julho de 1865, teve-se uma grande alta na entrada do produto no celeiro, enquanto no ano de 1864 não se observou alterações significativas neste volume.

O abastecimento era garantido por mar, a partir da saída do produto pelos portos das áreas produtoras do Recôncavo, principalmente de Nazaré das Farinhas, embarcados em saveiros e canoas. Com a introdução das ferrovias, facilitou-se o escoamento terrestre do produto originário de Feira de Santana, que teve sua produção ampliada como consequência do desmembramento das grandes propriedades, em pequenas unidades rurais, que assumiram a forma de sítios integrados na lavoura de manutenção.<sup>74</sup> O mesmo aconteceu em Alagoinhas, que começou a se destacar como fornecedora de farinha para a capital a partir de 1860, devido a uma postura provincial que determinava aos produtores alagoi-

---

70 LOPES, p. 30.

71 Esta condição de fornecedora da farinha para Salvador fez com que a cidade passasse a ser conhecida como Nazaré das Farinhas.

72 DIÁRIO DA BAHIA. 21 abr. 1858: Relatório da Assembleia Legislativa da Bahia, Dr. Bonifácio Nascente de Azambuja.

73 Fala do Presidente da Província Joaquim Antão Fernandez Leão na abertura da Assembleia Legislativa – 1º de março de 1862.

74 POPINO, R. E. *Feira de Santana*. Salvador: Itapuã, 1968. Pg. 107.

nhenses o cultivo ao menos uma vez por ano de produtos de subsistência, como mandioca, inhame, batata doce, etc. Ilhéus também se destacou a partir da década de 1860; em 1864/1865 exportou para Salvador 2.656 sacos de farinha, no valor de 5:312\$000, e 4.444 sacos, no valor de 6:252\$400, respectivamente.<sup>75</sup>

QUADRO 1. ENTRADA DE FARINHA DE MANDIOCA NO CELEIRO PÚBLICO: 1861 – 1865 (EM ALQUEIRES)<sup>76</sup>

Meses	1861	1862	1863	1864	1865
Janeiro	-	4.294	3.415	2.747	2.695
Fevereiro	-	2.603	2.615	2.056	2.952
Março	-	3.936	5.879	3.940	3.385
Abril	18.860	6.971	3.374	2.269	3.699
Maiο	14.846	4.569	4.250	3.121	3.596
Junho	8.047	3.903	3.268	4.197	5.192
Julho	5.360	6.454	3.323	4.109	36.860
Agosto	3.871	6.037	4.120	3.396	5.973
Setembro	2.836	6.796	6.552	3.498	2.675
Outubro	5.207	1.967	1.602	3.200	2.717
Novembro	3.495	3.291	3.187	3.577	-
Dezembro	2.087	4.634	2.699	2.274	-

Os distritos produtores de mandioca da antiga Comarca de Porto Seguro, no extremo sul da Bahia, Caravelas, Vila Viçosa, Alcobaça e Prado, tiveram as remessas para a capital reduzidas ao final da década de 1840, mas nos distritos de Camamu, Maraú, São Miguel e Rio de Contas, vinculados à antiga Comarca de Ilhéus, a produção de farinha continuou a crescer mesmo depois das décadas de ascensão da economia exportadora de cacau e café. Em Camamu e Valença a produção duplicou, e em Rio de Contas esse crescimento foi até maior, sendo que, em 1864, Ilhéus exportou mais de 2.600 alqueires de farinha, e no ano seguinte, mais de 4.500, volume significativo para uma região que antes não produzia excedente comerciável de farinha. Já no Recôncavo, vilas como Nazaré e Maragogipe, que ao final do século XVIII passaram a conhecer a concorrência da produção açucareira, a mandioca não foi abandonada, e se continuou a fornecer

75 DIÁRIO DA BAHIA, 21 fev. 1866.

76 ARQUIVO MUNICIPAL. Entrada de farinha de mandioca no celeiro público –. 1861/64 – Livro 55.1; 1865 – Livro 55.2.

farinha para abastecimento da capital.<sup>77</sup> Jaguaribe superou o excedente comerciável em mais de 30% ao longo do século XIX. Na verdade, os municípios do entorno da Baía de Todos os Santos forneciam mais da metade da farinha que dava entrada no celeiro público de Salvador.

É importante notar que os lavradores do sul do Recôncavo produziam não só farinha, mas também uma variedade ampla de gêneros visando o abastecimento do mercado interno. Na feira de Nazaré comerciava-se, além da farinha, feijão, milho, limões, caju, bananas, melancias, ananases, quiabo, repolho, dendê, pepinos, jacas, maxixe, cocos, verduras, ovos, azeite de dendê, bois, galinhas, frangos, patos e perus, aguardente, rapadura, juntamente a sabão, gamelas, tabaco em corda ou pó, e outros gêneros não comestíveis. Durante grande parte do século XIX, foi este mercado o maior centro abastecedor da praça soteropolitana.<sup>78</sup>

Em todos estes centros temos ação dos atravessadores, que tinham por prática açambarcar o produto direto na fonte produtora, antes mesmo de sua circulação. Em Feira de Santana, não era permitido o comércio de farinha ou qualquer outro gênero alimentício antes das 14 horas, com o intuito de atender à demanda local.<sup>79</sup> A depender da circunstância, Salvador poderia desempenhar o papel de exportadora ou de importadora do produto, recorrendo ao comércio interprovincial em épocas de crise para adquirir farinha no Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Sergipe, Rio Grande do Norte, e Paraná; e exportando para Alagoas, Pernambuco, Espírito Santo, Sergipe, e Ceará nas épocas em que o mercado externo tornava-se mais atraente ao comerciante.<sup>80</sup>

Podemos concluir então que a economia escravista de exportação necessitava de uma atividade que estivesse voltada para garantir a alimentação de sua mão de obra, o que incentivou o surgimento de um mercado interno. E na medida em que o aumento populacional fez crescer o consumo de gêneros alimentícios na

---

77 BARICKMAN, 2003, p. 154-158.

78 REBELLO, D. J. A. *Corographia, ou abreviada História geographica do Imperio do Brasil, especialmente da Provincia da Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos*. Bahia: Typographia Imperial e Nacional, 1829. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia*, Salvador, v. 55, p. 9-231, 1929.

79 SANTOS, 2007, p. 20.

80 DIÁRIO DA BAHIA. 21 abr. 1858: Relatório da Assembleia Legislativa da Bahia, Dr. Bonifácio Nascente de Azambuja.

capital baiana, ampliou-se a demanda para abastecimento junto aos mercados regionais. Concomitante a este aumento demográfico havia a movimentação da população flutuante formada por marinheiros, navegantes e escravos, que também procuravam na cidade formas de se alimentar enquanto ali permaneciam. A importância econômica do abastecimento tornou-se ainda maior quando houve oscilação das exportações nos mercados externos, o que a tornou a cabotagem a melhor alternativa para investimentos de capitais para os grandes comerciantes.

É neste contexto que o porto soteropolitano exerceu mais claramente o seu duplo papel: durante mais de três séculos Salvador foi o entreposto comercial mais importante das Américas, se destacando no exercício da conexão entre a Europa e o novo mundo, e mesmo perdendo depois a importância para outros portos, permaneceu como grande importador, e exportador, de mercadorias, ideias, culturas, povos, etc., ligando Salvador ao universo industrial. E, paralelo a isto, foi desenvolvendo um destacado protagonismo na ligação entre a capital baiana, com sua *urbis* em franco desenvolvimento, e o mundo rural, e toda a extensão de sua *hinterland*, especialmente pela alimentação de seu povo.

## Referências

- AUGEL, M. P. *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*. 1975. 285 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1975.
- BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780 -1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- CÂMARA, A. A. *A Bahia de Todos os Santos: com relação ao melhoramento de seu porto*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzingher, 1911.
- CHAVES, C. de. *De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)*. 2001. 131 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.
- COSTA, A. *A marinha mercante: o problema da atualidade*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.
- FERREIRA, M. J. *Província da Bahia*. Rio de Janeiro: Tiphografia Nacional, 1875.
- LAPA, A. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: HUCITEC, 2000.

- LOPES, R. F. *Nos currais do matadouro público: o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX. (1830-1873)*. 2009. 153f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2009.
- MASCARENHAS, C.; PEIXOTO, J. *Saveiros de vela de içar: 400 anos de história ameaças, potencialidades e propostas*. *Revista Vera Cidade*, [S.l.], ano 4, n. 5, out. 2009.
- MATTOSO, K. M. de Q. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. Salvador: Secretaria de Educação e Cultura do Estado da Bahia, 1978.
- MATTOSO, K. *Bahia no século XIX: uma província no império*. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1992.
- NASCIMENTO, I. M. *O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)*. 1986. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Centro de Estudos gerais, Universidade Federal Fluminense, 1986.
- REBELLO, D. J. A. *Corographia, ou abreviada História geographica do Imperio do Brasil, especialmente da Provincia da Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos*. Bahia, Typographia Imperial e Nacional, 1829. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia*, Salvador, v. 55. p. 9-231. 1929.
- RIBEIRO, E. *Abastecimento de farinha da cidade do Salvador – 1850-1870*. 1982. 164 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Federal da Bahia, Salvador, 1982.
- ROSADO, R. *O porto de Salvador: Modernização em projeto: 1854-1891*. Salvador: UFBA, 1983.
- SAMPAIO, C. N. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.
- SANTOS, M. *O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana*. Salvador: Livraria Progresso, 1959.
- SANTOS, F. G. dos. *Economia e cultura do candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros – 1850/1937*. 2007. 289 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.
- SHWARTZ, S. B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial- 1530-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SOARES, S. F. *Estatística do comércio do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869/70 – 1870/71.

TAVARES, O. *Bahia: imagens da terra e do povo*. Rio de Janeiro: Edições de Ouro, 1967.

ZORZO, F. *Ferrovias e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e sudoeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001.

# A modernização do Porto de Salvador na Primeira República (1891-1930)<sup>1</sup>

RITA DE CÁSSIA SANTANA DE CARVALHO ROSADO

~~~~~

A concessão é um ato de tal relevância que se o considera fora da esfera traçada para as funções ordinárias da administração pública: a concessão sempre envolve a alienação temporária de uma parcela da soberania nacional.<sup>2</sup>

## Introdução

Neste artigo, apresento uma síntese sobre a construção do porto de Salvador<sup>3</sup> no período da Primeira República. Trata-se de uma obra de infraestrutura inserida na política de modernização técnica do sistema urbano, iniciada no Rio de Janeiro, e que se expandiu por diversas capitais do país. Modernização técnica entendida por Nestor Goulart, no período de 1890 a 1930, como uma prática que “criava espaços para o desfrute de uma burguesia em ascensão, tanto na área

- 
- <sup>1</sup> Agradeço com carinho à Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Marli Geralda Teixeira, pela revisão criteriosa que muito contribuiu para o ordenamento do texto.
  - <sup>2</sup> O COMMERCIO do Estado da Bahia aos Poderes Públicos Federal: rescisão do contrato da Companhia das Docas do Porto da Bahia. Representação da Associação Commercial e dos Delegados do Commercio da Bahia ao Exm<sup>o</sup> Sr. Presidente da República e Memorial apresentado pelo deputado federal Pires de Carvalho, representante do 1<sup>o</sup> districto do Estado da Bahia. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio de Rodrigues & C. 1916, p. 34.
  - <sup>3</sup> Pirrene conceitua “porto” como “um lugar por onde se transportam mercadorias, portanto, um ponto particularmente ativo de trânsito”. Esclarece que a palavra “porto”, originária do latim *portus* (porto, enseada, refúgio, abrigo), é expressão frequentemente presente nos textos dos séculos X e XI. Definição oportuna para ser aplicada a portos com feições naturais, primitivas, como o porto de Salvador, durante o período colonial e parte significativa do século XIX. Para conceituar portos na atualidade, no mundo da globalização, proponho a definição de Frédéric Monié e Flávia Vasconcelos, como consta no texto e que corresponde às notas 6 e 7. Ver PIRRENE, H. *História econômica e social da Idade Média*. 6. ed. São Paulo: Mestre Jou, 1982. p. 48.

central, [...] como junto às praias, nos bairros residenciais, tirando proveito das paisagens naturais da cidade.”<sup>4</sup> Explica que “a modernização técnica, não se deu de forma homogênea, para todos os segmentos sociais”. Ela “atingiu áreas de interesse das classes dominantes, inclusive da infraestrutura.”<sup>5</sup>

No âmbito da proposta de modernização técnica estavam incluídos os investimentos direcionados aos meios de transporte e também aos portos. Estes últimos representavam importantes instrumentos fixos, responsáveis pela articulação entre a produção local, o mercado nacional e internacional, fosse de exportação de produtos primários ou de importação de manufaturados e equipamentos necessários às obras estruturantes. O sistema marítimo portuário mundial, do mundo contemporâneo, é responsável pelo escoamento de aproximadamente 90% do comércio internacional.<sup>6</sup> Os portos se destacam, no contexto da nova ordem mundial, como “verdadeiros territórios situados nos espaços de manobra de um ‘tabuleiro’ mundial e regional, com possibilidades para articulações diferenciadas”,<sup>7</sup> e caracterizam-se como “entes dinamizadores de atividades básicas, formando um apoio das cidades que ajudam a moldar.”<sup>8</sup>

O porto de Salvador muito se destacou pela localização privilegiada no cenário da Baía de Todos os Santos. Baía que assumiu uma posição central no litoral ocidental do Atlântico Sul nos séculos XVI, XVII e XVIII e primeira metade do século XIX. O porto ali encravado atuou como porta de entrada dos colonizadores, de milhares de africanos escravizados, de ponto de escala da Carreira da Índia, de bens manufaturados europeus, de bens imateriais/intangíveis e como porta de saída de riquezas. No século XIX, após a abertura dos portos em 1808, o porto de Salvador ampliou o seu raio de ação, integrando-se, na condição de país do

---

4 REIS FILHO, N. G. Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro (1808-1945). In: MOTA, C. G. (Org.). *Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500-2000): a grande transação*. São Paulo: SENAC, 2000. p. 104-105.

5 Ibid., p. 113.

6 MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogêneas e dinâmicas de diferenciação. *Confins: Revista franco-brasileira de geografia*, [São Paulo], n. 15, 2012. Disponível em: <<http://confins.revues.org/7685>>. Acesso: 14 nov. 2012.

7 Ibid.

8 BOSA, M. S. Puertos y Ciudad en el mundo Atlántico: el puerto de las Palmas de Gran Canaria. In: SANTOS, F. G. (Org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011. p. 67.

terceiro mundo/periférico, ao imperialismo clássico, em que “um poderio sem precedentes estava concentrado na Grã-Bretanha e França.”<sup>9</sup>

Desde 1977, com a criação da CODEBA – Companhia das Docas do Estado da Bahia, oficialmente, o porto de Salvador constituiu o Complexo Portuário do Estado da Bahia ao lado do porto de Ilhéus (a 500 km de Salvador) e do porto de Aratu. Tanto o de Salvador quanto o de Aratu encontram-se localizados na Baía de Todos os Santos. O primeiro, operando com o perfil de porto exportador de produtos, destacando-se na movimentação de contêineres, de cargas gerais – trigo, celulose, por exemplo –, e também na recepção de cruzeiros marítimos. É um dos maiores exportadores de frutas do Brasil, com expressiva participação no comércio exterior.

O porto de Aratu, construído na década de 1970, nasceu programado para exercer função bem diversa. Cabe a ele atender às demandas de minérios e produtos petroquímicos provenientes do Centro Industrial de Aratu e do Complexo Petroquímico de Camaçari. Contribui com 60% das operações da CODEBA, responsável pelo desenvolvimento da mineração na Bahia.

O porto de Salvador, pelo menos durante quatro séculos, atendeu às demandas locais, regionais e internacionais com as feições de porto “natural” e/ou “primitivo.”<sup>10</sup> A condição de porto organizado,<sup>11</sup> de porte moderno, foi uma conquista iniciada ao longo da Primeira República.

9 SAID, E. W. *Cultura e imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras. 1995. p. 38.

10 MONIÉ; NICO, 2012, p. 5, se referem ao modelo cronológico de análise de Brian Hoyle (1989), que considera porto primitivo aquele que se mantém no estágio inicial de desenvolvimento e que mantém um íntimo vínculo físico-morfológico e funcional com o tecido urbano dentro de uma relação simbiótica de beneficiamento mútuo.

11 A expressão “porto organizado”, que encontrei pela primeira vez, foi em relação ao porto de Salvador quando inauguradas as primeiras obras em 1913. Assim considerado ao dispor oficialmente de uma administração unificada, de taxas uniformizadas quanto à sua espécie, quanto à incidência e denominação e de terminais especializados (a inauguração do primeiro trecho do novo cais do porto de Salvador levou-o à condição de porto organizado). Mais recentemente, consultando o site do porto de Santos <[portosantosbr.blogspot.com/2011/04/historia-do-porto.html](http://portosantosbr.blogspot.com/2011/04/historia-do-porto.html)>, encontrei a informação da inauguração em fevereiro de 1892 do primeiro trecho com 260 metros de extensão, registrando o momento histórico em que o modesto atracadouro se tornava o primeiro porto organizado do Brasil. Pelo Decreto Federal nº 15.693, de 22 de Setembro de 1922, foi oficializado o Regulamento de Portos Organizados. Nesse instrumento foram designados portos organizados aqueles dotados de instalações modernas de cais, de molhes e obras congêneres, serviços de dragagem e outros necessários ao tráfego dos navios. Em 1934, o Decreto nº 24.447, de 22 de junho, qualifica como portos organizados os que tenham sido melhorados, ou aparelhados, atendendo-se às necessidades da navegação e da movimentação e guarda de mercadorias e cujo tráfego se realize sob a direção de uma “administração do porto”, a quem cabe a execução dos “serviços portuários” e a conservação das

Em 1891, registrava-se o deferimento e aprovação de projeto para a construção do porto. As prorrogações se sucederam até que o Decreto nº 5.550, de 06/06/1905, aprovou o contrato celebrado em 1900 entre o Governo Federal e a Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia. As obras foram então iniciadas em 1906 e, no ano de 1930, o porto, mesmo em construção, dispunha de equipamentos que lhe asseguravam as feições de um porto modernizado. Dispunha de cais que permitia a movimentação de grandes cargueiros, o embarque e desembarque de navios e passageiros e de 08 armazéns, correspondendo a 18.000 m<sup>2</sup>, aproximadamente. A sua construção exigiu a convergência de esforços na solução de conflitos de ordem jurídica, político-econômica, financeira e social.

Diversos e plurais foram os interesses envolvidos. Obra de infraestrutura, de grande porte, dependeu, enormemente, da efetiva participação do capital internacional que, por meio de contrato com o Governo Federal, se associou ao capital nacional. Tanto a construção quanto a exploração comercial do Porto da Bahia<sup>12</sup> estiveram, por cessão, sob a responsabilidade da Companhia Cessionária, supervisionadas pelos governos federal e estadual, como cedentes.

Fundamentou a elaboração deste texto, principalmente, a coletânea de leis, decretos e demais atos oficiais de 1891 a 1926, por registrar os sucessivos decretos federais, leis, avisos de órgãos afins, acordos e projetos relativos ao Porto da Bahia; os documentos originais custodiados pelo Arquivo Público do Estado da Bahia-APEB-Seção Alfândega, que tratam mais especificamente sobre os trapiches – alfandegamento, mapas de armazenamento de mercadorias; os Relatórios da Associação Comercial da Bahia; as falas de Presidentes da Província; os

---

instalações portuárias. A LMP/Lei de Modernização dos Portos nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, define porto organizado aquele construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. E, por fim, na Lei dos Portos nº 12.815, de 05 de junho de 2013, porto organizado é definido como bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de autoridade portuária. A Lei encontra-se regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 28 de junho 2013.

O porto de Salvador, de 1913 aos dias atuais, se mantém na condição de porto organizado, como os demais portos do país, em conformidade com a legislação.

12 Os termos “porto de Salvador” e “Porto da Bahia” eram expressões empregadas como sinônimas, até a década de 1950, aproximadamente.

Relatórios dos Governadores da Bahia; o Diário de Notícias; e a bibliografia citada e relacionada nas referências ao final do capítulo.

O texto consta de duas partes. A primeira trata sobre o século XIX, momento a ser abordado para o entendimento do retardamento da transição do porto de Salvador, de característica natural, de porto primitivo para um porto moderno e organizado. A segunda foca na construção do porto entre 1891 e 1930.

## Século XIX: momento histórico a resgatar

Realiza-se, a 13 de maio corrente [...] a inauguração solene de 220 metros de cais, de cabotagem, e 350m de cais de atracação, com 8 metros de água nas marés mínimas, ao qual poderão acostar vapores, calando até 24 pés. Nesse dia serão também inaugurados os 3 grandes armazéns, devendo o 4º ficar concluído até o fim do corrente mês [...] O canal de acesso ao cais mede 150 metros de largura e bacia dragada, a 8 metros em frente ao cais, tem 250 metros de largura.

Os regulamentos para os serviços do tráfego do novo cais serão os mesmos adotados em Santos, bem como iguais serão as taxas cobradas pelos diferentes serviços.<sup>13</sup>

Comemorado festivamente pelo Governo do Estado da Bahia, pela Companhia Cessionária do Porto da Bahia e por parte da sociedade baiana, o 13 de maio de 1913 pode ser reconhecido como expressão das reivindicações locais de melhorias para o porto e dos desdobramentos da segunda Revolução Industrial, que se processou no século XIX. O porto de Salvador tornara-se tema prioritário do segmento de comerciantes trapicheiros, de exportadores, de importadores baianos e estrangeiros que atuavam na praça de Salvador. Reivindicavam, àquela época, um porto seguro, compatível com a movimentação que lhe era peculiar.

Em se tratando da construção do porto de Salvador, o século XIX dificilmente poderá ser colocado à parte. A segunda metade dos oitocentos foi o momento em que o ideal de modernidade conquistou espaço, ao privilegiar a construção de um sistema de transporte onde se inclui a emergência de reivindicações sistêmicas pela melhoria e construção de portos, como suportes fixos às demandas

---

13 OBRAS do porto. *Diário de Notícias*, p. 1, 9 maio 1913.

das hidrovias e ferrovias, nas principais cidades do Brasil, entre as quais a cidade de Salvador.

A evolução do comércio marítimo nacional teve como marco a abertura dos portos em 1808, episódio que representou “etapa fundamental de um processo pelo qual se passa do antigo monopólio português para nova modalidade de inserção do Brasil na economia mundial.”<sup>14</sup> Um “feito reafirmado em 1822 pela independência”,<sup>15</sup> que possibilitou de imediato a articulação legal com o comércio internacional. A instalação da infraestrutura de transportes [destaque para a malha ferroviária] e comunicações se seguiu à maioria do imperador, em 1840, o que representou uma mudança significativa no processo de urbanização do país. Entretanto, não houve qualquer instalação portuária “de maior envergadura, com cais, guindastes e armazéns [...]”.<sup>16</sup> Obras desse tipo foram concretizadas durante as primeiras quatro décadas da República. Mas há de se verificar, todavia,

[...] a limitada, mas significativa expansão do mercado interno, com a passagem da manufatura para o sistema fabril, com a introdução da máquina a vapor, de aperfeiçoamento na técnica de produção manufatureira e agrícola, com o florescimento das relações capitalistas, presentes nas principais atividades.<sup>17</sup>

Foram inauguradas, no Brasil, 70 fábricas entre 1850 e 1860, as quais produziam chapéus, sabão, tecidos de algodão e cerveja, dentre outros, com a utilização de motor hidráulico ou a vapor. Paralelamente, foram fundados 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 companhias de seguro, além da construção de 08 estradas de ferro e estabelecimento de empresas de transportes urbanos.<sup>18</sup> Estas últimas iniciativas estavam incluídas no empreendimento de instalação da malha ferroviária, que se tornou viável, no

14 RICUPERO, R. O problema da Abertura dos Portos. In: OLIVEIRA, L. V. de; RICUPERO, R. (Org.). *A Abertura dos Portos*. São Paulo: Senac, 2007. p. 19.

15 CARVALHO, J. M. de. As marcas do período. In: CARVALHO, J. M. de (Org.). *A construção nacional 1830-1889*. Rio de Janeiro: Coedição Fundacion Mafree Editora Objetiva, 2012. p. 20. (Coleção História do Brasil Nação:1808-2010, v. 2).

16 REIS FILHO, 2000, p. 93.

17 ROSADO, R. de C. S. de C. *O porto de Salvador: modernização em projeto 1854-1891*. 1983. 118 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983. p. 78.

18 *Ibid.*, p. 78-79. A autora toma como referência dados de STAIN, S. J. *Origens da evolução da indústria têxtil no Brasil 1850-1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979. p. 69-73.

período, devido ao interesse de países europeus, principalmente a Inglaterra, de exportar equipamentos ferroviários para países da América Latina. O governo imperial passou a oferecer garantias de juros mínimos aos investidores do setor, com pagamento em ouro.

Renato Lemos registra acontecimentos que encontraram espaço e se afirmaram na segunda metade do século XIX. Este foi o meio século em que se deu “a superação efetiva das estruturas coloniais”, visível nos acontecimentos “econômicos, sociais, ideológicos e políticos que se associaram a mudanças nas bases da sociedade brasileira.”<sup>19</sup> Dentre os acontecimentos, o autor destaca a extinção do tráfico internacional de escravos, a Lei de Terras, as intensas migrações internas, a Guerra do Paraguai, o movimento abolicionista, o deslocamento do polo dinâmico da cafeicultura do Vale do Paraíba para o oeste paulista, a imigração europeia, a expansão do trabalho livre, a renovação intelectual de vários setores sociais, conflitos entre o Estado, Igreja Católica e os segmentos militares, abolição da escravidão, derrubada da monarquia e implantação da República, primeira crise de superprodução cafeeira e estabilização da ordem republicana nos termos da “política dos governadores”.

Parte dos acontecimentos citados poderia ter atraído o capital internacional para investir em melhorias nos portos brasileiros. Mas também se pode aferir que o capital internacional, ao negociar com as partes interessadas, tanto no interior dos países dependentes quanto fora, optou por investir, à época, quase que maciçamente na infraestrutura ferroviária.

Os dados fornecidos por Marcelo de Paiva Abreu e Luiz Aranha Correia do Lago, utilizados por Leslie Bethell, esclarecem que os investimentos britânicos no Brasil foram bastante modestos até 1860, “[...] Mas, entre 1865 e 1885, o investimento estrangeiro direto no Brasil, praticamente todo ele britânico, mais que triplicou, passando de 7,3 milhões de libras esterlinas para 24,4 milhões.”<sup>20</sup> O total daquele capital, “quase 80% [...] foi direcionado ao desenvolvimento da rede

---

19 LEMOS, R. A Alternativa republicana e o fim da monarquia. Capítulo XI. In: GRINBERG, K.; SALLES, R. (Org. ). *O Brasil Imperial: 1870-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 405. (Coleção Brasil imperial, v. 3).

20 BETHELL, L. O Brasil no Mundo. In: CARVALHO, J. M. de (Org.). *A construção nacional 1830-1889*. Rio de Janeiro: Coedição Fundacion Mafree Editora Objetiva, 2012. v. 2. p. 141.

ferroviária brasileira”<sup>21</sup>. Informações que coincidem com a contribuição de Ana Célia Castro, ao considerar que a concentração de investimentos estrangeiros em portos se deu de forma acentuada no Brasil republicano, na primeira década do século XX, “quando as economias europeias começavam a recuperar-se da crise do final do século por volta de 1903.”<sup>22</sup> Fase em que se registrou o início da construção, em 1906, e inauguração, sete anos após, em 1913, de parte das obras do porto de Salvador. Outros estados como Pernambuco, Rio de Janeiro, Pará, Paraíba (Cabedelo) e Amazonas reivindicavam melhorias para os portos de suas capitais, principalmente, quando ainda províncias.

Cezar Honorato chama atenção para a ordem jurídica estabelecida no Segundo Reinado, representada por “um conjunto de leis e de práticas jurídicas que se mantiveram vivos ou referentes, até os dias de hoje.”<sup>23</sup> Integrava a instância jurídica, considerada pelo historiador, o Código Comercial do Império, a Lei de Terras, ambas de 1850; a Lei de Terras de Marinha – Decreto nº 4.105, de 22 de fevereiro de 1868, e o de nº 1.746, de 13 de outubro de 1869. Este último ato baixado pelo Governo Imperial, por intermédio do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio, Viação e Obras Públicas, regulamentou pela primeira vez a construção de docas e armazéns em vários portos do país. Vigorou, como muitos outros dispositivos legais instituídos no Império, por mais de meio século. Foi revogado somente na República, no início da Era Vargas.

A movimentação no porto de Salvador suscitava providências de melhorias que assegurassem a devida confiança dos usuários. Em 1868 entraram no porto 1.398 embarcações de longo curso, das quais 1.361 mercantes e 32 de guerra. Entre 1871 e 1872, o quantitativo de 461 navios frequentou o porto com uma tripulação flutuante de 11.239 marinheiros. Nos dois anos seguintes, 1873 e 1874, mais que triplica o número de navios e o de marinheiros atinge a marca de 46.516. Ao se iniciar a República, em 1891, aportaram em Salvador 730 navios, dos quais 577

---

21 BETHELL, 2012.

22 CASTRO, A. C. *As empresas estrangeiras no Brasil: 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1979. p. 91.

23 HONORATO, C. *O porto e o polvo: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. São Paulo: Editora Hucitec; Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996. p. 17. Edição Comemorativa do 450º aniversário da elevação de Santos a Vila.

eram movidos a vapor e 153 a vela.<sup>24</sup> Continuou procurado mesmo após a construção do canal de Suez, que reduziu em parte a navegação no Atlântico Sul com destino ao Oriente, que contava com o porto de Salvador como apoio.

No contingente de embarcações que o frequentava, somavam-se as que realizavam as operações comerciais entre o Brasil e a costa ocidental da África, mesmo após a extinção do tráfico de africanos escravizados. O comércio era voltado para objetos litúrgicos afro-brasileiros,<sup>25</sup> principalmente. As mercadorias brasileiras com destino à África consistiam, mais especificamente, em rolos de fumo e pipas de cachaça.

O fato era que a organização do porto naquele momento se apresentava incompatível com as demandas a ele dirigidas, visto ocupar sempre os primeiros lugares em movimentação, ao lado do porto do Rio de Janeiro.<sup>26</sup> Mantinha-se apoiado nas “docas de atracação”<sup>27</sup>, nas pontes frágeis de madeira, nos cais desprovidos de profundidade para a ancoragem, somando-se ainda o transporte realizado pelas alvarengas<sup>28</sup> das mercadorias, dos navios para o cais, para os trapiches e vice-versa. Embora indispensável, tratava-se de uma estrutura, de um tipo de engrenagem que representava graves riscos às mercadorias expostas a constantes prejuízos. Certamente, o porto de Salvador continuava deficitário considerando-se o circuito comercial que se avolumava e se diversificava em âmbitos nacional e internacional.

A operacionalização das atividades inerentes ao cais do porto e aos trapiches, em relação a ensacamento, arrumação e transporte de mercadorias, até a década de 1860, dependeu, em grande parte, da mão de obra escrava. Maria José de

---

24 MATTOSO, K. M. de Q. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: Hucitec: Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978. p. 70-71.

25 SANTOS, F. G. O movimento portuário de Salvador e as relações comerciais de objetos litúrgicos afro-brasileiros na segunda metade do século XIX. In: SANTOS, F. G. (Org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011. p. 179-187.

26 CÂMARA, A. A. *A Bahia de Todos os Santos com relação aos melhoramentos de seu porto*. 2. ed. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1911. p. 4-7.

27 Denominação que considerei apropriada para definir o conjunto constituído pelos trapiches, alfandegados ou não, pontes de madeira, cais e alvarengas.

28 Um dos acionistas da Companhia de Alvarengas era Joaquim Pereira Marinho, que na segunda metade do século XIX se destacou na praça da Bahia como comerciante, proprietário de trapiche (trapicheiro), de navios, traficante de africanos escravizados, acionista do Banco do Brasil, acionista da Cia. de Transportes Urbanos, Veículos Econômicos, Bondes de Santo Amaro e da Estrada de Ferro Central de Nazaré.

Souza Andrade, a partir de estudo fundamentado nos inventários da cidade de Salvador, no período de 1811-1860, comprovou que na distribuição da população escrava africana e brasileira, combinando ofícios e nações, pelo menos um contingente de 120 escravos estava a atender os serviços de trapiches,<sup>29</sup> no período indicado.

Entre 1860 a 1888, contudo, lentamente e de forma continuada, fatores conjunturais e estruturais passaram a minar o instituto da escravidão. João Reis calcula que “[...] entre 1872 e o último ano de escravidão, a parte escrava da população soteropolitana teria declinado de perto de 12 por cento para algo em torno de 2,5 por cento.”<sup>30</sup> Assim, o trabalho livre se sobressaía no espaço urbano e a presença do trabalho escravo nas atividades relacionadas ao porto se apresentava, praticamente, inexistente.

Ao colocar informações de autores que tratam sobre a mão de obra escrava na Salvador do século XIX, busca-se alcançar o nível da participação do trabalho compulsório em atividades específicas no mundo do cais do porto da cidade Salvador. Entendo que os dados refletem as transformações que se processavam em relação às demais atividades desenvolvidas na Bahia e no país, que se agregavam a outras de ordem política, ideológica, econômica e cultural, responsáveis por mudanças nas bases da sociedade brasileira. Quando Renato Lemos argumenta ter sido a segunda metade do século XIX um momento de “superação efetiva das estruturas coloniais”,<sup>31</sup> refere-se a todo o território brasileiro. Deve-se lembrar, porém, que as mudanças em cada região do país se processavam em ritmo e intensidade diferentes. Estímulos de ordem econômica possibilitaram ao Sudeste, por exemplo, uma caminhada em ritmo acelerado. O mesmo não aconteceu com o Nordeste, onde a superação das estruturas coloniais se deu, porém, lentamente.

Inúmeras propostas para modernizar portos no país foram dirigidas ao Governo Imperial, inclusive da província da Bahia. Em outubro de 1869, a publicação do Decreto Imperial nº 1.746 garantiu a legalização das propostas para

---

29 ANDRADE, M. J. de S. *A mão de obra escrava em Salvador: 1811-1860*. 1. ed. São Paulo: Corrupio, 1988. p. 147-148.

30 REIS, J. J. De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, p. 199-242, 2000. p. 200-201.

31 LEMOS, 2009, p. 405.

a construção de portos no Brasil. O Art. 1º declara: “Fica o Governo autorizado para contratar a construção nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação.”<sup>32</sup> A permissão quanto à participação do capital estrangeiro por meio da presença de empresas estrangeiras está assim referida:

[...] as empresas estrangeiras serão obrigadas a ter representantes nas localidades em que tiverem seus estabelecimentos, para tratarem diretamente com o Governo Imperial. As questões que se suscitarem entre o Governo e os empresários, a respeito dos seus direitos e obrigações, poderão ser decididos no Brasil por árbitros, um dos quais será de nomeação do Governo, e outro do empresário, e o terceiro por acordo de ambas as partes ou sorteado.<sup>33</sup>

O Estado, na forma de concessão do serviço público, como propõe o Decreto, “transfere para outrem o usufruto do seu patrimônio para que este o explore.”<sup>34</sup> Creio que o Decreto produziu efeitos contraditórios, no caso do porto de Salvador e de outros portos do Nordeste, visto que os peticionários continuaram a solicitar a possibilidade de realizar projetos que previam a modernização do porto. Ao mesmo tempo, contribuiu para arregimentar a ação dos contestadores representados pelos comerciantes trapicheiros.<sup>35</sup> Defensores da preservação dos cais, dos trapiches e das alvarengas a eles pertencentes e/ou por eles controlados, investiam sistematicamente em propostas de melhorias direcionadas às suas “docas de atracação”, de forma a persistir o porto compartimentado, como visualizado nas Figuras 1 e 2 que se seguem.

32 BRASIL. Decreto nº 1.746, de outubro de 1869. Autorisa o Governo a contractar a construção, nos diferentes portos do Imperio, de dócas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. *Diário Oficial*. Rio de Janeiro, 1869. v. 1, p. 189, pt. I, Art. 1º, § 13.

33 *Ibid.*, Art. 1º, § 13.

34 HONORATO, 1996, p. 88.

35 Refiro-me (século XIX) à categoria dos grandes comerciantes pertencentes à classe dominante, dedicados a várias atividades além daquelas estritamente comerciais. Monopolizavam o comércio exportador/importador, eram proprietários de indústrias, de trapiches, de companhias de paquetes, de navios, de alvarengas. Ocupavam a área comercial da Cidade Baixa. Todos eram comerciantes, mas nem todos eram trapicheiros. Mantinham em comum o interesse de melhorar, dotar o porto de condições capazes de atender plenamente ao comércio de importação e exportação. Mas, por caminhos diferentes, como registrados neste artigo.

Prover o porto de Salvador de melhoramento interessava tanto à fiscalização e arrecadação da Alfândega quanto à comodidade do comércio marítimo. Logo após 1869, foram apresentadas propostas para

[...] a construção de docas e outras obras nos portos – Rio, Santos, Bahia, Recife, Paraíba, Fortaleza, Belém – atendida só a do Rio de Janeiro. Para o da Bahia se sobressaiu o projeto de quatro comerciantes: Antônio Francisco de Lacerda, Paulo Pereira Monteiro, Francisco de Sampaio Vianna e Joaquim de Castro Guimarães.<sup>36</sup>

Antônio Francisco de Lacerda, um dos proponentes, além de tentar melhorias para o porto, estava à época (1869-1873) construindo, em Salvador, o elevador hidráulico (atual Elevador Lacerda) com o apoio do governo provincial. O elevador representou uma das primeiras unidades de transporte vertical, no Ocidente, que facilitou enormemente a comunicação entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta, papel que desempenha até os dias atuais.

Quanto à proposta direcionada ao porto de Salvador pelos quatro comerciantes referidos, inclusive Antônio Francisco de Lacerda, encontrou resistência por parte de destacados comerciantes trapicheiros – Antônio Pedroso de Albuquerque, Joaquim Pereira Marinho, Augusto Gomes Moncorvo, José Pinto Rodrigues da Costa e Manoel José de Magalhães. Coincidentemente, a proposta foi indeferida, igualmente a outras.

As Figuras 1 e 2 espelham a infraestrutura física do porto de Salvador na segunda metade do século XIX. Transmite uma ideia do caráter compartimentado daquele espaço, principalmente a área que abrangia a freguesia da Conceição da Praia, Nossa Senhora do Pilar e região da Jiquitaia. Os cais e/ou “docas de atracção” geralmente recebiam o nome do proprietário, da família proprietária ou, no caso de arrendamento, poderia receber o nome da família do arrendatário. Na Figura 1, da direita para a esquerda estão o Cais do Pedroso bem ao lado da Alfândega, e o Cais do Ramos e das Amarras. A Imagem 2 mostra a continuidade do Cais das Amarras e destaca a Associação Comercial da Bahia, a Praça Riachuelo, o Cais Novo, a Praça do Comércio e o Trapiche Julião.

36 RELATÓRIO apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura Comércio e Obras Públicas, Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque. Teor: Docas; Rio de Janeiro Typographia Universal de E. H. Laemanert, 1870. p. 79.

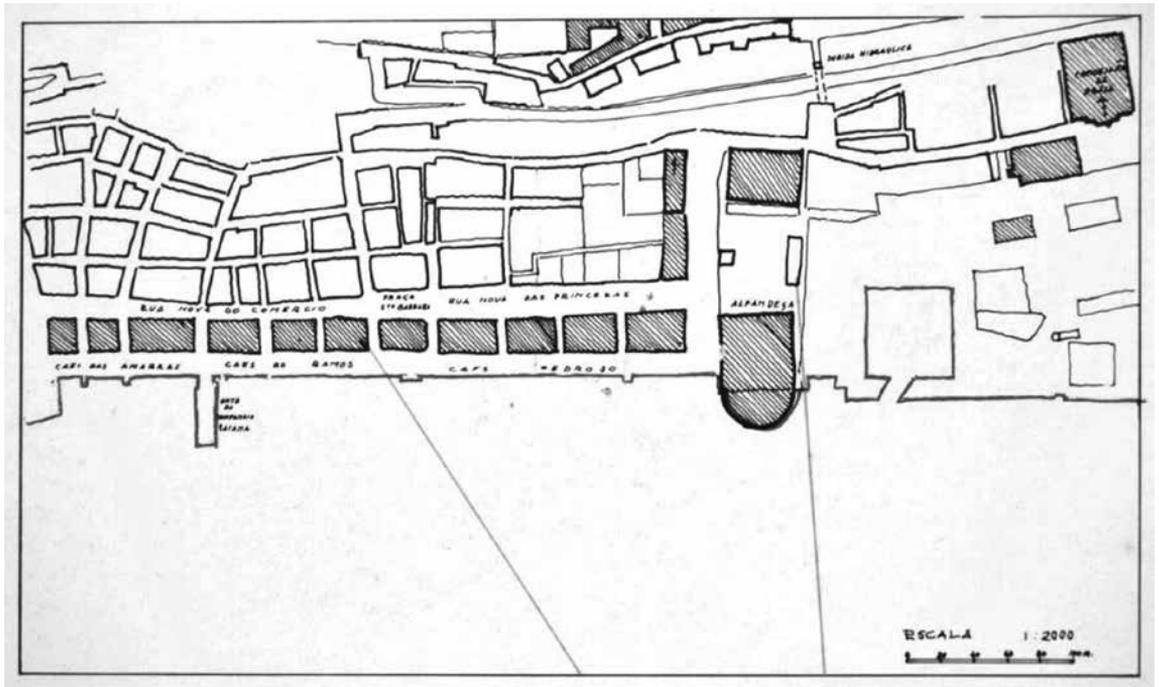


FIGURA 1. PLANTA DA ESTRUTURA FÍSICA DO PORTO DE SALVADOR: SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX<sup>37</sup>

Da esquerda para a direita: Cais das Amarras, Ponte da Companhia Baiana, Cais do Ramos, Cais do Pedroso e a Alfândega. Paralelamente ao cais encontra-se a Rua Nova do Comércio, Praça Santa Bárbara e a Rua Nova das Princesas. Ao alto, a Subida hidráulica (Elevador Lacerda) e Igreja da Conceição da Praia.

Fonte: Diógenes Rebouças e Godofredo Filho. *Salvador da Bahia de Todos os Santos no século XIX*, 1979, p. 64.

37 REBOUCAS, D. *Salvador da Bahia de Todos os Santos no século XIX: cidade Alta e marinha da Alfândega*. Salvador: Odebrecht, 1979.

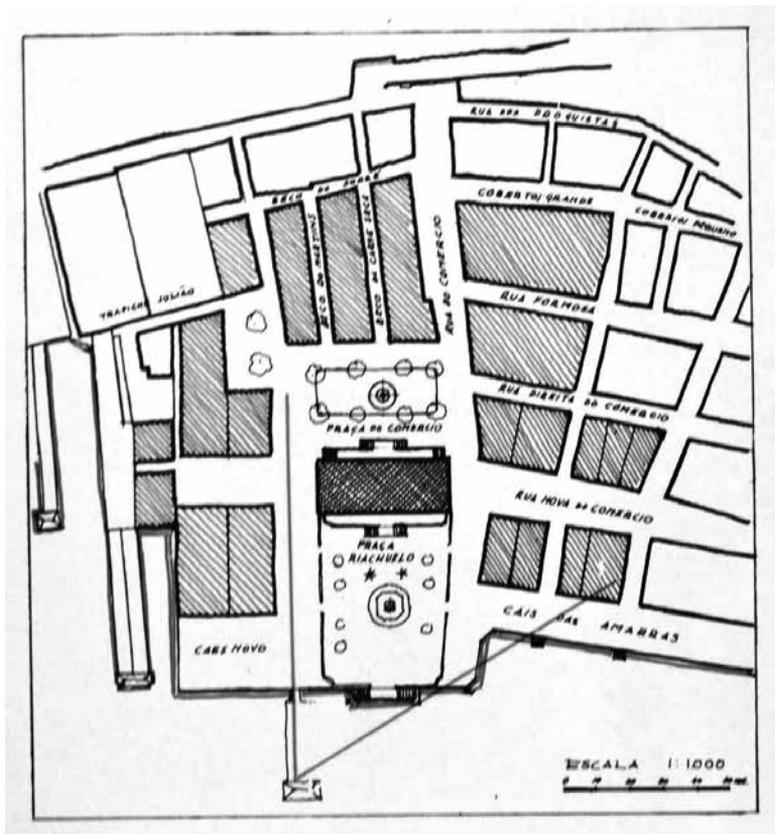


FIGURA 2. ESTRUTURA FÍSICA DO PORTO DE SALVADOR: SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

Da direita para a esquerda: Cais das Amarras, Praça Riachuelo, Cais Novo. No alto à esquerda, o Trapiche Julião.

Fonte: Diógenes Rebouças e Godofredo Filho. *Salvador da Bahia de Todos os Santos no século XIX*, 1979, p. 66.

Os trapicheiros, como forma de valorizar os trapiches, desde a década de 1820, dirigiam ao Governo Imperial petição com a finalidade de alfandegá-los. Certamente, a credencial de alfandegado conferia a cada trapiche um diferencial que se expressava na credibilidade possível, por parte dos exportadores e importadores.

No livro de Assentamento dos Trapiches Alfandegados,<sup>38</sup> com termo de abertura da Tesouraria da Fazenda da Província, consta o registro de quatorze trapiches e quatro armazéns, relativo ao período de 1822 a 1868, aproximadamente. O assentamento de cada trapiche e armazém implicava no registro do nome do proprietário, do administrador, do preposto, do fiador, do período em que foram arbitradas as fianças, das datas das Cartas Imperiais, das datas dos Termos do Alfandegamento. O termo, geralmente, traduzia uma concessão provisória. Os trapiches e os armazéns alfandegados deveriam funcionar “sob a perene fiscalização da Alfândega e da Fazenda”, órgãos do Governo Central, na Bahia.

Mas, é oportuno considerar que se tratava de um discurso oficial, porque na prática as condições físicas dos trapiches e armazéns alfandegados continuaram frágeis em suas estruturas, como referido anteriormente. Permaneciam vulneráveis a roubos e a avarias, como os constantes incêndios e desmoronamentos.

Era longo o caminho reservado a cada petição do trapicheiro que solicitava alfandegar o seu trapiche. O percurso burocrático estabelecido àquela época consistia, em primeira instância, no encaminhamento do requerimento ao Governo Provincial, por intermédio da Alfândega Provincial e da Tesouraria da Fazenda, expondo os motivos que o levava a fazer tal solicitação. Em seguida, a Inspetoria da Fazenda autorizava a Alfândega a proceder à vistoria da situação geral do trapiche. Examinavam-se as condições físicas das paredes, do teto, do espaço destinado às mercadorias, das portas e janelas quanto à segurança, as quais deviam ser reforçadas por grades, a fim de evitar roubos, tão comuns no bairro Comércio.<sup>39</sup>

Efetuada a inspeção e de posse dos dados necessários, a Inspetoria da Fazenda solicitava formalmente a opinião da Junta Diretora da Associação Comercial. Esta sempre se manifestava favoravelmente, recomendando “nada ter a opor sobre tal pretensão”. Cumprida essa etapa, a Inspetoria da Fazenda encaminhava o parecer da Associação Comercial e, também, as informações colhidas na vistoria do trapiche à Inspetoria da Alfândega, que, por sua vez, se comunicava com a

38 ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. Livro de Assentamento dos Trapiches Alfandegado, Salvador, aberto em 23 de novembro de 1868. Seção Alfandega nº 02052.

39 ROSADO, 1983, p. 66-68.

Secretaria da Presidência da Província sugerindo deferir ou indeferir o pedido em avaliação. Devidamente instruída, a Inspetoria da Alfândega encaminhava todos os dados ao Governo Central, que emitia, por sua vez, a palavra final. Resta esclarecer que o alfandegamento era concedido por prazo limitado, o que exigia do requerente o cumprimento da burocracia descrita no ato da renovação, caso solicitada.<sup>40</sup>

Ao mesmo tempo, os exportadores/importadores admitiam que utilizando os trapiches alfandegados dificilmente seriam lesados. Ledo engano. O poder público buscava, com o alfandegamento, assegurar muito mais as condições de fiscalizar e superintender as atividades portuárias do que se envolver com as questões físicas dos trapiches. Presente através da Alfândega Provincial, Inspetoria da Fazenda, Câmara Municipal e Capitania do Porto, o Estado regulamentava a movimentação naqueles trapiches de forma a garantir a arrecadação aos cofres públicos.

O próprio Estado, representado pelo Governo Provincial, era também proprietário dos cais e, portanto, os explorava, tendo como destaques o Cais Novo ou Riachuelo, o Cais da Alfândega e o das Amarras. Documentos da série Viação e Obras Públicas registram as construções de muralhas no Cais Novo,<sup>41</sup> em 1887, e de uma ponte na Alfândega, que deveria facilitar a “descarga das mercadorias importadas pela atracação direta dos navios que as transportassem”,<sup>42</sup> financiadas pelo governo da província. Mesmo assim não conseguiram sanar as deficiências que se avolumavam nas atividades inerentes ao porto. A ponte, que custou aos cofres públicos 316:000\$000, por erro de cálculo, foi demolida.

No último quartel do século XIX, inúmeras reclamações de comerciantes “desta praça, recebedores e exportadores de açúcar, queixavam-se das irregularidades que há nos trapiches, que não numeram os volumes, nem marcam o peso dos mesmos na entrada<sup>43</sup>”. Clamam os comerciantes à Junta Diretora para

40 ROSADO, 1983, p. 67-68.

41 SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Maço nº 4927. Doc. nº 161 – 10 de agosto de 1887. Arquivo Público do Estado da Bahia-Apeb / Fpc / Secult. Seção de Arquivos Colonial / Provincial. Doc. nº 161 de 10 de agosto de 1887.

42 SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Doc. nº 56 de 9 de março de 1887.

43 BIBLIOTECA DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA. Ata da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia. Salvador, 23 de maio de 1879, p. 343-344.

providências e invocam o Código Comercial, artigos 88, 91 e 93.<sup>44</sup> Outra representação, assinada por mais de vinte comerciantes exportadores de algodão,

[...] trata sobre a irregularidade e defeito com que nos trapiches se arbitram as taxas das sacas [...] por que [sic], a tara que abonam é muito inferior à verdadeira, o que obriga a convenções particulares e nos mercados da Europa já está em uso fazer um desconto de 4 a 6% para taras o que coloca o algodão da Bahia em condições desfavoráveis a respeito de outras procedências [sic].<sup>45</sup>

Estava patente o estrangulamento do porto primitivo/natural.

Um quantitativo de aproximadamente vinte projetos provenientes de comerciantes e de comerciantes trapicheiros residentes em Salvador, com o apoio da Associação Comercial da Bahia (ACB), de proprietários de indústrias/fábricas, tanto de nacionalidade brasileira quanto estrangeira,<sup>46</sup> sediadas em Salvador, foram encaminhados ao Governo Imperial. Dois lograram aprovação. Um durante a Monarquia, em 1871, e o outro durante a República, em 1891. Contudo, não se concretizaram.

No primeiro deles, relativo ao Decreto nº 4.695, de 15 de fevereiro de 1871, o Conselho de Estado deu preferência e aprovou a proposta dos irmãos Ferreira: Francisco Ignácio Ferreira e Manoel Jesuíno Ferreira.<sup>47</sup> Retomaram o projeto do seu genitor elaborado e indeferido em 1854. O Decreto nº 4.937, de 27 de abril de 1872, prorrogou, por mais dois anos, o prazo para os concessionários formarem a companhia. Naquele ano, a companhia foi incorporada em Londres sob a denominação de *Bahia Docks Company Limited*, com o capital de 900.000 (noventa mil) libras esterlinas, tendo à frente da diretoria o Visconde de Mauá.

44 BIBLIOTECA DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA. Ata da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia. Salvador, 23 de maio de 1879, p. 343-344.

45 BIBLIOTECA DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA. Ata da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia. Salvador, 3 fev. 1870, p. 8-9.

46 Memorial. Edmund Penley Cox, engenheiro civil, empresário de nacionalidade inglesa pode ser citado como exemplo. Membro do Instituto de Engenharia de Londres, era proprietário de uma fundição de ferro à Rua da Jiquitaia e fornecedor de máquinas para a modernização de engenhos. Requereu ao Governo Imperial licença para construir em terrenos de marinha uma doca para conserto e reparos de navios. Proposta indeferida. Documento custodiado pelo IGHBA, 1885.

47 Eram bacharéis, filhos de João Gonçalves Ferreira, destacado comerciante e comissário de Salvador de um plano que previa o alargamento da zona comercial até o Forte de São Marcelo, zona esta a ser sulcada por vários canais de abrigo às embarcações de longo curso e cabotagem. Projeto indeferido e indeferimento justificado por se tratar de “uma proposta grandiosa”.

Os engenheiros ingleses Charles Neat e Burleman Athinson foram os encarregados de estudar os planos propostos pela *Bahia Docks*.

O engenheiro, Charles Neat, usufruía de fácil acesso ao Governo Central, por compartilhar efetivamente dos projetos de portos de outras capitais de unidades político-administrativas do país, como Rio de Janeiro (Corte), Natal, João Pessoa e Recife. A demora, por parte do governo, na aprovação dos novos planos que beneficiariam o porto de Salvador. Pelo contrário, a *Bahia Docks Company Limited* foi dissolvida em 1879 e declarada caduca a concessão pelo Decreto nº 9.701 de 22 de janeiro de 1887.<sup>48</sup>

A outra reivindicação deferida registrou-se durante o Governo Provisório da República, conforme o Decreto nº 1.233, de 3 de janeiro de 1891. Na ocasião, a concessão se fez a Frederico Merei e Augusto Cândido Harache para a construção e exploração das docas do Porto da Bahia, inclusive estabelecendo na cláusula 10ª as taxas que os concessionários poderiam perceber. Em decorrência, aconteceu solene inauguração oficial do início das obras do porto, constando em ata lavrada na sede da Associação Comercial da Bahia no dia 26 de agosto de 1891. A Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia colocou no Cais das Amarras o marco de inauguração dos trabalhos de construção das obras do porto de Salvador.

[...] nesta leal e valorosa Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos e edifício da Associação Comercial, onde se achavam presentes o Exmº Sr. Governador do Estado, Dr. José Gonçalves da Silva, Dr. Lopo Gonçalves Bastos Netto, Diretor da Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia [demais autoridades, Deputados, Senadores, Comerciantes, Industriais, Corpo Consular, Civis e Militares], foi declarado em nome da Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia, pelo Chefe da Turma de Engenheiros que inaugurava os trabalhos das mesmas docas'... 'solicitava do Exmº Sr. Governador do Estado, Dr. José Gonçalves da Silva, a Honra de bater a primeira estaca, no Cais das Amarras com um martelo de prata dourada contendo as seguintes inscrições: de um lado – Bahia, 26 de agosto de 1891 – de outro lado – inauguração dos trabalhos das docas [...] [sic].<sup>49</sup>

48 INSPETORIA Federal de Portos, Rios e Canais. Porto da Bahia. *Colletânea de leis, decretos e demais actos officios relativos ao Porto da Bahia*. Rio de Janeiro, 1926. p. 6-7.

49 RELATÓRIO Associação Comercial da Bahia. Salvador: Litho -Typographia de J. G. Tourinho, 24 mar. 1892. p. 174.

Os concessionários de 1891 não deram início às obras como previsto e aprovado pelo Decreto nº 1.143, de 3 de janeiro de 1892. A concessão, então, foi transferida à Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia, por determinação do Governo Federal, conforme Decreto nº 3.569, de 23 de janeiro de 1900.<sup>50</sup> De acordo com o projeto, a companhia deveria construir

Dois grandes molhes formando uma bacia abrigada; cais em todo o perímetro interior dessa bacia acostável por transatlânticos; docas secas para vistoria, limpeza e reparos de navios; armazéns e alpendres para mercadorias; aparelhamento hidráulico para cargas; colocação de faróis e bóias; linhas férreas para vagões e guindastes hidráulicos.<sup>51</sup>

Pelas cláusulas do decreto, as obras seriam iniciadas em janeiro de 1901. Entre 1901 e 1906 procedeu-se uma série de medidas oficiais em consonância com a Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia, relativas ao início das obras do dito porto. Foram quatro prorrogações que aconteceram de 1901 a 1903, todas obtidas pela companhia por meio dos decretos de nº 3.941, de 28 de fevereiro de 1901, um ano; nº 4.308, de 6 de janeiro de 1902, oito meses; nº 4.590, de 13 de outubro de 1902, seis meses; nº 4.908, de 28 de julho de 1903, por mais seis meses. A Lei nº 1.145 fixou as despesas para o ano de 1904 e autorizou o Poder Executivo a entrar em acordo com a Concessionária do Porto da Bahia, com o propósito de inovar o respectivo contrato. Fato que implicou na revisão dos estatutos, planos e orçamentos aprovados.

O instrumento legal que realmente definiu o início das obras do porto foi o Decreto nº 5.550, de 6 de junho de 1905, que aprovou, com introdução de mudança, o contrato celebrado com a Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia, por Decreto nº 3.569, de 23 de janeiro. A cessionária obrigava-se, pelo Decreto nº 5.550, a iniciar os trabalhos, impreterivelmente, até dezembro de 1906. A conjugação de fatores, de ordem interna e externa, influiu nas contínuas prorrogações do início das obras, que poderiam ter acontecido em 1891 e

50 BRASIL. Decreto nº 3.569, de 23 de janeiro de 1900. Inova o contrato celebrado para a conclusão das obras de melhoramentos Do Porto da capital do estado da Bahia, a que se refere o decreto 1233, de 3 de janeiro de 1891. *Diário Oficial.*, Rio de Janeiro, 31 dez. 1900. p. 176

51 INSPETORIA..., 1926, p. 6-7.

concluídas em 1899. Mas, somente em 1906, foram iniciadas; e a conclusão determinada em contrato foi para dezembro de 1912.

A Companhia Cessionária, segundo a voz dos comerciantes da Bahia, “teve o gérmen nocivo de desleal especulação da bolsa”,<sup>52</sup> ludibriou o governo por quatorze anos, de 1891 a 1905, deixando de lado as obrigações seladas no contrato, transgredindo, inclusive, a Constituição de 1891, principalmente quanto à cobrança de taxas de ancoragem e outras.

As tentativas de modernizar o porto de Salvador durante a segunda metade do século XIX foram frustradas. Uma frustração que tem suas raízes na conjunção de inúmeros fatores que dificultaram a aprovação e a concretização de projetos de modernização do porto, naquele século.

Os Presidentes da Província João José de Moura Magalhães e Francisco Gonçalves Martins (1848/1849), respectivamente, referindo-se à indústria na Bahia, afirmaram que ela se “desenvolvia a passos lentos” devido à falta de “capitais”, de “segurança” e de “espírito de associação”, para eles “fracos e acanhados.”<sup>53</sup> Falavam ainda sobre o “egoísmo e a indiferença” como causas do “atrofiamento para o progresso”. O discurso oficial, transposto para a questão específica do porto, até certo ponto funciona como referência para o entendimento da complexa realidade vivida entre os governos central, provincial, a fração da classe dominante representada pelos grandes comerciantes que atuavam no bairro comercial de Salvador e o capital internacional, com o propósito de investir em áreas periféricas.

Contudo, é admissível que a visão dos Presidentes da Província, como descrita, em relação aos comerciantes e aos homens de negócios da Bahia, pudesse ser revertida, também, para eles próprios. A modernização do porto de Salvador, fosse para os comerciantes e/ou para o poder público, que exploravam o espaço geográfico do Unhão até as imediações da Jiquitaia, implicaria necessariamente no desmonte de uma estrutura física, socioeconômica e cultural estabelecida ao longo de, aproximadamente, três séculos. Exigia reflexão, revisão e até mesmo mudança de mentalidade. As novas propostas, fruto das transformações que

52 O COMMERCIO..., 1916, p. 6. Documento que se encontra na Coleção Miscelânea v. 7. Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Salvador – Bahia.

53 ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA – APEB- Biblioteca Francisco Vicente Vianna. Falla do Presidente da Província. Bahia, 25 mar. 1848, p. 49 e em 4 jul. 1849, p. 52.

emergiam do fortalecimento do capitalismo, da Revolução Industrial e do imperialismo ofereciam mais incertezas do que segurança àquele segmento da classe dominante, principalmente. Tratava-se de uma ameaça ao controle assegurado pelos comerciantes sobre o ramo dos negócios portuários refletida na velha luta entre resistência e transformação.

A limitada disponibilidade de capital interno/ local, regional, era a eterna queixa. Por outro lado, o capital estrangeiro esteve, no período referido, interessado em investir na infraestrutura brasileira, inclusive em portos. Permanecia, dentre outros fatores, na dependência de interesses locais, públicos e privados, da economia nacional em relação ao capital externo para a realização de obras de grande porte, mas também das possíveis alianças entre capitalistas e comerciantes locais e os centros capitalistas internacionais.

O Estado se apresentava bastante moroso diante de assuntos direcionados ao porto de Salvador. O caso da concessão feita pelo Estado à *Bahia Docks Company Limited*, citado anteriormente, confirma esta reflexão.

No ano de 1872, a dita companhia, na condição de concessionária, propôs executar grandes melhoramentos e, no entanto, em 1879, foi dissolvida, sem concretizar melhoramento algum. Passados oito anos, em 1887, o Governo Federal declarou caduca a concessão. O projeto da *Docks* entrava em choque com pelo menos dois outros projetos apresentados por comerciantes de Salvador. Este fato, atrelado à morosidade do Estado de se decidir frente às alterações apresentadas no projeto da *Docks*, deve ter repercutido negativamente e, oficialmente, o governo declarou a concessão caduca. A centralização do poder, que permeou toda a monarquia, representou empecilho no processo de decisão quanto às obras do porto.

À falta de “segurança” e de “espírito de associação” constantes nos discursos dos Presidentes de Província, vale acrescentar as crises econômicas provocadas pela desvalorização do açúcar que atingiram o Nordeste e a Bahia, a Guerra do Paraguai, o fim da instituição da escravidão e do regime monárquico, com a Proclamação da República, respectivamente em 13 de maio de 1888 e em 15 de novembro de 1889. Acontecimentos que repercutiram enormemente na estrutura socioeconômica e política do país (a Revolta da Armada, a Guerra de Canudos), exigindo tempo para acomodação às novas propostas. Registre-se

ainda a primeira crise financeira da República, conhecida como “Encilhamento”, que provocou inflação desenfreada e, conseqüentemente, o abalo, sem precedentes, da vida econômico-financeira do país. No âmbito internacional, destaca-se a crise do capitalismo entre 1873 e 1896, que retraiu a expansão econômica e pôs em cheque o liberalismo. Passou a ser vista como “a mais curiosa e, em muitos aspectos, sem precedentes perturbação e depressão dos negócios, do comércio e da indústria”,<sup>54</sup> que chegou a ser chamada de “A Grande Depressão.”<sup>55</sup>

Estas foram as razões, dentre outras, que mais dificultaram a modernização do porto no século XIX. Por mais contraditório que pareça, foi no cenário descrito que se criou o projeto de construção do porto de Salvador, de fato e de direito, e o ambiente que permitiu superar muitos dos entraves à sua construção na Primeira República.

## A modernização do porto de Salvador: 1906-1930

No dia 12 de novembro de 1906 foram (re) inaugurados, oficialmente,<sup>56</sup> os trabalhos de início das obras de construção do porto. O momento contou com a presença de José Marcelino de Souza, Governador do Estado; de Miguel Calmon de Pin e Almeida, ministro da Viação e Obras Públicas; de José Antônio Magalhães Castro e do Comendador Augusto José Ferreira, Presidente e Diretor da Companhia Cessionária, respectivamente; e dos engenheiros Ewbanck da Câmara, Pierre Renard e René Chauvin, representantes do Banco (francês) Ettiene Muller e Cia., empreiteiros gerais das obras.

A (re) inauguração e posterior construção do porto, como referido, aconteceram num cenário regional, nacional e internacional, em parte bem diverso do momento anterior. O país tinha pelo menos 15 anos de experiência republicana. Embora a economia se mantivesse essencialmente agrícola, se revigorava com outros produtos na composição da pauta das exportações. No caso da Bahia,

54 HOBBSBAWM, E. J. *A era do capital: 1848-1875*. 5. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996. p. 24.

55 *Ibid.*, loc. cit.

56 Digo “(re) inauguradas em 1906”, porque a primeira inauguração de início das obras aconteceu em 1891, como consta na 1ª parte deste artigo.

sobressaiu-se o cacau, produzido em larga escala no eixo Ilhéus/Itabuna, como registrado no Quadro 1, que emergia como um dos sustentáculos da economia da Bahia e do Brasil, na fase de sedimentação da produção.

QUADRO 1. PRODUÇÃO POR DÉCADA DA CULTURA CACAUEIRA: EIXO ILHÉUS/ ITABUNA 1900 a 1930

| Período /Décadas | Quantitativo /Ton. |
|------------------|--------------------|
| 1900 – 1909      | 199, 636           |
| 1910 – 1919      | 372, 768           |
| 1920 – 1929      | 611, 002           |

Fonte: Garcez e Freita (1979).<sup>57</sup>

Desde 1860, o produto era intensamente “procurado pelas indústrias farmacêuticas e de alimentação dos Estados Unidos e dos países mais desenvolvidos da Europa, em destaque a Inglaterra.”<sup>58</sup> A economia baiana, no período da Primeira República, “cresceu de 9.794:000\$000 (nove mil setecentos e noventa e quatro contos), em 1890, para 300.000:000\$000 (trezentos mil contos), em 1925.”<sup>59</sup> Nesta fase, afirma Luís Henrique Dias Tavares, registrou-se expressiva contribuição da Bahia para a balança comercial brasileira, sobretudo por causa do cacau. A produção, na sua totalidade, era exportada pelo porto de Salvador, o que se intensificou na República Velha. O porto de Ilhéus apresentava dificuldades de armazenamento e, sobretudo, de ancoragem, devido à intensidade do assoreamento do canal de acesso ao cais. O porto de Salvador era a alternativa.<sup>60</sup>

Ao lado da produção do cacau e da sua expressão no mercado internacional, acrescenta-se a superação do momento excepcional do Encilhamento com a

57 GARCEZ, A. N. R.; FREITAS, A. F. G. de. *Bahia cacauêira*: um estudo de história recente. Salvador: Centro Editorial e Didático da Universidade Federal da Bahia, 1979.

58 TAVARES, L.H. D. *História da Bahia*. São Paulo: Editora UNESP: Salvador: EDUFBA, 2001. p. 365.

59 *Ibid.*, p. 366.

60 Segundo Garcez e Freitas, 1979, p. 34, havia choques de interesses internos, entre produtores e comerciantes do cacau. Estes eram contrários à medida de exportar o cacau pelo porto de Salvador, sentiam-se prejudicados economicamente. Por outro lado, havia empenho do governo em favorecer os interesses das Docas da Bahia e da Companhia de Navegação Baiana, que se sentiam prejudicadas caso o cacau fosse exportado diretamente de Ilhéus. As classes produtoras apoiavam o governo, as Docas e a Navegação Baiana.

“consolidação financeira” promovida pelo presidente Campos Sales (1898-1902). Além de adotar a moratória, negociou o *funding loan*<sup>61</sup> com o grupo financeiro Rotschild. Negociação que representou a saída para o governo, visto que os demais credores estrangeiros se dispuseram a investir, realizar acordos e compromissos com o Governo Federal e os estados. Em relação ao porto, o acordo respondeu positivamente por favorecer a retomada das decisões sobre o início das obras.

A instalação do federalismo, consagrado na Constituição de 1891, rompeu com a centralização política e administrativa, que caracterizou o Império brasileiro, e concedeu aos estados e aos municípios autonomia “para instalação da infraestrutura e dos equipamentos de seu interesse, no âmbito de sua competência”. Aberturas necessárias à “modernização” do sistema urbano e dos padrões urbanísticos das cidades brasileiras coincidiram com as alterações significativas no mercado internacional. Nestor Goulart acrescenta ainda que, nessa época, “as condições competitivas da economia europeia e norte-americana estimularam os investimentos diretos de suas empresas, como no próprio sistema produtivo”,<sup>62</sup> em áreas dependentes. A autonomia atribuída aos estados, pelo princípio do federalismo, permitia-lhes, inclusive, contrair empréstimos no exterior. A partir de 1904, ultrapassadas as dificuldades do Encilhamento, parte dos núcleos urbanos de significação econômica do país passou por intenso processo de modernização.

A presença constante de baianos nas esferas do Governo Federal, entre 1898 e 1912, significou uma ocorrência bastante salutar ao avanço das negociações relativas às obras do porto de Salvador. De 1898 a 1900, Severino Vieira esteve como ministro de Estado da Agricultura, Indústria, Viação e Obras Públicas, no governo do Presidente Campos Sales, e logo após elegeu-se Governador da Bahia, de 1900 a 1904, quando oficializada a “política dos estados”. Miguel Calmon du Pin e Almeida assumiu o Ministério da Viação e Obras Públicas de 1906 a 1910. José Joaquim Seabra foi ministro da Justiça e Negócios Interiores, de 1902 a 1906, no governo do Presidente Rodrigues Alves, e, de 1910 a 1912, ocupou o Ministério da

---

61 Significa capital, reserva e empréstimo. Consistiu na compra da dívida externa do Brasil pela Inglaterra. Para consolidar o acordo, o Brasil empenhou, entre outros recursos, as rendas das alfândegas e da maior estrada de ferro do país.

62 REIS FILHO, 2000, p. 101.

Viação e Obras Públicas no Governo Hermes da Fonseca. De 1912 a 1916 e de 1920 a 1924, foi eleito Governador do Estado da Bahia,.

J. J. Seabra e Miguel Calmon tiveram forte influência para a publicação do Decreto nº 5.550, 6 de junho de 1905, que aprovou a inovação de contrato celebrado com a Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil, em 1900, pelo Decreto nº 3.569, de 27 de janeiro de 1900, e deu início às obras de construção do porto. A cláusula V determinava a conclusão das obras a serem entregues ao governo em 31 de dezembro de 1912.

Também, a política modernizadora empreendida pelo Governo Federal, entre 1902 e 1906, estabeleceu como meta sanear, modernizar e reurbanizar áreas e locais públicos da cidade do Rio de Janeiro, principalmente aqueles identificados como insalubres. A febre da modernização técnica se estendeu para outras capitais, inclusive Salvador. José Joaquim Seabra, ministro da Justiça e Negócios Interiores no governo Rodrigues Alves, ao se eleger Governador da Bahia no período de 1912 a 1916, tornou-se o promotor do “surto de modernização que atinge a parcela mais elitista da população” de Salvador e da Bahia. Integrava o “surto de modernização” o projeto em andamento das obras do porto, os melhoramentos do Bairro Comercial e a abertura da Avenida do Estado, via que cortaria a cidade desde São Bento até o Farol da Barra. O primordial era a construção de uma imagem moderna e civilizada da cidade, fruto de um ideário estético das elites e do Estado.<sup>63</sup>

A Associação Comercial, de forma incansável, dedicou-se à defesa da causa dos comerciantes quanto ao porto e frente às docas. Fez-se presente, nos governos estadual e federal e no Congresso, por meio de seus representantes. A imprensa acompanhava no cotidiano as obras, a efetivação e revisão de contratos entre os interessados e os responsáveis.

Os contratos firmados entre a Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil, o capital francês e inglês, em 1906 e 1908, além da constituição em Paris da *Société de Construction du Port de Bahia*, resultaram na aquisição de empréstimos contraídos com o Banco Etienne Muller no valor de 75

63 ALMEIDA, M. do C. B. E. de. A freguesia da Vitória: da Colônia a República In: NASCIMENTO, J.; GAMA, H. *A urbanização de Salvador em três tempos: colônia, império e república*. Salvador: IGHB, 2011. p. 222- 223.

milhões de francos (correspondendo a três milhões de libras esterlinas). E mais, a participação do Banco Caisse Commerciale e Industrielle de Paris na construção do porto, presidido pelo Conde de La Jaille, o banqueiro Marcel Bouilloux Lafont, pode ser computada como desdobramento do Decreto anteriormente referido.

Ana Célia Castro entende o período de 1903 a 1913 como o momento de maior disponibilização do capital estrangeiro em relação à construção de portos. Esclarece que

[...] os investimentos estrangeiros se caracterizam pelo crescimento e diversificação, e pela sensível aceleração do crescimento das economias nacional e internacional, acompanhado de mudanças significativas no quadro do investimento estrangeiro até agora delineado.<sup>64</sup>

Para a autora, em 1905, a economia brasileira continuava “digerindo” as medidas de estabilização econômico-financeiras introduzidas no governo Campos Sales (1898-1902), mesmo porque a administração de Rodrigues Alves não alterou substancialmente o programa iniciado na gestão anterior. A revalorização cambial beneficiou-se do crescimento das receitas provenientes de exportação do café e da borracha por garantirem saldos positivos na balança comercial “[...] pela entrada bruta de capitais, equivalente a 12,7 milhões de dólares em 1903, 14,6 milhões em 1904, 68,1 milhões em 1905 e 19,4 milhões em 1906.”<sup>65</sup> O volume de capital em libras, aportado pelas empresas estrangeiras no Brasil, entre 1903 e 1913, atingiu a 190 (cento e noventa) milhões, dos quais 61,7% foram direcionados a serviços básicos e, deste total, 15% investidos em portos.<sup>66</sup> Quantitativo bem mais expressivo do que na fase precedente (de 1860 a 1902), que atingiu 105 (cento e cinco) milhões de libras de investimento e apenas 2% direcionados à construção de portos.<sup>67</sup>

O Decreto Federal nº 6.412, de março de 1907, que estabelecia a taxa de 2% ouro sobre o valor das importações, referia-se apenas às Alfândegas dos estados do Pará, Pernambuco e Bahia, e tinha como finalidade prover o Tesouro

---

64 CASTRO, 1979, p. 91-92.

65 Ibid.

66 Ibid., p. 98.

67 Ibid.

Nacional de recursos para atender às despesas com os serviços das obras dos portos das respectivas capitais.<sup>68</sup>

As razões, até então registradas, devem ter atuado favoravelmente, porque as obras tiveram início em 1906, na fase que, segundo Ana Célia Castro (1903-1913), havia uma maior disponibilização do capital estrangeiro em relação à construção de portos.

Inovado o contrato, o presidente da companhia, José Antônio Magalhães de Castro, seguiu para a Europa a fim de levantar o capital necessário ao início das obras. Firmou acordo com o Banco Ettiene Muller (francês), contraindo o empréstimo no valor de 75 (setenta e cinco) milhões de francos, o equivalente a três milhões de libras esterlinas. Os representantes do banco referido se fizeram presentes em Salvador, examinando as plantas e os estudos elaborados para o início do empreendimento.<sup>69</sup>

Em curto prazo, pelo menos três ações materializaram-se e alimentaram a esperança de haver colocado ponto final em uma questão que se arrastava há, aproximadamente, quatorze anos:<sup>70</sup> a publicação do Decreto nº 5.550, de 6 de junho de 1905,<sup>71</sup> a inauguração do (re) início das obras, em novembro de 1906, e a oficialização da cobrança do imposto de 2% ouro sobre as importações com vistas ao pagamento das obras do porto. O caminho percorrido, em parte, se distanciou do imaginado. A batalha continuou.

As cláusulas do Decreto nº 5.550 modificaram grandemente os estudos e o projeto aprovados em 22 de novembro de 1892 pelo Decreto de nº 1.143. Sobressaiu-se o detalhamento quanto às estruturas das obras, direitos e deveres

68 BRASIL. Decreto nº 6.412, de 14 de março de 1907. Estabelece a taxa do 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelas Alfandegas do Pará, Pernambuco e Bahia. *Diário Oficial*. Rio de Janeiro, 1907.

69 Criação do Ministério da Viação e Obras Públicas no ano de 1906. Resultou do desmembramento do Ministério dos Negócios da Agricultura, Indústria Viação e Obras Públicas, que existiu até então. O novo Ministério teve como primeiro ministro o baiano Miguel Calmon du Pin e Almeida. Em 9 de novembro de 1906, na Secretaria da Indústria, Viação e Obras e Públicas, foi lavrado o termo reconhecendo a Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brasil, sob a denominação de Companhia Cessionária do Porto da Bahia.

70 Considero 14 anos o tempo entre 1891 e 1906, momento marcado por muitas prorrogações e até mesmo transferência e mudança de cessionária.

71 BRASIL. Decreto nº 5.550, de 6 de junho de 1905. Innova o contracto para a construcção das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia. *Diário Oficial*. Rio de Janeiro, 17 jun. 1905

dos envolvidos, no caso, o poder público, representado pelos governos federal e estadual, e a iniciativa privada, representada pelos concessionários.

QUADRO 2. OBRAS PROJETADAS CONFORME DECRETO Nº 6.350, DE 31 DE JANEIRO DE 1907

| Obras previstas e equipamentos                                                                     | Extensão / Quantitativo                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Cais de 6m,50                                                                                      | 658 m                                                              |
| Cais de saneamento de 8m,50, podendo alcançar até 9m,50                                            | 1.342 m                                                            |
| Cais empedrado para regularização do litoral e ligação da estrada de ferro de S. Francisco ao cais | 1.400 m                                                            |
| Armazéns para mercadorias (100m X 20m)                                                             | 15 unidades                                                        |
| Armazéns para inflamáveis                                                                          | 02 unidades                                                        |
| Armazém para carvão                                                                                | 01 unidade                                                         |
| Guindastes e vias férreas para equipar os armazéns                                                 | 20 unidades de guindastes, e 2.000 m de trilhos assentados no cais |
| Dique para reparação de navios (150m X 20).                                                        | 01 unidade                                                         |
| Docas para mercado                                                                                 | 01 unidade                                                         |
| Quebra-mares – o exterior sul com 920m, o exterior norte com 465m e o interior com 1.295m.         | 03 unidades                                                        |

Fonte: Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais (1926, p. 91-134).

O Quadro 2 tem como objetivo apresentar, resumidamente, o que consta do imenso projeto para as obras do porto. Composto por quatro capítulos em trinta e nove páginas, o projeto é um texto extremamente rico pelo detalhamento, especificações dos trabalhos a serem executados, do material e da proveniência de parte desse material a serem utilizados.<sup>72</sup> Os quatro capítulos somam 39 páginas com 78 artigos. Enfim, o projeto em si oportuniza aos interessados imaginar o porto construído, além de se apresentar como uma fonte de pesquisa a profissionais de outras áreas do conhecimento, dedicados ao estudo de construção de portos no Brasil e na Bahia.

72 A cal e o cimento empregados em todos os trabalhos de alvenaria e de concreto nos caixões flutuantes nos muros de abrigo dos quebra-mares provenientes do Departamento de Ardèche na França, a cal hidráulica do Tell, das pedreiras, fornos e usinas de Lafarge pertencentes à Sociedade J. e A. Pavin. Para os reajustamentos, o cimento utilizado era procedente das Usinas de Portland. Os vidros destinados às obras foram de procedência das melhores fábricas do Brasil e da França. Mas as pedreiras recomendadas eram as da região do Recôncavo.

A proposta encampada pelo Decreto nº 6.350/1907 refere-se aos cais com funções e profundidades variadas para atendimentos específicos, a depender do calado dos navios e das demais embarcações; à bacia de evolução; aos armazéns em número de 15, destinados à armazenagem de mercadorias, e mais três, sendo dois para inflamáveis e um para carvão; aos quebra-mares; aos trilhos fixados no cais para ligação com a linha férrea da cessionária e a estação no Bairro da Calçada; à largura do cais; à dragagem; enfim, sobre muitos outros componentes próprios de um porto organizado à época, além das atribuições do poder público (cedente) e da cessionária, empresa de capital privado (concedente).<sup>73</sup>

Mesmo assim, o quantitativo das obras foi reduzido se comparado ao projeto anterior, mas o cálculo do orçamento total alcançou a cifra de 41.230:115\$223 (quarenta e um mil duzentos e trinta contos, cento e quinze mil e duzentos e vinte três réis), correspondente em ouro a 18.373:384\$500 (dezoito mil trezentos e setenta e tres contos, trezentos e oitenta e quatro mil e quinhentos réis), o que representou uma elevação que atingiu quase o dobro do orçamento de 23.000:000\$000 (vinte e três mil contos de réis) em papel, aprovado há quinze anos pelo Decreto nº 1.233, de 3 de janeiro de 1891. A concessão para uso e gozo das obras do porto, fixada em noventa anos, ficou garantida pelo Decreto nº 9.293, de 3 de janeiro de 1912. Considerou o disposto no Decreto nº 3.569, de 23 de janeiro de 1900, cláusula III, para o início da concessão (o início das obras) e o término em 30 de junho de 1995.<sup>74</sup>

A exposição de motivos que tinha como objetivo fundamentar a publicação do Decreto nº 6.350, de 31 de janeiro de 1907, foi submetida à apreciação da Presidência da República, que aprovou o orçamento do Porto da Bahia, atendendo às solicitações da Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia definidas no Decreto nº 6.117, de 21 de agosto de 1906. A autorização para o início das obras, pós-aprovação consagrada no dito Decreto, recaiu para o mês de abril daquele ano. O orçamento geral das obras foi fixado no montante de

---

73 Como os demais Atos, Decreto, Leis, Avisos, Contratos relativos ao porto de Salvador, o projeto referido se encontra na obra Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canaes, 1926, p. 95-134.

74 A concessão foi interrompida pelo menos vinte anos antes do prazo oficialmente determinado conforme os Decretos nº 67.677, de 30 de Novembro de 1970, e nº 77.297, de 15 de março de 1976. Estes documentos determinaram, respectivamente, a Intervenção Federal e a encampação do porto de Salvador.

23:009:262\$109 (vinte três mil nove contos, duzentos e sessenta e dois mil e cento e nove réis) ouro.

Dois meses após a publicação do Decreto de 31 de janeiro de 1907, outro Decreto, de nº 6.412, estabeleceu a taxa de 2% ouro, como referido anteriormente. No período de 15 anos (de 1907 a 31 de dezembro de 1922), a Alfândega arrecadou, por conta do imposto ouro, 9.170:570\$019 (nove mil cento e setenta contos, quinhentos e setenta mil e dezenove réis), aproximadamente 38% do orçamento geral das obras fixado em ouro, no montante de 23:9:262\$109 (vinte três mil, nove contos, duzentos e sessenta e dois mil e cento e nove réis) ouro, conforme o Decreto nº 6.117, de 21 de agosto de 1906.

É importante chamar atenção para o quantitativo de decretos que prorrogaram a execução das obras, inovaram contratos, alteraram e fixaram o capital da companhia. De 1907 a 1913, ano em que se deu a inauguração do primeiro trecho do cais, foram inúmeros os decretos expedidos, seguidos de intensas reclamações, reivindicações, insatisfações e denúncias por meio da imprensa e da Associação Comercial da Bahia. O Decreto nº 6.832, de 23 de janeiro de 1908, aprovou os novos perfis-tipo para a execução dos muros de cais do Porto da Bahia e, em 1909, a celebração do contrato entre o Governo Federal e a Companhia Cessionária, que fixou na cláusula X o capital da companhia a ser empregado nas obras em 26.295:101\$128 (vinte e seis mil duzentos e noventa e cinco contos, cento e um mil e vinte e oito réis) ouro, modificando, portanto, as cláusulas anteriores dos contratos de 1905 e de 1907, respectivamente.

Os decretos continuaram em escala crescente. O de nº 8.541, de 1 de fevereiro de 1911, aprovava, com modificação, o projeto de apropriação da antiga doca do extinto Arsenal de Marinha com vistas à construção do Mercado Modelo pela Companhia Cessionária; o Decreto nº 9.025, de 16 de novembro de 1911, aprovou as modificações no plano geral das obras de melhoramentos a que se referia o Decreto nº 8.750, de 29 de maio de 1911. Significa que os projetos e plantas analisados e aprovados anteriormente, após inúmeras alterações, praticamente apresentavam outra fisionomia, o que também implicava em outro orçamento. O Decreto nº 9.254, de 28 de dezembro de 1911, publicado ainda no mesmo ano, aprovava a planta para os melhoramentos de parte da Cidade Baixa de Salvador, compreendida entre o Mercado do Ouro e a Jiquitaia.

Diante das incessantes prorrogações, o *Diário de Notícias* iniciou uma campanha, em 30 de julho de 1908, no intuito de chamar a atenção do ministro da Viação e Obras Públicas para a urgência de apressar o andamento das obras, além de garantir a execução e a conclusão das mesmas na “certeza de que não teremos aqui mais algum pequeno Panamá, obrigado a grandes questões judiciais, talvez a questões internacionais”, que sempre “se coroam essas pepineiras, grandes indenizações, com que hajamos de pagar a nossa incorrigível boa fé e o nosso infactível descaso das coisas verdadeiramente úteis e sérias.”<sup>75</sup>

Logo na edição de 1º de agosto daquele ano, o *Diário de Notícias* declarou:

[...] tomar ‘a peito a questão das Obras do Porto da Bahia’ [...] e continuava a revelar que esperava ‘levar ao público e ao governo Federal a convicção de que, ‘no andar em que vão as coisas, ficarão para as *kalendas graeca*<sup>76</sup> os melhoramentos do nosso ancoradouro, tão prendado pela natureza e tão esquecido e ludibriado pelos homens’.

O fato é que a todo o momento decretos e mais decretos foram publicados. Dentre eles o de nº 7.870, de 23 de fevereiro de 1910, que aprovou as modificações para o cais de saneamento; o Decreto nº 8.020, de 19 de maio de 1910, que integrou, no plano de melhoramento do Porto da Bahia, a faixa de terreno existente em Jiquitaia por onde passava a linha férrea da Companhia Cessionária das Docas do Porto; o Decreto nº 8.184, de 01 de setembro de 1910, autorizando as modificações nos planos das obras do Porto da Bahia, a que se referem os Decretos de nº 6.350 e 7.119, respectivamente, de 31 de janeiro de 1907 e de 17 de fevereiro de 1908, sem alterar o montante total fixado anteriormente.

As primeiras obras entregues ao tráfico aconteceram em momentos anteriores à inauguração oficial. Em julho de 1911, a Companhia entregou e inaugurou o primeiro trecho do Cais da Alfândega. No dia 12 de maio de 1913, o engenheiro chefe de fiscalização das obras do porto de Salvador, Manoel Tapajós, passou às mãos do Intendente Municipal as chaves do edifício do Mercado Modelo, ainda inacabado, construído pela Companhia Cessionária, conforme contrato assinado com o Governo Federal.

75 DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 30 jul. 1908.

76 *kalendas graecas* – expressão *latina* que indica algo que jamais ocorrerá, um evento que nunca acontecerá.

Mas, oficialmente, a inauguração das primeiras obras do cais se deu no dia 13 de maio de 1913. Estiveram presentes José Joaquim Seabra, Governador do Estado da Bahia; Augusto José Ferreira, presidente da Companhia Cessionária do Porto da Bahia; Manoel Tapajós, chefe da fiscalização das obras do porto de Salvador; Frederico Pontes, engenheiro diretor das obras de construção do Porto da Bahia; Fernando Vergueaud, engenheiro chefe e diretor da *Societé de Construction du Port de Bahia*.

Em 13 de maio de 1913 apenas uma parte das obras de construção do porto fora concluída. A cessionária não cumpriu com as cláusulas do Decreto de 1907 que determinavam a entrega, ao governo, do porto construído em 1913. Basta comparar o Quadro 2, que registra as obras projetadas conforme o Ministério da Viação e Obras Públicas, pelo Decreto nº 6.350, de 31 de janeiro de 1907, e o Quadro 3, que relaciona quais as obras inauguradas, para comprovar a distância entre as obras programadas oficialmente.

QUADRO 3. OBRAS DO PORTO DE SALVADOR INAUGURADAS EM 13 DE MAIO DE 1913

| Obras concluídas                                                  | Extensão / Quantitativo       |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Cais calando até 24 pés para grandes navios                       | 360 m de cais com 08 m d'água |
| Cais de cabotagem                                                 | 220 m                         |
| Armazéns aparelhados                                              | 03 unidades                   |
| Calçamento na extensão do cais                                    | 360 m                         |
| Prédio dos Correios e Telégrafos e do Mercado Modelo (inacabados) | XXXXXXXXXXXXXX                |

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (1913).<sup>77</sup>

Mesmo assim, a Companhia Cessionária deu início à administração uniformizada (uniformizando taxas quanto à sua espécie, quanto à incidência e denominação de terminais especializados) e a exploração comercial do porto, doravante considerado um porto organizado. Aquele momento das inaugurações significou a continuação lenta e progressiva da desativação, extinção dos

<sup>77</sup> Mensagem apresentado por J. J. Seabra à Assembleia Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão, 12ª Legislatura, ano 1913, p. 73-74. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. Obras do Porto. *Diário de Notícias*, Salvador, p. 1, 9 maio 1913.

trapiches e, finalmente, das “docas de atracação”, que representaram a infraestrutura do “porto natural”, do “porto primitivo” do século XIX. A companhia, única administradora do porto, tinha direito, por contrato, de indenizar os trapiches e outras construções que deveriam ser demolidas para a concretização das obras do porto e de “embelezamento” do Bairro Comercial. Parte do montante arrecadado por conta do imposto de 2% ouro era destinada, também, às indenizações referidas. Creio que as mesmas tivessem sido compensadoras, contribuindo também para neutralizar e mesmo evitar a resistência por parte dos trapicheiros às obras do porto.

A cessionária, à época, parecia ser um entrave ao andamento das obras. Prejudicava o erário público, o comércio, a indústria, os operários. Estes sofriam com a exploração, por conta da utilização dos vales, atrasos de salários e falta de condições de trabalho, o que resultou em greve.<sup>78</sup> Inclusive, se deve ressaltar o registro do trabalhador João Pedro dos Santos, vítima de espancamento praticado pelo engenheiro Doit, chefe das obras, devido a irregularidades de contrato.<sup>79</sup>

Em 5 de março de 1913 e 18 de setembro de 1913, quando as obras constantes do projeto de 1907 deveriam ter sido entregues na sua totalidade, a cessionária apresentou exposições de motivos que provocaram a publicação de mais dois Decretos, o de nº 10.115 e o de nº 10.450. Ambos concorreram para alterações nas obras, inclusive no traçado do quebra-mar interior. Determinou à companhia ceder os terrenos aterrados necessários à construção do novo edifício da Associação Comercial da Bahia. E mais: o Governo, que sempre atendeu às exigências da cessionária, prorrogou, pelo Decreto nº 10.638, de 24 de dezembro de 1913, até 31 de dezembro de 1915, o prazo para a conclusão de todas as obras em conformidade com o estipulado na cláusula XII do Decreto nº 7.119, de 17 de setembro de 1908. Todas as obras foram especificadas pelo Decreto nº 11.236, de 21 de outubro de 1914.

Os dados contidos neste quadro fazem sentido se comparados aos dados que compõem os quadros 2 e 3. A companhia, no período de 1908 a 1912, praticamente se omitiu diante do Decreto de 1907, que previa a construção do porto e não de uma etapa. Os quadros 2 e 3 atestam que o Decreto de 1914 repete quase

78 AS OBRAS do Porto – Greve de Operários: Primeiros sintomas. *Diário de Notícias*, 9 jun. 1909.

79 TRABALHADOR espancado. *Diário de Notícias*, 15 out. 1908.

todos os itens que deveriam ter sido concluídos em 1912/1913. O quantitativo dos armazéns, dos quebra-mares, de cais com suas diversas finalidades, os trabalhos de dragagem, de construções sob a responsabilidade da companhia, como o Mercado, o prédio dos Correios, além de outros, são exemplos de descompromisso e desrespeito para com os acordos previamente firmados. Em cinco anos (1908-1913), muito pouco se fez. Obras imprescindíveis para atender presentemente, e em longo prazo, ao tráfego do porto não foram concluídas.

QUADRO 4. OBRAS DO PORTO DE SALVADOR QUE DEVIAM FICAR CONCLUÍDAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1915 COMO DETERMINA O DECRETO Nº 10.638, DE 24 DE DEZEMBRO DE 1913

| Obras previstas e equipamentos                                 | Extensão / Quantitativo                |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Cais de 8m                                                     | 1.415 m                                |
| Armazéns e guindastes respectivos                              | 11 unidades                            |
| Dragagem necessária à utilização do cais e formação do terreno | xxxxxx                                 |
| Conclusão do quebra-mar sul (exterior)                         | 920 m                                  |
| Execução do quebra-mar interior                                | 700 m                                  |
| Construção do cais de saneamento                               | 9m50 profundidade e 1.400m comprimento |
| Construção do Edifício da Capitania do Porto                   | xxxxx                                  |
| Conclusão da doca do Mercado                                   | xxxxxx                                 |
| Conclusão do Mercado                                           | 01 unidade                             |
| Construção de espaço para o carvão                             | 01 unidade                             |
| Construção armazéns para inflamáveis                           | 02 unidades                            |

Fonte: Inspetoria Federal de Portos (1926, p. 232-235).

E, levando em consideração que o motivo era de ordem financeira, que recaía sobre o governo ou sobre a companhia, terminava por justificar a impossibilidade de completar até 31 de Dezembro de 1915 o projeto geral das obras para o melhoramento de que tratava o Decreto nº 7.119, de 17 de setembro de 1908. O Decreto de 1914 terminou prorrogando para o final de 1915 a conclusão e a entrega de apenas parte das obras do projeto de 1907, e ainda anistiou a companhia “da multa de 10:000\$000 por mês até 6 meses de demora da terminação das obras de que trata a cláusula V, § 2º do contrato de 1905, que vigorava até então. Findo este prazo de 6 meses, o governo marcará o prazo para a conclusão das obras.”

As contestações<sup>80</sup> dirigidas à Companhia Cessionária das Obras do Porto da Bahia tiveram como motivos principais o descaso e a morosidade na realização das obras, principalmente após a inauguração do pequeno trecho de cais em 13 de maio de 1913. Representantes da Bahia na Câmara dos Deputados e na Associação Comercial encaminharam carta/documento ao Presidente da República solicitando a rescisão do contrato com a Companhia Cessionária. O Deputado Joaquim Pires de Carvalho, em março de 1916, escreveu carta ao Presidente da República resgatando momentos dos decretos firmando compromissos, enquanto pedia a rescisão do contrato com a dita companhia.

As obras não foram entregues em 1915. A companhia procurou se desculpar com uma publicação no Diário Oficial de 31 de dezembro de 1915, esclarecendo que:

As obras tiveram de ser reduzidas ao mínimo possível nos últimos quatro meses de 1914 e no corrente exercício, devido à conflagração européia, obrigando assim a Companhia a dirigir petição ao Governo no sentido de lhe ser prorrogado o prazo para a conclusão das obras.

Esta nota intensificou os protestos porque as prorrogações vinham sendo concedidas desde 1906/1908, muito antes do conflito mundial. No entendimento do parlamentar, em defesa da Associação Comercial, a rescisão do contrato seria declarada de pleno direito, por decreto do governo, sem dependência de interpelação ou ação judicial, visto que a concessionária se excedeu, sem pudor, nos prazos de conclusão das obras. A continuação da mesma à frente dos trabalhos representava “um atentado aos direitos reconhecidos da Nação com a violação da lei, de cuja autoridade resultou o contrato celebrado.”<sup>81</sup>

A situação vista como anômala poderia comprometer o prestígio moral dos poderes públicos e sacrificar os interesses econômicos do estado da Bahia. A luta era do comércio, da indústria e da lavoura contra as “extorsões e usurpações” praticadas pela Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia na execução do contrato. A interpretação lesiva das cláusulas colocava em condições onerosas e desiguais as mercadorias e produtos que entravam e saíam do respectivo porto.

80 O COMMERCIO..., 1916, p. 6. Documento que se encontra na Coleção Miscelânea v. 7. Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Salvador – Bahia e, em Relatórios da Associação Comercial da Bahia. Ano de 1918 e 1919.

81 Ibid., p. 6-7.

Na ocasião, a Associação Comercial da Bahia, de par com a Comissão em Defesa do Comércio contra as Docas, comissão presidida pelo comerciante Manoel Joaquim de Carvalho, encaminhou documento ao ministro da Viação, Indústria e Obras Públicas. Declarava, no documento, ter a Bahia toda confiança que, desta vez, os seus mais altos e vitais interesses encontrassem a devida consagração, sendo os mesmos amparados e protegidos pelo estatuto constitucional que determinava ser “vedado ao Governo criar, de qualquer modo, distinções e preferências em favor dos portos de uns e contra os de outros Estados”<sup>82</sup> (Art. 8º da Constituição Federal).

Além do posicionamento de políticos junto ao Governo Federal, por parte da Associação Comercial e da Comissão de Defesa do Comércio Contra as Docas, artigos foram publicados no *Jornal do Comércio* sobre o contrato de construção e exploração do Porto da Bahia, dirigidos ao ministro da Viação. De 1916 a 1920, as obras andaram a passos lentos, muito lentos. Há registro apenas da entrega do Armazém nº 7 em 1916. Mas há registro, sim, de greve dos carregadores nas docas (novembro de 1918) devido a irregularidades da Companhia Cessionária. Neste mesmo ano, a Associação Comercial da Bahia continuava a clamar junto ao Governo Federal pela encampação das docas. Diante das manifestações de insatisfação, em novembro de 1920 todos os contratos que a Companhia Cessionária mantinha com o governo passaram por um processo de intensa revisão.

As medidas resultantes da citada revisão foram consolidadas no Decreto nº 14.417, de 16 de outubro de 1920, quando elaborado o termo retificativo do contrato de revisão e consolidação dos contratos relativos à concessão das obras. A revisão envolveu ajustes do capital fixo da companhia, revisão das taxas de ancoragem e armazenagem, os direitos e deveres da cessionária e prazos para a entrega de obras, conforme determinação do Governo Federal. Continuou a companhia com sede e fórum no Rio de Janeiro e garantiu os direitos de uso e gozo das obras até 30 de junho de 1995, como aprovado em 1907.

À companhia foi estipulado o prazo para entrega de obras. Em 1922, estavam concluídas a linha férrea provisória do cais do porto e sua ligação com a rede ferroviária federal da Bahia; o Cais Comendador Ferreira, entre a doca do

---

82 RELATÓRIO DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA. Em Sessão de 23/03/1919. Salvador: Oficina da Livraria Duas Américas. 1920, p. 270-271.

Mercado e a Alfândega; o edifício dos Correios; o edifício do Mercado Modelo; o alargamento da Rua do Arsenal; o edifício da Capitania do Porto; e, em 1925, o Armazém nº 8. Vale observar, mais uma vez, que todas elas deveriam ter sido concluídas em 1913, ou então em 1915, por força de prorrogações.

Nesta ocasião, dirigia a companhia Pedro Augusto Nolasco Pedreira, e na composição da diretoria se fazia presente a representação do capital francês na pessoa do Sr. Marcel Bouilloux Lafont, que possuía montante significativo de ações da Companhia Cessionária das Docas e presidia a Companhia Brasileira Financeira e Imobiliária.

Os franceses se fizeram representar na Companhia das Docas da Bahia até a encampação da mesma pelo Governo Federal, em 15 de março de 1976, de acordo com o Decreto nº 77.297.

No aterro, prédios e edifícios e casas comerciais foram construídos, onde por muito tempo funcionou o bairro, como centro comercial e financeiro da cidade e do estado.

No ano de 1929 pode-se comprovar que algumas obras projetadas em contratos e decretos, sob a responsabilidade da cessionária, para serem concluídas em 1913, 1915 e 1922, constam em orçamento para se efetivarem no final da década de 1920. Enquanto que o movimento anual do porto, na década de 1920, alcançava 400.000 toneladas. Nesta década, o cacau de Ilhéus e Itabuna ainda era exportado pelo porto de Salvador e se revelou como a época em que a exportação se apresentou mais expressiva.

O Governador do Estado, em 1929, se referia à deficiência e morosidade das obras. Sugeriu, como medida imediata, o ajuste do orçamento, das taxas e a continuidade da cobrança do imposto ouro sobre as importações, com vistas à conclusão das ditas obras. Apesar da morosidade da companhia no cumprimento dos contratos, da dependência do Estado em relação ao capital internacional e dos vultosos compromissos assumidos pelo Governo Federal, no ano de 1930, mesmo em construção, o porto de Salvador dispunha de equipamentos modernos que lhe assegurava as feições de um porto modernizado/organizado.

QUADRO 5. OBRAS DO PORTO DE SALVADOR REALIZADAS DE 1908 A 1930<sup>83</sup>

| Obras realizadas                                                                                      | Quantitativo                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Cais de 8m e muralha concluída                                                                        | 1.415 m                                                           |
| Armazéns e guindastes respectivos                                                                     | 08 unidades correspondendo a 18.000m <sup>2</sup> e 08 guindastes |
| Quebra-mar sul (exterior) e interior (norte)                                                          | 920 m e 700 m, respectivamente                                    |
| Cais Comendador Ferreira entre a Doca do Mercado e a Alfândega                                        | xxxxxxxxxxxx                                                      |
| Abertura da Avenida da França (em processo)                                                           | 1.000 m de extensão x 20 m de largura                             |
| Abertura da Avenida Frederico Pontes (em processo)                                                    | xxxxx                                                             |
| Alargamento da Rua do Arsenal                                                                         | xxxxxx                                                            |
| Construção da Praça Cairu, na Cidade Baixa                                                            | xxxxxx                                                            |
| Linha férrea provisória do cais do porto e sua ligação com a rede ferroviária federal da Bahia        | xxxxxx                                                            |
| Aterro sobre o mar correspondente a uma faixa das proximidades da encosta até onde se encontra o cais | Largura de aproximadamente 250 m, Área de 500.000m <sup>2</sup> . |

Fonte: Rosado (1988).

Como desdobramento da crise do capitalismo deflagrada em 1929, teve início a Grande Depressão, que se prolongou até a II Guerra Mundial. À República Velha seguiu-se a fase considerada pela historiografia brasileira de República Nova, caracterizada, sobretudo, pela centralização político-administrativa. A construção do porto de Salvador continuava e se incluía nesse processo. A esta nova fase e às demais, até os dias atuais, se constituirão motivo de outros trabalhos.

Vale enfatizar que *A modernização do porto de Salvador: 1891-1930* tem-se revelado, desde o primeiro contato com o tema na década de 1980, objeto de estudo extremamente complexo, fascinante, desafiador e atual, que merece ser explorado em dimensões e abordagens diversas.

83 ROSADO, R. de C. S. de C. *Cronologia portos da Bahia*. 1. ed. Salvador: Companhia das Docas do Estado da Bahia-CODEBA, 1988. p. 31-32.

## Referências

- ALMEIDA, M. do C. B. E. de. A Freguesia da Vitória: da Colônia a República. In: NASCIMENTO, J.; GAMA, H. *A urbanização de Salvador em três tempos: colônia, império e república*. Salvador: IGHB, 2011.
- ANDRADE, M. J. de S. *A mão de obra escrava em Salvador: 1811-1860*. 1. ed. São Paulo: Corrupio. 1988, p. 147-148.
- BETHELL, L. O Brasil no Mundo. In: CARVALHO, J. M. de (Org.). *A construção nacional 1830-1889*. Rio de Janeiro: Coedição Fundacion Mafree Editora Objetiva, 2012. v. 2.
- BOSA, M. S. Puertos y Ciudad en el mundo Atlántico: el puerto de las Palmas de Gran Canaria. In: SANTOS, F. G. (Org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011.
- CARVALHO, J. M. de. As marcas do período. In: CARVALHO, J. M. de (Org.). *A construção nacional 1830-1889*. Rio de Janeiro: Coedição Fundacion Mafree Editora Objetiva, 2012. (Coleção História do Brasil Nação:1808-2010, v. 2).
- CASTRO, A. C. *As empresas estrangeiras no Brasil: 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar editores. 1979.
- GARCEZ, A. N. R., FREITAS, A. F. G. de. *Bahia cacauera: um estudo de história recente*. Salvador: Centro Editorial e Didático da Universidade Federal da Bahia, 1979.
- HOBSBAWM, E. J. *A era do capital: 1848-1875*. 5. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.
- HONORATO, C. *O porto e o polvo: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. São Paulo: Editora Hucitec; Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996. p. 17. Edição Comemorativa do 450º aniversário da elevação de Santos a Vila.
- LEMONS, R. A Alternativa republicana e o fim da monarquia. Capítulo XI. In: GRINBERG, K.; SALLES, R. (Org. ). *O Brasil imperial: 1870-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. (Coleção Brasil imperial, v. 3).
- MATTOSO, K. M. de Q. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: Hucitec: Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.
- MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins: Revista franco-brasileira de geografia*, [São Paulo], n. 15, 2012. Disponível em: <<http://confins.revues.org/7685>>. Acesso: 14 nov. 2012.

- PIRRENE, H. *História econômica e social da Idade Média*. 6. ed. São Paulo: Mestre Jou, 1982.
- REBOUCAS, D.; GODOFREDO FILHO. *Salvador da Bahia de Todos os Santos no século XIX: cidade Alta e marinha da Alfândega*. Salvador: Odebrecht, 1979.
- REIS FILHO, N. G. Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro (1808-1945). In: MOTA, C. G. (Org.). *Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500-2000): a grande transação*. São Paulo: SENAC, 2000.
- ROSADO, R. de C. S. de C. *O porto de Salvador: modernização em projeto 1854-1891*. 1983. 118 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.
- ROSADO, R. de C. S. de C. *Cronologia Portos da Bahia*. 1. ed. Salvador: Companhia das Docas do Estado da Bahia-CODEBA, 1988.
- REIS, J. J. De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, p. 199-242, 2000.
- RICUPERO, R. O problema da Abertura dos Portos. In: OLIVEIRA, L. V. de; RICUPERO, R. (Org.). *A Abertura dos Portos*. São Paulo: Senac, 2007.
- SAID, E. W. *Cultura e imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras. 1995
- SAMPAIO, C. N. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.
- SANTOS, F. G. O movimento portuário de Salvador e as relações comerciais de objetos litúrgicos afro-brasileiros na segunda metade do século XIX. In: SANTOS, F. G. (Org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011. p. 179-187.
- SANTOS, M. *O Porto e a Cidade do Salvador. Companhia das Docas da Bahia: Porto de Salvador*. Salvador: [s.n.], [196-].
- TAVARES, L. H. D. *História da Bahia*. São Paulo: Editora UNESP: Salvador: EDUFBA, 2001.

# O porto de Salvador e suas interfaces com a economia e a política na Primeira República (1900-1930)

JOACI DE SOUSA CUNHA<sup>1</sup>



## Introdução

Que mistérios ainda escondem o porto de Salvador? O que a história do porto, que já foi considerado o mais movimentado das Américas, enquanto a Bahia foi capital da colônia lusitana, pode ainda revelar sobre os destinos deste estado na República? Durante o período colonial, o porto baiano, também conhecido como o Porto do Brasil, era também responsável por redistribuir as mercadorias de origem europeia para grande parte do território sob o controle reinol. Situado na área naturalmente protegida da Baía de Todos os Santos, o porto era militarmente defendido pela fortificação de São Marcelo, de formato circular, ainda hoje situado em suas proximidades.

Mesmo com a transferência da capital da colônia para o Rio de Janeiro, em 1763, motivada, sobretudo, pela crescente exploração de ouro em Minas Gerais, a importância do porto de Salvador se manteve. A entrada média anual, na segunda metade do século XVIII, foi de pelo menos 90 navios.<sup>2</sup> Apesar da relevância econômica, o porto permaneceu com instalações rudimentares, aproveitando as condições naturais de atracação por quase 400 anos. O litoral do

---

<sup>1</sup> O autor agradece a Maria Cecília Velasco e Cruz, que previamente lhe possibilitou acesso ao texto de sua autoria (incluído neste livro), por ter feito importantes sugestões aos escritos e por ter comparilhado o documento citado na nota de nº 33.

<sup>2</sup> Cf. Disponível em: <[http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodiba/ptbr/porto\\_salvador.php?secao=porto\\_salvador\\_historico](http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodiba/ptbr/porto_salvador.php?secao=porto_salvador_historico)>. Acesso em: 10 fev. 2014.

bairro do Comércio, área do porto, ainda em fins do século XIX era composto por um mosaico de cais e pontos de atracação (do Ouro, do Bulcão, dentre diversos outros), além de uma infinidade de trapiches e armazéns. O embarque e desembarque de produtos (de importação e exportação) se misturavam com os do comércio de abastecimento local. Neste porto, os donos de trapiches desempenhavam um papel fundamental e exerciam forte poder de pressão sobre as políticas do setor.<sup>3</sup>

A partir de 1854, as demandas do comércio marítimo levaram à elaboração de planos para a ampliação e modernização do porto de Salvador e de sua infraestrutura administrativa. Depois de longo período de reivindicações, finalmente, no início do século XX, o porto viria a ser objeto de obras que o dotaram de uma condição relativamente moderna, além de conquistar, por meio de aterros, uma significativa faixa de terra ao mar situada entre o cais e o Bairro Comercial, também reformado com alargamento de ruas, então, alinhadas.

No início do século XX, a importância do porto de Salvador podia ser observada pela circulação e pela presença de estrangeiros, muitos radicados em Salvador, para onde não afluía corrente imigratória de relevo, como verificado nas capitais do Centro-Sul do Brasil. Ainda assim, para 1910, uma estimativa local dava conta de que a população soteropolitana era de 250 mil habitantes, sendo 12.500 (5%) de estrangeiros, grande parte atraída direta ou indiretamente pelas atividades relacionadas ao comércio e ao porto.<sup>4</sup>

De todo modo, os melhoramentos reclamados pela estrutura portuária baiana só seriam executados após a concessão do porto ao capital financeiro francês. Assim, os serviços e obras seriam explorados pela *Société de Construction du Port de Bahia*, braço corporativo do banco *Etienne Muller & Comp*, vinculado à *Caisse Commerciale et Industriale de Paris*, corporação que controlava um conjunto de empresas com negócios na Bahia, que, em última instância, era responsável pelas

3 ROSADO, R. de C. S. de C. O porto de Salvador: modernização em projeto 1854-1891. 1983. 118 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983. p. 11.

4 DIÁRIO DE NOTÍCIAS, Salvador, 7 mar. 1910, p. 1-2. 75.000 (30%) seriam brancos brasileiros, 50.000 (20%) negros e 112.500 (45%) mestiços. As categorias de pardo e caboclo desaparecem nessa estatística. Quanto aos brancos, a soma desses brasileiros com os estrangeiros nos dá um resultado percentual próximo ao apontado pelo Censo de 1890. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Sexo, raça e estado civil, nacionalidade, filiação, culto e analfabetismo da população recenseada em 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1898. p. 20-21.

obras de “modernização”, incluindo também o alargamento e calçamento de ruas, a construção dos edifícios dos Correios, da nova Alfândega no “mercado do ouro”, enfim, o conjunto de reformas no Bairro Comercial de Salvador.

O ano de 1906 assinala o início das obras de “modernização”, pouco depois de um empréstimo externo à Companhia Cessionária do Porto da Bahia, empresa criada pelos franceses para explorar os serviços portuários em Salvador. Mas a construção dos edifícios antes citados estava praticamente suspensa, quando de fato tiveram início as obras do Cais da Alfândega, em janeiro de 1911. O primeiro trecho desse cais foi liberado para atracação em julho do mesmo ano, e inaugurado oficialmente em maio de 1913 pelo governador José Joaquim Seabra e pelo presidente Hermes da Fonseca. O Decreto nº 11.236, de 21 de outubro de 1914, especificou as obras a serem concluídas, em prosseguimento aos 750 metros de cais e seis armazéns então existentes. Ao final de 1914, o porto dispunha de novos trechos de cais implantados e sete armazéns concluídos, com seis em operação. Entre os equipamentos se destacavam oito guindastes móveis sobre trilhos. À época, o movimento anual do porto era da ordem de 400 mil toneladas, em que pese o descontentamento dos comerciantes.

No final de 1916 foi entregue ao tráfego o Armazém Número 7 e, em janeiro de 1922, o cais denominado Comendador Ferreira. As obras teriam continuidade até 1930, seguindo o ritmo lento da remodelação da cidade. A nova estrutura do porto, sob a direção do capital estrangeiro, porém, elevou os custos de utilização dos serviços portuários. As taxas de carga e descarga cobradas pela Companhia Cessionária das Docas desagradavam aos usuários locais. Desde então, os comerciantes da praça soteropolitana passaram a reivindicar a redução dos custos portuários, elevando crescentemente o tom contra os interesses da companhia concessionária dos serviços.

Essa reação não era despropositada, afinal, o porto soteropolitano era central para a economia do estado, condição que decorria da própria hegemonia agromercantil na praça local, especializada na intermediação da produção agrícola baiana, bem como na redistribuição das mercadorias importadas, para o que os serviços portuários da capital eram essenciais. Mesmo sem a conclusão das reformas reclamadas há cinquenta anos, o porto continuava sendo o ponto de referência e de articulação do sistema de infraestrutura que, bem ou mal,

movimentava em torno de si grande parte da economia estadual. Nele desembarcavam desde as mercadorias transportadas pelos saveiros do Recôncavo, àquelas trazidas pelos grandes navios estrangeiros e nacionais. E por ele também eram exportadas as mercadorias que à capital chegavam através das ferrovias que cortavam o território estadual, espécies de artérias do porto, que movimentavam seu plasma e lhe davam vida e importância.

Desse modo, sustentamos que o fortalecimento do porto de Salvador, num período de estagnação do parque manufatureiro do estado, estava diretamente relacionado à capacidade de ampliação dos modais de transporte e dos meios de comunicação para integrar outras regiões do território baiano à capital, o que não ocorreu. E, ao contrário de contribuir para tal fortalecimento, as reformas do porto, condicionadas à sua concessão ao capital francês, iriam atuar em sentido contrário ao pretendido pelos interesses dominantes locais. Ressaltamos ainda que, no contexto da República Velha, o avanço dessas infraestruturas dependia não só de fatores econômicos locais, mas fortemente também do jogo político nacional e das regras da “política dos governadores”, implícitas ao federalismo republicano entre 1900 e 1930. Enfim, envolvia, para além da dinâmica econômica local, as relações de poder estabelecidas no aparelho de Estado baiano, as relações deste com a União e também com o capital estrangeiro, outro ator relevante nesse processo.

Por essas razões, auscultar o ritmo de pulsação das atividades do porto de Salvador durante a República Velha extrapola a simples análise da sua modernização, exigindo atenção, ao menos, a três outras ordens de fatores. Primeiro, a ampliação do seu raio de influência no território e mercado regionais. O que nos leva à segunda ordem: as relações de poder. Neste plano examinam-se os vínculos do capital francês com a economia e a política baianas para entender a cessão aos financistas parisienses dos elementos mais importantes da infraestrutura estadual. Esse aspecto se revela ainda mais proeminente quando se observa que uma mesma corporação do capital financeiro controlaria os serviços portuários e as vias férreas federais na Bahia, responsáveis pelas conexões do porto com sua hinterlândia, compreendendo desde o Recôncavo até o Vale do Rio São Francisco e seus afluentes nos estados vizinhos (ao norte), na Chapada (ao centro), e em Jequié (no sudoeste).

Uma terceira ordem de fatores se relaciona ao malogro do projeto de ampliação dessa infraestrutura, em meio aos efeitos da I Guerra Mundial e aos descaminhos das relações políticas entre a Bahia e o Governo Federal. Por fim, analisamos a inserção do porto de Salvador no contexto econômico dos anos de 1920, em meio à crise vivida pelo comércio baiano de redistribuição de mercadorias face ao movimento de substituição de importações, comandada pela indústria e comércio do Centro-Sul do país, ao tempo em que as exportações de matérias-primas e importações de manufaturados permanecem em alta, agora voltadas para o mercado dos EUA.

## Ferrovias e circuito mercantil

A Bahia, com a República, perdeu progressivamente importância política no cenário nacional, o que se refletiu na redução dos investimentos federais no estado e na perda de importância relativa de sua economia e do seu porto. Esse processo pode ser observado por vários ângulos, inclusive a partir do sistema ferroviário articulado à capital e ao seu porto, que deixou de acompanhar o ritmo de crescimento observado em âmbito federal.

Durante o Império, quando a construção ferroviária era impulsionada prioritariamente pelo mecanismo da garantia de juros oferecida pelo governo imperial, observa-se um persistente crescimento das linhas baianas, acompanhando a progressão nacional. Esse período coincide também com a proeminência de políticos baianos nos gabinetes imperiais, o que exige relativizar a afirmação de Kátia Mattoso, segundo a qual os baianos “não usavam sua enorme participação na chefia do governo central” para beneficiar os negócios locais.<sup>5</sup>

No período republicano, embora o ritmo da construção ferroviária tenha se reduzido em todo o Brasil, o decréscimo relativo à Bahia foi bem mais acentuado que a média nacional. Em verdade, a Bahia perdeu o papel destacado que tinha até o fim da década de 1880, quando apresentava números relativos muito expressivos.

---

5 MATTOSO, K. *Bahia séc. XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. p. 288.

Entre 1860 e 1890, nacionalmente, observava-se uma progressão significativa das ferrovias, com redução a partir daí até 1905. Deste ano até 1909, a construção das vias férreas no país voltou a se acelerar. A Bahia, todavia, claramente deixou de acompanhar o ritmo do crescimento nacional, o que no médio prazo impactaria negativamente o desenvolvimento de toda sua economia e, consequentemente, das atividades portuárias em Salvador. A redução do crescimento ferroviário do país foi de 18,7%, enquanto para a Bahia a queda foi de 68,9%.<sup>6</sup>

De fato, a marcha ferroviária baiana foi reduzida no final do século XIX e início do século XX. A tardia conclusão da ferrovia da Bahia ao São Francisco, no trecho entre Senhor do Bonfim e Juazeiro e os festejos dela decorrentes, na década final dos oitocentos, foi, em verdade, o último investimento federal significativo no sistema ferroviário estadual. De outros trechos inaugurados até 1930, merecem menção apenas os primeiros 120 km da linha que deveria conectar a ferrovia “Bahia ao São Francisco” (em Senhor do Bonfim) com a “Central da Bahia” (em laçu). O trecho, até Jacobina, foi construído entre 1917 e 1920, mas os trilhos do chamado “trem da grota” só chegariam a laçu em 1951.

De todo modo, a ligação férrea entre o porto de Salvador e o Rio São Francisco atendia a “uma verdadeira necessidade da Província” e representou uma importante conquista para o comércio e finanças baianas, como registrou Guerreiro de Freitas.<sup>7</sup> Especificamente para o porto de Salvador, essa inauguração abria oportunidade de ampliação da sua hinterlândia para além das imediações de Juazeiro, através de investimentos estaduais na navegação a vapor no Rio São Francisco e em seus afluentes na Bahia e nos estados vizinhos.

Do cais, cerca de três quilômetros de trilhos ligavam o porto à estação da Calçada, referência principal da *Bahia and São Francisco Railway*, em Salvador. Embora planejada ainda em meados século XIX para conectar o porto atlântico ao sertão nordestino, em Juazeiro, esta estrada parou em Alagoinhas, em 1863,

6 Os dados para o Brasil constam do Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil em 1910, relativo ao ano de 1909. Os dados para a Bahia se referem ao ano de 1910. Cf. os dados da Bahia em ZORZO, F. A. *Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e sudeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001. p. 86.

7 FREITAS, F. G. “Eu vou para Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. *Bahia, análise e dados*. Salvador, n. 4, p. 24-37, 2000. p. 28.

quatro anos após o início efetivo das obras conduzidas pelos ingleses.<sup>8</sup> Somente em fevereiro de 1896 a ferrovia chegaria finalmente à sua estação final, totalizando 575,4 km desde a estação da Calçada. O trânsito de mercadorias entre o porto e o sertão, todavia, sofria uma baldeação em Alagoinhas, devido ao fato do trecho dessa cidade até Juazeiro ser operado por uma outra empresa, a ferrovia do prolongamento, através do compartilhamento de tráfego feito entre elas.

Se do ponto de vista financeiro a ferrovia em si foi um péssimo negócio, com balanços anuais negativos seguidos, seus resultados positivos são vistos em termos de ampliação do raio da praça mercantil de Salvador e de maiores facilidades de deslocamento de mercadorias e comunicação (as linhas férreas eram acompanhadas também de linhas telegráficas). Com essas facilidades, e por meio das 16 locomotivas e composições dessa ferrovia,<sup>9</sup> o porto e o comércio baiano enviavam ou recebiam um amplo leque de produtos do sertão sanfranciscano, como algodão, farinha de mandioca, caroço de algodão, mamona, couros, peles etc., e, também, do nordeste baiano, como açúcar, cana, álcool e aguardente.

Por sua vez, os produtos importados ou produzidos por Salvador, igualmente, se beneficiaram com essas facilidades. Dentre os mais transportados para o sertão se encontravam o charque, a farinha de trigo, tecidos e o bacalhau.<sup>10</sup> Enfim, embora a ferrovia fosse cronicamente deficitária, devido às falhas de construção e/ou a má gestão, como a grande maioria das existentes no país, seus efeitos so-

8 Até 1901, quando o governo central nacionalizou a *Bahia and São Francisco Railway*, esta estrada rendeu juros de 7% sobre o capital de dezessete mil contos de réis, indexados à cotação do ouro. Do início de sua construção até o final de 1900, isso implicou num gasto oficial superior a sessenta e cinco contos de réis com garantia de juros, diferenças de câmbio e agentes financeiros, ou quase quatro vezes mais que o valor aplicado pelos investidores ingleses. O valor do quilômetro construído nesta ferrovia foi de 138,2 contos (ouro), um dos maiores já pagos na história da construção ferroviária. Cf. RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1901, p. 407. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2268/000417.html>>. Acesso em: 7 jun. 2013; Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio, Viação e Obras Públicas, 1903, p. 242. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2270/000265.html>>. Acesso em: 30 jan. 2014.

9 Cf. RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1901, p. 407, e do ano de 1902, p. 311. Disponíveis em <[www.crl.edu/content.asp/](http://www.crl.edu/content.asp/)>. Acessados respectivamente em 7 jun. 2013 e 30 jan. 2014. O eng. Alencar Lima obteve também contratos na navegação e nas estradas estaduais. Mais tarde seria responsável pela elaboração do plano das reformas urbanas de Seabra e Guilherme Guinle. O engenheiro, portanto, tinha um aguçado senso de sobrevivência, servindo a vários chefes políticos nesse período, sendo alguns deles inimigos irreconciliáveis (Severino Vieira e Seabra), outros nem tanto.

10 Cf. RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1910, p. 83. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2280/000092.html>>. Acesso em: 12 fev. 2014.

bre a atividade agropecuária, mercantil, industrial e portuária eram francamente benéficos.

Outra importante rota ferroviária para o porto de Salvador foi a aberta pela *Central da Bahia Railway*, neste caso articulada com a navegação entre o porto fluvial de Cachoeira e São Félix, no Rio Paraguaçu, próximo à sua foz na Baía de Todos os Santos, onde se localiza o porto soteropolitano. Destas cidades, unidas por uma ponte ferroviária, partiam os trilhos da Central da Bahia em direção a Feira de Santana (tráfego iniciado em 1876) e ao leito principal rumo à Chapada Diamantina, completando 316 quilômetros de linhas e ramais. Assim, unida à navegação, a *Central da Bahia Railway* articulou Feira de Santana ao porto de Salvador, numa extremidade, assim como Machado Portela (Chapada), noutra, isso em obras inauguradas entre 1876 e 1887, após se apresentar financeiramente lucrativa.<sup>11</sup> Seus vagões levavam para a Chapada e Feira de Santana, principalmente, fumo, sal, manufaturados em geral, farinha de trigo, charque, bacalhau, bebidas. De volta, traziam diamantes, carbonato, cereais, gado, couros, peles, madeira e outros produtos.<sup>12</sup>

Embora obedecesse a interesses políticos e econômicos baianos articulados aos investidores londrinos, essa ferrovia, construída com garantia de juros sobre o capital investido, não deixou de impulsionar as atividades mercantis e portuárias da capital baiana, bem como acelerou o crescimento de Feira de Santana, que, por volta de 1914-1918, despontava como grande centro econômico do interior. Para isso foi fundamental os benefícios dinamizadores que trouxe a ferrovia ao seu comércio em termos de comunicação telegráfica, transportes de cargas e passageiros.<sup>13</sup>

Por seu turno, a influência do porto de Salvador na direção sul-sudoeste do território baiano passou pela Estrada de Ferro de Nazaré. Essa ferrovia foi uma iniciativa dos comerciantes do Recôncavo Sul, mas logo assumida pelo estado da

11 A linha principal só voltaria avançar na direção de Caetitê trinta anos depois.

12 RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, p. 408. Disponível em: <[www.crl.edu/content.asp/](http://www.crl.edu/content.asp/)>. Acesso em: 7 fev. 2014.

13 Também foi concedida, em 1901, aos mesmos arrendatários da Bahia ao São Francisco, antes de ser transferida ao capital francês, em 1909. A construção dessa estrada custou mais de 13.600 contos de réis, ou seja, a 43 contos por cada quilômetro de estrada. Cf. RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1901, p. 407, 1902, p. 441, e 1903, p. 254. Disponível em <[www.crl.edu/content.asp/](http://www.crl.edu/content.asp/)>. Acessos em: 7 jun. 2009.

Bahia. Foi uma das poucas a se mostrar financeiramente superavitária na maioria dos anos de sua existência (1871 a 1971), até que o modal ferroviário fosse abandonado pela política do Estado brasileiro, sobretudo a partir da década de 1950.<sup>14</sup>

De Nazaré - Santo Antônio de Jesus (com ramal para Amargosa), seguia o Vale do Rio Jiquiriçá, ao sul do Recôncavo, buscando a direção de Jaguaquara e Jequié. O café e o fumo foram as suas motivações iniciais, mas acabaria por estimular também o crescimento da produção de cacau e outros produtos em toda a região por ela servida, sobretudo na zona de Mata Atlântica entre Jequié e o sul da Bahia. Nesta cidade, muitos comerciantes se estabeleceram mesmo antes da ferrovia chegar, dentre eles várias famílias de origem italiana e, no pós-II Guerra, outras japonesas. A conexão desta ferrovia com a capital baiana, a exemplo da *Central da Bahia Railway*, se dava a partir do porto fluvial de Nazaré e, daí, navegando através do Rio Jaguaripe e pela Baía de Todos os Santos, até o cais do porto de Salvador.

As demais ferrovias estaduais, embora de menor amplitude, de alguma forma contribuía para dinamizar o porto de Salvador. Nesta condição se encontrava uma no sul da Bahia, entre Itabuna e Ilhéus, tendo o porto desta cidade como ponta de trilhos. Assim, a Estrada de Ferro Ilhéus - Conquista, construída e controlada pelo capital inglês, interligou apenas alguns pontos mais estratégicos na região cacauzeira, cujas estações mais tarde dariam origem às cidades de Uruçuca, Itajuípe e Aurelino Leal. Todavia, essa ferrovia não avançaria além de uma estreita faixa ocupada pela lavoura cacauzeira na região sul.

Sem o interesse dos ingleses, cujo Império controlava o cacau na África em condições coloniais e, portanto, mais vantajosas que as encontradas no comércio desse produto na Bahia, os destinos e as ligações ferroviárias da região cacauzeira seriam limitados. A ligação com Vitória da Conquista, e o “Sertão da Ressaca”, não seria tentada senão pelos tropeiros que levavam 16 dias para atravessar os cerca de 300 quilômetros entre as duas cidades, numa estrada construída por Caldeira Brant, entre 1813 e 1815, para ligar suas propriedades do litoral baiano às do norte mineiro.<sup>15</sup> Mesmo a ampliação, mais indicada e viável, das linhas

14 ZORZO, 2001.

15 O futuro Barão de Barbacena já percebia a potencialidade da convergência comercial entre as duas regiões de economias complementares. RIBEIRO, A. L. R. *Família poder e mito: o município de São Jorge dos Ilhéus (1880-1912)*. Ilhéus: Editus, 2001. p. 145.

para outras zonas produtoras de cacau, com amplas possibilidades de aumentar o rendimento da ferrovia, igualmente não seria cogitada, apesar do desempenho econômico dessa empresa ter sido, em geral, superavitário. Assim, em 1920, a extensão da Ilhéus – Conquista era de não mais que 82 quilômetros.

Embora tenha beneficiado somente uma pequena parte da região Sul, o cacau foi o principal produto transportado por essa ferrovia. Até meados da década de 1920, de Ilhéus o chamado “fruto de ouro” seguia de navio para o porto de Salvador, de onde era exportado.

A outra ferrovia baiana que também pode ser vista como uma artéria menor do porto de Salvador é a de Santo Amaro. Edificada a partir de 1883 e operada sob responsabilidade e patrocínio financeiro da província, seus beneficiários diretos foram os grandes produtores de cana-de-açúcar. Essa estrada transportava a produção das usinas do Recôncavo até o porto fluvial de Santo Amaro, que daí seguia através de embarcações até a capital. No período republicano, contudo, a produção açucareira baiana já não apresentava o dinamismo de outrora. Em verdade, o açúcar pouco contava como produto de exportação. Em 1897 não passava de 1% do total das vendas externas do estado, atingindo no período anterior à I Guerra Mundial uma participação máxima de 6% do total (anos de 1905, 1907 e 1909). O estímulo proporcionado pela guerra ao crescimento da produção açucareira não sobreviveu à paz de Versalhes. Se em 1918 o valor das exportações de açúcar mais que quintuplicou comparativamente a 1914, logo depois voltaria a decrescer. Após 1930, esse produto deixou de figurar entre as mercadorias do comércio exterior baiano. Em 1942, a Bahia começou a importar açúcar de outros estados para abastecer seu mercado interno.<sup>16</sup>

De qualquer modo, no conjunto, é inegável o papel desempenhado pelas ferrovias na ampliação e dinamização dos circuitos de produção e circulação de mercadorias na Bahia. Por isso mesmo, entre a segunda metade do século XIX e meados do século XX, as ferrovias estimularam o crescimento dos portos, carreando cada vez mais produtos aos seus armazéns, a exemplo do que ocorria em Santos, Rio de Janeiro e Salvador. Igualmente decisiva era sua função

---

<sup>16</sup> CUNHA, J. *Amargo açúcar*: elementos da história da indústria e do trabalho no Recôncavo açucareiro baiano. 1995. 232 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1996, p. 18.

geoestratégica, tanto no sentido de integração e consolidação do território quanto no sentido da segurança interna, permitindo o deslocamento rápido de tropas e armas, hipótese tragicamente confirmada nas guerras de Canudos e do Contestado.

O transporte ferroviário abarca uma série de outras dimensões importantes, inclusive para a própria vida das pessoas, mas talvez seja desnecessário lembrá-las aqui. De todo modo, para uma compreensão histórica da economia e do porto baiano na República Velha é conveniente ter em conta o formato pelo qual foram encaminhadas as questões ferroviárias e portuárias no estado. Para tanto, retomaremos alguns elementos da política nacional e baiana para esses setores, assim como as imbricações existentes entre elas.

## Relações de poder, porto e capital francês na Bahia

Muito mais que o porto da capital federal, a efetivação das obras de modernização do porto de Salvador dependiam de variáveis econômicas, mas principalmente de variáveis políticas. Dentre essas, a mais importante delas talvez fosse o desalinhamento dos governantes baianos em relação ao poder federal e as regras do pacto coronelista expresso na “política dos governadores”. E justamente esse aspecto essencial no xadrez do poder nacional os baianos se puseram a negligenciar, apoiando ou mesmo liderando a oposição ao governo central. Por esse motivo, entre 1908 e 1924, exceto no intervalo de 1918 a 1922, a Bahia enfraqueceu-se politicamente, com graves consequências sobre a sua infraestrutura e o seu desenvolvimento econômico.

As obras do porto de Salvador, que deveriam avançar desde 1906, sofreriam com uma sucessão de problemas políticos e burocráticos, que a impedia de apresentar o ritmo esperado, apesar do empréstimo obtido pela Companhia Cessionária do Porto da Bahia no valor de 75 milhões de francos. De toda sorte, de todos os projetos em infraestrutura para a Bahia, das ferrovias à produção de hidroeletricidade, passando pelo abastecimento de água e serviços de esgoto, este foi o único a ser efetivamente concluído até 1930.

A continuidade das obras do porto se deveu, em grande medida, ao interesse e às boas relações do capital francês com as duas alas rivais da política baiana. Inicialmente, os contatos se deram com Miguel Calmon, aliado dos governadores José Marcelino (1904-1908) e Araújo Pinho (1909-1911), ele próprio ministro da Viação e Obras Públicas na presidência de Afonso Penna (1906-1909). Nesse primeiro momento, os franceses obtiveram a concessão para exploração do porto de Salvador, bem como o contrato de modernização dos seus equipamentos e serviços. No mesmo período, o *Crédit Mobilier Français*, corporação financeira à qual estava vinculada a *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris*, e, por meio desta, a *Société de Construction du Port de Bahia*, chegou a discutir o arrendamento das ferrovias federais baianas, numa negociação que envolveu diretamente o ministro Calmon e o governador Araújo Pinho, mas que não chegou a ser concluída ante a demissão do ministro após a morte de Afonso Penna.

Um pouco depois, o também baiano J. J. Seabra assumiria o Ministério de Viação e Obras Públicas após a vitória do candidato oficial, Hermes da Fonseca, sobre o opositorista Ruy Barbosa, apoiado por Miguel Calmon e Araújo Pinho. Essa mudança política, todavia, não afetou as posições francesas no porto baiano. Seabra, como ministro da pasta que respondia pelas concessões e contratos na área de ferrovias e portos, dentre outros setores da infraestrutura federal, também mantinha boas relações com os representantes da *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris*. Tanto na Bahia quanto em outros estados brasileiros, a *Caisse Commerciale* e o banco *Credit Mobilier Français* continuaram conquistando espaços outrora monopolizados pelo capital financeiro inglês sejam como credores da dívida externa brasileira, sejam como beneficiários de concessões públicas. Com Seabra no Ministério de Viação e Obras, os franceses consolidariam suas posições no porto de Salvador e assumiriam as ferrovias federais na Bahia.

Na economia da Bahia, especificamente, os franceses atuavam ativamente na intermediação financeira privada nos setores de importação e exportação, através do Banco Francês e Italiano para América do Sul (de Paris) e do *L'Union Parisienne*.<sup>17</sup> Por meio da Wildberger & Cia, casa com sede em Salvador e Paris,

17 Bancos contribuintes da Fazenda estadual e do imposto municipal de "Indústrias e Profissões". Cf. BAHIA. Secretaria de Planejamento da Fundação Centro de Pesquisa e Estudos – CPE. *A inserção da Bahia na evolução nacional: 2ª etapa, 1890-1930*. Salvador, 1980. p. 70.

mas com presença também na Suíça, foram investidos capitais de vários bancos franceses na base produtiva baiana. Exemplo disso é a *Société Générale des Métaux de Paris*, “grande fornecedora de maquinismos para as fábricas de tecidos e usinas de açúcar do Estado”, agenciada pela Wildberger & Cia. O diretor desta indústria, Paul Lazar, seria figura de destaque em Salvador durante suas visitas anuais.<sup>18</sup>

Wildberger & Cia representava também os investimentos do *Crédit Lyonnais de Paris*, e seu presidente, Emil Wildberger, era diretor do *Crédit Foncier du Brésil*, banco parisiense vinculado ao *Crédit Mobilier*. Esta firma, além disso, fazia a cobrança do banco *Nationale de Crédit de Paris* e do Banco Francês e Italiano para a América do Sul.<sup>19</sup> Desse modo, interesses suíços e franceses confundiam-se, na praça baiana, na figura de Emil Wildberger, nome plenamente integrado à política local e aliado de Seabra. Pouco depois, a firma Wildberger & Cia dispararia na liderança da comercialização do cacau baiano. Entre 1922 e 1941, ela sozinha vendeu ao exterior de 14,13% a 35,97% do total exportado, com média anual de 29% nesse período.<sup>20</sup>

No centro da representação do capital financeiro francês desse período, portanto, distinguia-se a casa Wildberger. De origem suíça, esta empresa era, não há dúvida, a face mais visível dos interesses franceses na Bahia das primeiras décadas do século XX. Nesse sentido, seus negócios na Europa eram dirigidos pelo baiano-suíço Carlos Ferdinand Keller a partir de Paris.<sup>21</sup> Também possuía vínculos com Wildberber & Cia o grupo representado pelo *Crédit Mobilier Français* e pela *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris*, ambos numa relação de aliança com as principais lideranças do estado.

A partir de 1905, a presença desse conglomerado na intermediação financeira estatal e nos serviços de infraestrutura pública ganhou destaque com a *Société de Construction du Port de Bahia*, assumindo as reformas de ampliação e modernização dos serviços portuários em Salvador. Em 1906, os cessionários realizaram

18 WILDBERGER, A. *Notícia histórica de Wildberger & Cia*. Salvador: Tipografia Beneditina, 1942. p. 43.

19 Ibid., p. 43-27-28. A representação bancária de Wildberger e Cia. no mercado baiano abrangia, além dos bancos citados, outros dois de origem italiana e um espanhol.

20 Dados calculados pelo autor a partir de informações de Wildberger, op. cit., p. 69.

21 WILDBERGER, op. cit., p. 54. Carlos. F. Keller nasceu em Salvador, de pais suíços. Sua ação na França foi fundamental para o crescimento de Wildberger & Cia. no Brasil. Foi o responsável pelos negócios da empresa na Europa de 1901 a 1920, ano de sua morte.

um empréstimo no valor de 75 milhões de francos junto ao banco francês *Etienne Muller & Comp*, cedendo a esta firma a empreitada das obras, que incluíam a construção dos edifícios dos Correios, do Mercado Modelo e a reforma do Bairro Comercial, além do alargamento e calçamento de algumas ruas próximas. *Etienne Muller*, entretanto, transferiu à mesma *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris* os compromissos contratuais assumidos pela Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia, em agosto de 1907.<sup>22</sup>

Desse modo, as reformas portuárias de Salvador e do bairro do Comércio foram assumidas pelo grupo francês mediante concessões e contratos com o Ministério de Viação e Obras Públicas, quando este esteve sob o comando dos baianos Miguel Calmon (1906-1909) e J. J. Seabra (1910-1911). No passo dessa aliança, o Ministério da Viação e Obras Públicas iniciou a construção do cais da Alfândega, que teve o primeiro trecho inaugurado em 13 de maio de 1913. Um ano depois, o porto dispunha sete armazéns concluídos, oito guindastes móveis sobre trilhos e três linhas férreas, e o bairro do Comércio reordenado urbanisticamente. A partir do porto seria aberta também uma avenida de 20 metros de largura ao longo dos armazéns, numa extensão de 1000 metros, não por acaso denominada Avenida da França.

O interesse do capital francês pela Bahia era crescente até a crise financeira que antecedeu a Guerra Mundial. Em 1910, o *Crédit Mobilier Français* realizou o primeiro empréstimo ao estado da Bahia; dois anos depois (1912), efetivou a segunda operação de crédito de um banco francês com o Município de Salvador.<sup>23</sup> Em 1910-1911, o *Crédit* contratou o arrendamento definitivo das estradas de ferro baianas, através da *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris* para *Les Chemins de Fer Fédéraux d'Est Brésilien*, seu braço ferroviário no Brasil.<sup>24</sup> Assim, este grupo adquiriu o controle do conjunto mais importante da infraestrutura do estado,

22 SOCIEDADES ANONYMA. Companhia cessionária das docas do porto da Bahia. Relatório da Diretoria da Companhia Concessionária das Docas do Porto da Bahia. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, anno 48, n. 296, p. 22. 19 dez. 1909. Seção 1. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1769302/dou-secao-1-19-12-1909-pg-22>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

23 Em 1905, o banco *L'Union Parisiense* concedeu ao município da capital empréstimo para ampliação do serviço municipal de águas e esgotos. Desde então, Nathan & C tornou-se seu representante em Salvador. DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Salvador: [s.n.], 1 mar. 1913.

24 RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1912, p. 138. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2281/000151.html>>. Acesso em: 30 abr. 2008.

deslocando das posições centrais nomes vinculados a Severino Vieira e José Marcelino, a exemplo de Jerônimo Teixeira de Alencar Lima, que de controlador direto das ferrovias locais passou a ser empreiteiro de obras ferroviárias a serviço do grupo francês, como dirigente da Sociedade Brasileira Construtora & Cia.<sup>25</sup>

Dentre os financistas franceses que circulavam na Bahia se destacava o Barão de Amédée Reille, nome que permeia várias empresas presentes no estado até a I Guerra Mundial, evidenciando as conexões existentes entre elas. Da Companhia de Viação Geral da Bahia (e sua sucessora, *Les Chemins*) ao próprio *Crédit Mobilier Français* e à *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris*, era perceptível a glamorosa presença do barão. Sua marca também aparece no *Crédit Foncier du Brésil*, onde era vice-presidente, enquanto Emil Wildberger era diretor na Bahia. Depois de alguns anos funcionando com agência própria, todas as operações desse banco passaram a ser feitas por Wildberger & Cia, até 1924, quando as casas comerciais foram proibidas de realizar transações bancárias.

As ligações entre a *Société de Construction du Port* e *Les Chemins de Fer* com o *Crédit Mobilier* (e *Crédit Foncier*) e a firma Wildberger são confirmadas por Arnold, filho e sucessor de Emil na direção de Wildberger & Cia. Para ele, “a concessão do porto da Bahia, assim como a exploração da estrada que ia até Juazeiro” foram dadas pelo Governo Federal ao *Crédit Foncier du Brésil*. A referência ao *Crédit Foncier* deriva do fato deste banco, dentre os pertencentes ao truste francês, ser a agência que atendia a colônia francesa na capital baiana, funcionando no prédio-sede da companhia Wildberger.<sup>26</sup> Ao passo que o *Crédit Mobilier* funcionava como empresa *holding* da corporação. A confirmação desses vínculos também pode ser vista na correspondência dos ministros Francisco de Sá e J. J. Seabra, em telegramas enviados ao governador Araújo Pinho, e transcritos por este em mensagem à Assembleia Legislativa do Estado da Bahia de 1911.<sup>27</sup>

25 APEB. Seção Republicana / JUCEB. *Registros das Estatutos das Sociedades Anônima*, 1908-1911, Mç. n. 4278/36. Para o avanço do capital francês cf. MAURO, F. Las empresas francesas y América Latina, 1859-1930. In: MARICHAL, C. (Coord.). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930: nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1995. p. 53-66. (Serie Estudios).

26 OLIVEIRA, W. F. *A saga dos suíços no Brasil, 1557 – 1945*. Joinville: Ed. Letra d'água, 2007. p. 110.

27 Os vínculos entre essas empresas e o *Crédit* são reconhecidos pelos ministros Francisco de Sá (Setembro de 1910) e J. J. Seabra em telegramas enviados ao gov. Araújo Pinho, e transcritos por este em mensagem à Assembleia Legislativa do Estado da Bahia de 1911, p. 2-27. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u178/000025.html>>. Acesso em: 30 abr. 2008.

Em agosto de 1911, Amédée Reille visitou Salvador e inaugurou a filial do *Crédit Foncier*. O objetivo declarado do novo negócio, compartilhando espaço com Wildberger & Cia, era desenvolver o crédito hipotecário e comercial, fazendo empréstimos sob garantia de imóveis urbanos, terrenos etc. Seguramente, pressentia boas oportunidades de lucro no mercado da soterópolis. Um olho no mercado imobiliário, outro no comércio de importação e exportação. Neste setor, sua ação se estribava no fornecimento de crédito às casas mercantis, mediante penhor dos gêneros desse comércio: fumo, cacau, café, algodão etc.<sup>28</sup>

Assim, a presença francesa na Bahia havia conquistado posições decisivas antes da I Guerra Mundial, mas não sobreviveria a este evento catastrófico para a humanidade. Para os baianos em particular, a catástrofe da guerra incidiu diretamente sobre os projetos de desenvolvimento de suas ferrovias e do porto de Salvador. Neste caso, os destinos do porto e de suas artérias ferroviárias foram traçados pela crise do capitalismo europeu que antecedeu a guerra.

## Jogo do poder e descaminhos do desenvolvimento baiano

Os investimentos no porto de Salvador foram pensados pelos governantes baianos e empresários franceses a partir de necessidades de armazenamento, sanitárias, atualização tecnológica e, principalmente, de ampliação das suas artérias ferroviárias, a fim de favorecer o deslocamento de matéria-prima do vasto território baiano e nortista para suas docas. Assim, para o avanço do porto era necessário também aumentar a capacidade produtiva da economia regional. Enfim, se buscava mais exportação de matéria-prima e recursos naturais para o centro capitalista europeu, em geral, e particularmente o francês, que naquele momento se situava hegemonicamente em terras baianas.

De fato, a Bahia entrou vorazmente no mercado internacional de capitais justamente quando financistas sediados em Paris passaram a dividir com os banqueiros de *N. M. Rothschild and Sons* a intermediação de empréstimos para o Brasil. Isso permitiu ao imperialismo francês, através do clássico mecanismo da

---

<sup>28</sup> GAZETA DO POVO, 10 ago. 1911. Acompanhava o alto representante da praça parisiense outros dirigentes da instituição, como Bouillox Lafont e Voullermier.

exportação de capitais, estabelecer ligações decisivas no estado. Já na primeira década do século XX, bancos parisienses colocaram fim ao virtual monopólio dos Rothschild, iniciado ainda em 1824, sobre a dívida externa brasileira.<sup>29</sup> O despontar dessa influência fica patente quando bancos franceses realizaram, entre 1908 e 1914, cinco dos onze contratos externos da União, todos destinados às aplicações do Ministério de Viação e Obras Públicas.

O avanço decisivo do capital francês na economia baiana, depois da conquista do porto, ocorreu com o anúncio do plano para a rede ferroviária do estado, não deixando dúvidas quanto às articulações econômicas e políticas franco-baianas. A primeira versão do Plano da Viação Geral do Estado da Bahia foi negociada por Miguel Calmon, mas só oficializada mais de um ano após sua substituição por Francisco Sá no Ministério de Viação e Obras Públicas. Sá, que se vinculava aos interesses de Minas Gerais e ocupou esta pasta durante o governo interino de Nilo Peçanha (que assumiu a presidência após a morte de Afonso Penna), só formalizaria o decreto para a viação baiana menos de um mês antes de J. J. Seabra assumir o seu posto na presidência de Hermes da Fonseca.<sup>30</sup> O primeiro ato do ministro Seabra foi reformular e ampliar o contrato firmado por Francisco Sá, quando este provavelmente já sabia quem o sucederia no cargo.

A amplitude do projeto porto-ferroviário e do financiamento público estadual pelos bancos parisienses, entre 1906 a 1913, apontava para uma presença e uma atuação de longo prazo dos franceses na Bahia. Assim, o Plano da Viação Geral do Estado, em sua primeira versão, disciplinava o que deveria vir a ser a rede ferroviária no estado, prevendo o arrendamento das ferrovias federais na Bahia, a ampliação de linhas, a construção de ramais, encampação de estradas estaduais pelo Governo Federal e a transferência destas ao arrendatário francês. Após a execução deste plano, as linhas baianas arrendadas ao braço ferroviário do *Crédit Mobilier* e da *Caisse Commerciale* saltariam de 1500 para 3000 quilômetros de trilhos interligando várias regiões produtoras de matéria-prima ao porto de

---

29 CAVALCANTI, J. *Histórico da dívida externa federal*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1923. p. 99-101. Comemoração do 1º Centenário da Independência do Brasil. Na segunda metade do século XIX, *Rothschild and Sons* foram declarados “agentes financeiros do Brasil em Londres”, por força de um contrato firmado com o país. Nesta função permaneceram até a década de 1920. Foram 16 empréstimos até 1889, e mais 13 operações até 1922.

30 Para a sucessão de decretos e contratos, cf. RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1911, p. 44.

Salvador. Entre as prioridades dos contratantes, em primeiro plano, estava a exploração imediata das ferrovias Central da Bahia; Bahia a Alagoinhas; Alagoinhas ao São Francisco, incluindo o ramal do Timbó, e adoção de algumas medidas de saneamento financeiro destas companhias.

No mesmo nível de prioridade contratual estavam providências no sentido de racionalizar e integrar o uso dessas estradas ao porto. Assim, foi acordada a construção do prolongamento dos trilhos da Estação Central, na Calçada, até o porto, e a construção de uma estação de passageiros e mercadorias, próxima ao cais, no momento que as obras portuárias permitissem. Tanto para o governador Araújo Pinho como para o ministro Seabra, um objetivo central deveria ser articular por trilhos Salvador ao Recôncavo. Para tanto, a União deveria adquirir a pequena estrada Centro-Oeste (no Recôncavo) e incorporá-la à rede de viação baiana em até seis meses após a assinatura do contrato. Caso houvesse dificuldade de encampar a Centro-Oeste, o contrato previa a substituição dessa medida por uma ligação direta entre o ramal de Feira de Santana (Central da Bahia) à Estrada da Bahia e ao S. Francisco. Essas opções permitiriam ligar a capital ao Recôncavo e à Chapada Diamantina.

O projeto da rede de viação baiana se comprometia ainda, a título de construção imediata, com as seguintes ligações, ramais e prolongamentos, mediante orçamentos aprovados pelo governo:

- a. Ligação da Estrada de Ferro S. Francisco, de Senhor do Bonfim à Estrada Central da Bahia, em Iaçú (Sítio Novo), servindo a Campo Formoso, Jacobina, Morro do Chapéu, Mundo Novo, Orobó e Itaberaba;
- b. Tais ligações seriam por meio de ramais ou diretamente, segundo o resultado dos estudos. Porém, apenas a juízo do governo nos casos de Campo Formoso e Morro do Chapéu;
- c. Ramal da Estrada de Ferro Central da Bahia, de Bandeira de Mello (Itaetê) até Brotas, por Andaraí e Lençóis;
- d. Prolongamento da Estrada Central da Bahia, de Machado Portella (município de Marcionílio Souza), por Ituaçu, Bom Jesus dos Meiras (Brumado), Caetité, Monte Alto e Carinhanha, com um ramal por Condeúba até Montes Claros (MG), ponto final da Central do Brasil;

- e. Ligação do ponto terminal da Central da Bahia, no Norte de Minas, à Estrada de Ferro Bahia e Minas, em Teófilo Ottoni;
- f. Ramal da linha do Timbó, servindo Itapicuru e Cipó.<sup>31</sup>

As regiões prioritariamente visadas para uma melhor articulação com a capital e seu porto ficam expressas nas ligações estabelecidas em primeiro plano. Nelas, ainda, se sobressaem as do Recôncavo, porém não mais devido a uma posição hegemônica, política ou econômica desta região, mas por sua localização geográfica, contornando a Baía de Todos os Santos, e sua condição de passagem obrigatória para interligar Salvador às demais regiões do estado.

A área que efetivamente se destaca neste plano é a Chapada Diamantina ou a ampla zona das lavras. Pode se afirmar que a região das lavras foi triplamente contemplada, reafirmando a força política da região. Num primeiro vetor, definiu-se o crescimento da ferrovia Central da Bahia para além das cordilheiras dessa região, em direção ao sertão de Caetité, buscando o norte mineiro. Se a Central da Bahia buscava Minas Gerais pelas lavras, a Estrada do São Francisco voltar-se-ia também para a região servida pela Central, abrindo uma nova linha de penetração, a partir de Senhor do Bonfim, na direção de laçu. Para confirmar a supremacia da Chapada, os responsáveis pelo plano pensaram ainda na ligação das cidades diamantíferas mais importantes e antigas, Lençóis e Andaraí, partindo de Bandeira de Mello, na Central da Bahia.

A ligação da Estrada de Ferro Bahia e Minas, em Caravelas, às demais ferrovias baianas também foi enquadrada nesse grau de prioridade, mas através da rede mineira, ou seja, pela ligação existente entre Montes Claros e Teófilo Ottoni. Ficaram de fora as ferrovias de Ilhéus, que permaneceria com os ingleses, e a de Nazaré, preservada como empresa pública estadual. Quanto à região nordeste da Bahia, este plano concedeu mais uma ligação na estrada da Bahia ao São Francisco para as cidades de Itapicuru e Cipó, no ramal do Timbó.

O porto de Salvador, como se percebe pelo projeto de ampliação de suas artérias ferroviárias, parecia ser um negócio bastante promissor. Os decretos e contratos para a efetivação da rede baiana, assim como para as obras portuárias,

---

<sup>31</sup> RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1911, p. 105. Disponível em: <[www.crl.edu/content.asp/](http://www.crl.edu/content.asp/)>. Acesso em: 7 fev. 2014.

não custa reafirmar, foram viabilizados pela presença de ministros baianos na pasta da Viação e Obras Públicas. A ampliação da hinterlândia do porto, todavia, dependia da continuidade do apoio federal. Mas este suporte deixaria de existir em meados de 1913. Neste ano, J. J. Seabra, que deixara o ministério de Hermes da Fonseca para assumir o governo baiano, perderia a sustentação federal ao romper com Pinheiro Machado, senador gaúcho e principal chefe político do governo no Congresso Nacional.

A Bahia, além de perder esse apoio, teria a execução de seus projetos porto-ferroviários torpedeada pela tempestade financeira que se abateu sobre o mercado europeu de capitais no segundo semestre de 1913. Assim, a crise mundial, a má vontade do Ministério da Fazenda para com o empréstimo externo destinado aos projetos baianos, somados a problemas políticos e administrativos durante a “era seabrista” (1912-1924) contribuiriam decisivamente para adiar, sem data, a ampliação das conexões porto-ferroviárias da economia baiana.

Quando Seabra assumiu o poder na Bahia, encontrou uma economia em crise, industrialmente estagnada. De todo modo, o bloco de poder seabrista tentaria marcar os rumos dessa economia. Inicialmente, o seu programa de governo apontava para dinamizar o desenvolvimento socioeconômico do estado. Seus princípios pontuavam, equilibradamente, medidas administrativas e financeiras, com projetos de atualização da infraestrutura e com a ampliação significativa do crédito aos setores produtivos, inclusive o industrial. As medidas sanitárias e de saúde públicas dariam a natureza da intervenção a ser feita na capital. E, principalmente, o uso do crédito externo era justificado pela necessidade de sanear o Tesouro e contribuir para realizar os objetivos citados, mas priorizando os de caráter produtivo. Seabra vislumbrou uma máquina estatal ousada e ativa, favorecendo o desenvolvimento, fomentando e coordenando iniciativas, porém sem intervir diretamente na produção.<sup>32</sup>

A relação com os investidores franceses parecia reforçar essa perspectiva. No período anterior à Guerra Mundial, os efeitos dinamizadores desses investimentos pareciam extrapolar o objetivo meramente espoliativo, típico do capital

---

32 Para a análise da “era seabrista”, ver: CUNHA, J. de S. *O fazer político da Bahia na República Velha*. 2011. 317 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

usurário. É o que indicam os benfazejos exemplos da modernização do porto e seu entorno, do crédito ao setor público, os serviços bancários diversos e o fornecimento de equipamentos industriais ao setor açucareiro e têxtil.

O programa e as alianças de Seabra inseriam-se na lógica de um projeto agrário, mercantil, dependente e subordinado ao capital externo. De todo modo, esse era concretamente o horizonte da classe dominante baiana e nacional. Desempenhar-se razoavelmente nessa relação era o desafio a ser vencido. Entretanto, os rumos políticos e administrativos efetivamente trilhados configuraram um paradigma temerário e imprevidente. A começar pelo fato de Seabra, após chegar ao governo da Bahia, não ter sido capaz de se preservar como integrante do centro das decisões nacionais.

Ao contrário, o governador baiano se incompatibilizou com importantes setores do Governo Federal, que foram decisivos para que ele chegasse ao governo baiano, depois do vácuo de poder que se seguiu à intervenção armada em Salvador, em 1912. A parceria estratégica com o governo da União, a partir da aliança com a Presidência da República, nos marcos da “política dos governadores”, foi inviabilizada pelo próprio Seabra. Isso porque, ao se iniciarem as discussões sobre a sucessão de Hermes da Fonseca, ele, de imediato, rechaçou as pretensões presidenciais de Pinheiro Machado, então o preferido do presidente.

Quando, finalmente, o nome de Venceslau Brás se impôs, Seabra manteve uma candidatura oposicionista própria. Apoiou até o final o nome de Ruy de Barbosa, um adversário no pleito anterior. Desse modo, infringindo a regra de ouro da “política dos governadores”, deixaria a Bahia alijada dos investimentos e prioridades federais. Agiu como Araújo Pinho, que se afastara da base de apoio presidencial ao se opor à candidatura oficial à sucessão de Afonso Pena/Nilo Peçanha. Naquela oportunidade, o estado perdeu o controle sobre o Ministério da Viação, retardando a execução de investimentos essenciais em sua base econômica (porto e ferrovias), num processo que só foi interrompido durante a breve passagem do próprio Seabra pelo ministério de Hermes da Fonseca. Desta feita (1913), Seabra levou a Bahia a perder os empréstimos externos federais que financiariam a ampliação de sua infraestrutura porto-ferroviária, recém-iniciada.

Rompidos os laços com o governo da União e deixando de acessar os recursos do Tesouro federal, a Bahia acentuou suas relações de dependência com o

capital estrangeiro. Para o estado, uma vez isolado, essa relação assumiu o caráter de uma tentativa desesperada de financiamento. No entanto, sem âncora e rumo certos, o “projeto de reerguimento material da Bahia” acabou dominado pelos interesses dos aliados corporativos do bloco de poder seabrista e pela ação dissolvente da corrupção.

Nos governos estadual e municipal, as prioridades tidas como mais importantes foram totalmente abandonadas. Às necessidades mais sentidas, prevaleceram projetos de obras desligadas do circuito produtivo econômico, e até mesmo de uma perspectiva eficaz de saneamento urbano e de saúde pública. Enquanto houve crédito externo, ou expectativas de efetivação deste, os negócios públicos pulularam sem qualquer controle. Na mesma intensidade, surgiram os escândalos de corrupção. O bloco de poder à frente do estado e do município de Salvador, entre 1912 e 1916, deu contundentes provas de malversação do dinheiro público e ausência de compromissos com o projeto de crescimento material e de desenvolvimento social anunciado e defendido pelo próprio Seabra, ecoando o desejo geral dos seus conterrâneos.

A primeira evidência disto foi a encampação da empresa *Light & Power*, que representou o endividamento público de mais de 1,2 milhão de libras para benefício exclusivo da companhia Guinle & Cia, concorrente da empresa americana-canadense no mercado de energia e transportes urbanos na Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo. No plano externo, segundo o *Financial Times*, os capitalistas, daí para ao futuro, hesitarão em se associar a empresas que dependam do governo da Bahia. Esse processo, literalmente, levou à falência o Município de Salvador e o excluiu do mercado financeiro mundial por décadas. Praticamente, todos os projetos do bloco seabrista desse período abrigaram fortes interesses econômicos do grupo Guinle, locupletando-se também vários correligionários políticos do governador e sócios dessa companhia.

Os prestamistas ingleses e franceses, possuindo diversos investimentos na Bahia, tinham conhecimento direto dos rumos seguidos por Seabra e seus aliados. Por isso, não foi difícil perceberem que o governo baiano adotara um modelo de gastos improdutivo em reformas urbanísticas, que era insustentável tributária e financeiramente. Além disso, a situação foi agravada pelo desvio de recursos do empréstimo municipal da capital (*Crédit Mobilier*) e pela apropriação

indébita do capital do Banco da Lavoura (estadual), ambos envolvendo o nome do grupo Guinle e dos chefes políticos locais. Num contexto externo de crise europeia e de iminência da guerra, tais fatores internos seriam a gota d'água para o recuo do capital estrangeiro em relação à economia baiana.

Na sequência, os efeitos da I Grande Guerra sobre a economia mundial em geral e a quebra do Tesouro baiano em particular evidenciaram o castelo de areia construído por Seabra. Para não afogar seu governo na maré da insolvência externa, ele foi forçado a se voltar ao capital usurário inglês, fazendo mais concessões. Com este realizou o primeiro *funding loan*, o que aprofundou o endividamento público. Como consequência, um segundo *funding* foi inevitável, poucos depois. Desde então, não mais seria possível deter a avalanche de retrocessos.

A escassez e a carestia de produtos alimentícios cresceram com as dificuldades de importação trazidas pela guerra, que inversamente fez aumentar a exportação de alimentos produzidos no mercado interno, ao tempo em que regrediu a produção industrial e o comércio local. Apesar desse quadro, o crescimento dos setores agromercantis foi viabilizado pelas crescentes exportações agrícola, mineral e pecuária, principalmente, as de cacau, mantendo o porto de Salvador como um bom negócio, mas somente para alguns.

## O novo porto, avanço ou entrave ao comércio baiano?

A modernização do porto, sua concessão ao capital estrangeiro e as novas regras pactuadas entre o Governo Federal e os concessionários franceses para a utilização dos equipamentos e serviços portuários implicaram na imposição de taxas e certas condições aos usuários que trouxeram nefastas consequências de longo prazo ao comércio e à economia baiana. Ao contrário do Rio de Janeiro, onde, em 1910, fracassou politicamente a tentativa do ministro Francisco Sá de adotar condições francamente favoráveis aos arrendatários do porto carioca em prejuízo dos comerciantes dessa praça, na Bahia prevaleceram os interesses do capital francês.

O ponto central do contrato firmado entre o Governo Federal, através do Ministério da Viação e Obras Públicas, e a Cia. Concessionária do Porto de

Salvador dizia respeito à obrigatoriedade do pagamento de taxas portuárias aplicadas tanto aos produtos brasileiros quanto aos importados do estrangeiro em trânsito para outros portos nacionais, ainda que baldeados diretamente para embarcações de cabotagem, sem o uso do cais ou guindastes da concessionária.

Para os comerciantes baianos, as novas condições de utilização dos serviços portuários eram despropositadas e implicavam mais que dobrar os seus custos em relação à utilização do porto antes das obras, contratadas pelo Governo Federal junto aos franceses. Em Memorial de julho de 1913, eles dão o exemplo das despesas que tinham com a exportação do cacau para compará-las com os novos custos. Segundo alegam, do porto de Ilhéus, por via marítima, até Salvador, de onde o cacau era exportado para diversos países, os gastos totais por saca do produto orçavam em 934 réis (\$934).<sup>33</sup> Com o início da operação do “novo” porto e a aplicação das regras contratuais pactuadas para a exploração dos serviços, os custos portuários teriam dobrado. A partir de 1913, como mostra a tabela a seguir, o cacau e as demais mercadorias movimentadas através do porto de Salvador, especialmente as que chegavam por via marítima, foram duramente atingidas pelas taxas cobradas pela concessionária, que, na prática, sequer realizava os serviços que deveriam justificá-las.

A sobrecarga e o abuso da nova situação chegavam ao ponto de, por força do contrato da concessionária francesa com a União, validado por Decreto Federal, obrigar os comerciantes a pagar certos valores, mesmo que não utilizassem os serviços que lhes davam origem e que deveriam justificá-los. Reagindo ao absurdo da situação criada, a Associação Comercial da Bahia, entidade de representação dos interesses do comércio baiano, protestou junto às autoridades administrativas e políticas, bem como ingressou com ações judiciais contra tais normas. Entre 1913 e 1917, diversas negociações ocorreram envolvendo os Ministérios da Fazenda e Viação, a Inspeção de Alfândega na Bahia e a Companhia Concessionária de Docas, geralmente mediadas por parlamentares baianos. Para essa tarefa, os comerciantes escalaram os deputados federais Otávio Mangabeira e Joaquim Pires. Uma primeira solução pareceu ser alcançada quando, em 1914, ficou pactuada

---

33 MEMORIAL da Associação Comercial da Bahia em 21 de julho de 1913 in Relatório da Diretoria da Associação Comercial da Bahia, lido e aprovado na Assembleia Geral Ordinária de 28 de fevereiro de 1914, p. 76-79.

a utilização, em caráter provisório, de um regimento para o serviço de carga, descarga e uso das docas, negociado com o delegado do Ministério da Fazenda.

QUADRO 1. CUSTOS DA EXPORTAÇÃO DO CACAU ANTES E DEPOIS DA CONCESSÃO DO PORTO DE SALVADOR

| <b>Serviços e taxas existentes até 1912 e seus valores em réis (\$)</b>   |        |
|---------------------------------------------------------------------------|--------|
| Trapiche (inclui armazenagem por 6 meses, embarque, desembarque e estiva) | \$600  |
| Serviço de alvarenga para embarque                                        | \$246  |
| Reboque, vigia etc.                                                       | \$088  |
| Custo total (por saca)                                                    | \$934  |
| <b>Serviços e taxas cobradas a partir de 1913</b>                         |        |
| Descarga e estiva                                                         | \$307  |
| Capatazia                                                                 | \$300  |
| Carreto do trapiche para as docas                                         | \$300  |
| Carreto para o trapiche                                                   | \$300  |
| Trapiche                                                                  | \$600  |
| Capatazia                                                                 | \$300  |
| Carga e estiva                                                            | \$307  |
| Total dos novos custos (por saca)                                         | 2\$414 |

Fonte: Associação Comercial da Bahia (1914, p. 77).<sup>34</sup>

Todavia, uma Portaria da Alfândega, publicada em 13 de junho de 1914, tornava novamente obrigatório o pagamento de todas as taxas à companhia concessionária, inclusive nas hipóteses em que não fossem realizados os serviços às quais se vinculavam. Frente a uma nova resistência da Associação Comercial, o Inspetor da Alfândega recuou, desistindo de autorizar essas cobranças injustificáveis à luz dos interesses do comércio. Mais uma vez, porém, em 1915, ao que parece, em definitivo, a Inspetoria da Alfândega comunicou aos interessados que, de acordo com despacho do ministro da Viação e Obras Públicas, a Companhia das Docas do Porto da Bahia ficava autorizada “a cobrar todas as taxas de que

34 ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA. Relatório da Associação Comercial da Bahia. Bahia, 1914.

trata seu contrato, visto achar-se em condições de prestar todos os seus serviços reclamados pelo tráfego do referido porto”.<sup>35</sup>

Em que pese o fato dos comerciantes, nos anos seguintes, contestarem seguidamente a mencionada capacidade da Companhia, o mais relevante é que pelas características dos modais de transportes de todo Centro-Sul baiano, os comerciantes não necessitavam transitar pelo cais, ou pelos armazéns, boa parte da produção agrícola mineral que movimentavam no porto. Em verdade, grande parte da produção agrícola e mineral do estado não usava os serviços da concessionária devido às características do sistema estadual de transportes. Assim como o cacau, que chegava do sul baiano por via marítima, também a maioria das demais mercadorias que circulavam pelo porto de Salvador (tanto as de importação quanto as de exportação), nele chegava pelo mesmo caminho marítimo, embora em seu trajeto desde o ponto de partida também utilizasse o modal ferroviário. De fato, duas importantes ferrovias baianas (Estrada de Ferro de Nazaré e a *Central da Bahia Railway Co.*) tinham suas pontas de trilhos em portos fluviais no Recôncavo baiano, em Nazaré e São Félix-Cachoeira, respectivamente. Apenas os produtos oriundos ou destinados às regiões norte e nordeste do estado ficavam de fora dessa articulação ferrovia – navegação. Neste caso, os produtos seguiam através da linha férrea do porto (interligado à estação da Calçada, em 1913) até o Rio São Francisco. Em Juazeiro, o comércio contava com os serviços da navegação fluvial que servia o amplo vale do Velho Chico e de seus afluentes.

Todavia, as mercadorias transportadas pelos caminhos ferroviários da Chapada Diamantina, Recôncavo e Centro-Sul do estado concluíam a viagem até Salvador, necessariamente, por via marítima. Uma vez no porto da capital, se em trânsito para outras regiões ou países, essas mercadorias podiam, ainda nas águas da Baía de Todos os Santos, ser transferidas (de uma embarcação para outra) sem usar os equipamentos ou serviços da companhia concessionária do porto e, assim, seguir viagem até os seus destinos finais.

Em geral, esse serviço de baldeação era realizado por alvarengas, arcando os comerciantes com os custos respectivos. Assim, as taxas e despesas impostas pelo

---

35 ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA. *Relatório da Diretoria da Associação Comercial da Bahia do ano de 1916*. Bahia, 1917. p. 13-14.

contrato da União com a companhia portuária francesa representava um novo encargo em relação ao período pré-concessão, deixando o comércio da Bahia em franca desvantagem em relação ao do Rio de Janeiro e do Recife, cujas condições contratuais eram mais vantajosas, não prevendo a obrigatoriedade do pagamento questionado pelos baianos.

A respeito do porto do Rio de Janeiro, ressalta Velasco e Cruz, a taxação de conservação do porto era cobrada sobre as mercadorias, mas estava limitada a um pequeno tributo cobrado de todos os bens descarregados, tanto no cais como em qualquer outro lugar, exceto dos produtos brasileiros, do carvão de pedra importado, e dos gêneros estrangeiros em trânsito para outros portos nacionais, desde que baldeados sem o uso dos guindastes do cais. No porto do Rio, quando se cogitou a obrigatoriedade de trânsito pelo cais das mercadorias da tabela H, os comerciantes cariocas reagiram firmemente, considerando tal medida como “um golpe de morte no comércio carioca”.

Enquanto no porto fluminense essa medida foi rechaçada com êxito pelas articulações políticas da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), na Bahia o mesmo não se deu com reivindicação idêntica apresentada pelo comércio local às mesmas instâncias do poder republicano. Assim, a grande diferença da tributação no Rio de Janeiro em relação à Bahia passou a residir em que, no porto carioca: “ficavam de fora os produtos brasileiros, o carvão de pedra importado, e todos os gêneros estrangeiros em trânsito para outros portos brasileiros, desde que baldeados diretamente para embarcações de cabotagem sem o emprego dos guindastes do cais.”<sup>36</sup> Outra vantagem importante conquistada pelo comércio carioca foi, acrescenta essa autora, a possibilidade legal de usar trapiches alfandegados. Nestes, além das taxas de armazenagem das mercadorias serem mais baixas (quanto maior o tempo de depósito, menor era a taxa), o pagamento dos impostos alfandegários era feito aos poucos, na medida em que as mercadorias eram efetivamente vendidas e despachadas, e não pelo valor total e de uma única vez.

O conjunto dessas diferenças em desfavor do porto de Salvador, por certo, impactou negativamente o comércio e a economia baianos. Se no porto do Rio essas condições favoreceriam o crescimento do comércio, em Salvador o que se

---

36 CRUZ, M. C. V. e. O Cais do Porto no Crivo da Política: a burguesia mercantil e a modernização portuária no Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1903-1930, p. 310, capítulo 8 desse livro.

verificará é uma redução da capacidade de crescimento mercantil e de ampliação da economia local. Nas décadas seguintes, o comércio baiano progressivamente reduziria sua função distribuidora de mercadorias importadas, como mais tarde observará a Associação Comercial. Por sua vez, o carvão desembarcado pelo porto de Salvador tornar-se-ia mais caro para a indústria baiana, então desprovida de energia elétrica, onerando ainda mais os custos locais de produção. Em virtude das diferenças de taxas portuárias, é provável que companhias nacionais de navegação tenham reduzido suas operações a partir do porto baiano, priorizando o porto de Recife como centro redistribuidor para o Centro-Norte do país.

Mas quais seriam as causas de fundo da adoção pelo Governo Federal de normas tão desfavoráveis à Bahia e ao seu comércio na concessão do porto de Salvador? Em nossa avaliação, dois fatores se articulam na explicação dessa questão. Inicialmente, foi decisiva a presença do mesmo conglomerado francês, responsável por conceder à União o empréstimo que custearia as obras, sendo contratada uma subsidiária deste para realizar os serviços de “modernização” portuários e uma segunda empresa do mesmo grupo estrangeiro agraciada com a concessão para explorar o porto. Enfim, um típico negócio da “Era dos Impérios”, entre um país dependente e submisso e uma corporação monopolista.

O segundo aspecto essencial para se compreender as mudanças nas condições de funcionamento e nos custos do porto de Salvador diz respeito ao jogo político vigente na República naquele momento. Nesse sentido, a retomada dos projetos de melhorias no Porto da Bahia, ainda sem discutir as futuras regras de funcionamento, ocorreu com o ministro Miguel Calmon, entre 1906 e 1908. Nesse período, o modelo de financiamento, a companhia encarregada de captar o empréstimo externo, a revisão e aprovação dos projetos e um cronograma das obras foram definidos e aprovados, comprometendo o Governo Federal com a reivindicação que partia de dirigentes e comerciantes baianos, naquela quadra, integrados ao jogo político republicano em linha de apoio e compondo o Governo Federal.

Todavia, os interesses da Bahia seriam obstaculizados no Governo Federal, quando o estado rompeu com as regras informais da chamada “política dos governadores”, perfilando-se em oposição ao candidato oficial na sucessão presidencial de 1908. De imediato, Miguel Calmon perdeu o ministério. Logo após

a morte do presidente Afonso Pena – substituído pelo vice, Nilo Peçanha –, começou a se discutir a sucessão presidencial. Mas a Bahia, liderada pelo senador Ruy Barbosa, rompeu com a candidatura que logrou os apoios da Presidência da República e da coalizão de estados no poder. Influenciado por Ruy Barbosa, o governador Araújo Pinho acabou lançando este senador à chefia do Executivo federal.

Durante esse período, as obras do porto de Salvador foram esquecidas, só retornando à pauta pouco antes de J. J. Seabra, que apoiara o presidente eleito (Hermes da Fonseca) em oposição às diretivas do governador baiano, assumir a pasta da Viação e Obras Públicas (1909-1911). Desde então, as obras do porto teriam continuidade até a inauguração, em maio de 1913. Com Seabra, o projeto foi ampliado também para mudar o traçado urbano do Bairro Comercial, que teriam suas ruas alinhadas e alargadas.

No ministério, Seabra aprofundou os vínculos com o capital estrangeiro francês; com ele negociou o arrendamento das ferrovias federais e a ampliação dos seus traçados na Bahia. Esses vínculos chegaram ao ponto de, uma vez governador da Bahia (1912-1916), ter buscado junto à mesma corporação francesa os empréstimos com que projetou as reformas de “modernização” de Salvador, da qual a abertura da Avenida Sete de Setembro é o principal símbolo.

Contudo, em 1913, Seabra repetiu o erro de Araújo Pinho, voltando-se contra a candidatura oficial à sucessão de Hermes da Fonseca, sendo por isso afastado do aprisco do poder federal, numa conjuntura de crise financeira mundial que antecedeu a I Grande Guerra, e que feriria de morte a continuidade dos recursos externos ao seu projeto reformista à frente do governo baiano. Nessa conjuntura, segundo relato do próprio governador, a Bahia sofreria toda sorte de retaliação política, administrativa e financeira por parte do Governo Federal e da coalizção governista no parlamento federal. As crises se sucederiam, inclusive em sua base de apoio, com a dissidência comandada pelo senador Luís Viana e vários deputados federais baianos.

Nesse contexto, é possível relacionar as influências políticas dessa conjuntura sobre as definições das condições de uso do “novo” porto de Salvador pelo comércio baiano. Os comerciantes parecem ter percebido o contexto político nacional desfavorável aos seus interesses. É o que indica a escolha dos dois

deputados federais que escalaram para intermediar seus pleitos junto ao Governo Federal. O primeiro deles, Otávio Mangabeira, entre 1913 e 1915, além de amigo dos comerciantes era também fiel a Seabra. Já o segundo, Joaquim Pires, havia rompido com o governador baiano e se aproximado, no Congresso, da bancada de apoio ao Governo Federal, liderada pelo senador gaúcho Pinheiro Machado.

Apesar disso, as cautelas e precauções políticas da Associação Comercial não foram suficientes para reverter os prejuízos representados pelas condições da concessão do porto ao capital francês. O pleito do comércio local, embora apoiado pelos representantes das facções rivais da política baiana, foi derrotado no Congresso. A razão maior desse malogro, naquele momento, foi o rompimento da Bahia com as regras da “política dos governadores”, o que deixou os interesses do estado expostos às retaliações que marcavam o tratamento dispensado àqueles que ousavam resistir às determinações do bloco governista federal.

Assim, no estágio atual da pesquisa, a explicação mais plausível sobre as condições desfavoráveis de utilização do porto de Salvador pelo comércio baiano se encontra na conjugação de interesses econômicas externos – que exerciam forte influência nas esferas políticas da União e do próprio estado da Bahia –, com uma conjuntura de enfraquecimento dos pleitos baianos junto ao Governo Federal, fruto das opções políticas do estado, frontalmente contrárias às regras da “política dos governadores”. Num contexto de enfraquecimento político do estado, com sua bancada dividida e fragilizada, prevaleceram os interesses do capital francês em ascensão no Brasil naquela década, quando passou a dividir com os ingleses a titularidade da dívida externa do país.

### *Efeitos do novo porto sobre o comércio de importação e reexportação*

Para a Bahia, a nova realidade portuária impactou fortemente as importações do exterior feitas pelo comércio local, sobretudo as daqueles produtos que se faziam para ser redistribuídas para as várias regiões atendidas pela praça mercantil de Salvador, inclusive nos estados vizinhos. Dificultar a redistribuição de produtos importados em tese poderia favorecer a industrialização local. Porém, naquele contexto, o estímulo à substituição de importações que esse processo pudesse

representar favoreceria apenas a indústria instalada no Sudeste, tendo em vista o estágio de estagnação em que se encontrava o parque manufatureiro baiano. Por esse caminho não só a indústria baiana não se beneficiaria com as novas condições portuárias, como o comércio da capital encurtaria seu raio de influência. Por certo, o descontentamento dos comerciantes baianos com os serviços do porto de Salvador, particularmente observado durante e após a Guerra Mundial, esteve ligado tanto às taxas portuárias quanto aos considerados altos custos dos impostos estaduais.

Por outro lado, o após-guerra coincide com a conturbada campanha eleitoral de 1919, que a todo custo traria Seabra de volta ao governo da Bahia, apesar da guerra civil sertaneja, financiada pela burguesia mercantil, contra a sua eleição e posse.<sup>37</sup> De volta ao governo, Seabra reabriu as discussões com a Associação Comercial sobre o custo da máquina pública, traduzida na questão tributária baiana. Seguramente esse foi um tema central na agenda da classe dominante durante suas negociações e reaproximação com o governo.<sup>38</sup> Ao lado dos transportes, o problema fiscal era decisivo para o alto comércio, justamente quando o mercado estadual claramente estava ameaçado pela concorrência sulista.

Para os representantes da burguesia mercantil baiana, entre os quais o próprio presidente da Associação Comercial, o governador Seabra reconheceu as dificuldades financeiras do Tesouro, justificando-as como consequência da crise mundial, da falta de transportes e da alta do câmbio, problemas inibidores das exportações. Quanto aos impostos, o governador afirmou que ouviria todos os interessados antes de tomar uma deliberação, e que contava com a colaboração das classes conservadoras.

De fato, no Palácio Rio Branco ocorreu uma audiência pública sobre a proposta orçamentária do governo, onde a Associação Comercial apresentou suas ponderações sobre o tema diretamente ao governador. Seabra, por sua vez, argumentou pela necessidade de crescimento da carga tributária em decorrência das necessidades do Tesouro, solicitando a anuência da Associação para sua proposta.

---

37 Sobre o financiamento da conflagração de 1919 na Bahia, ver: CUNHA, 2011, p. 196-215.

38 O IMPARCIAL, 27 ago. 1920. "Entrevista oportuna com o Sr. governador do estado". Para intendente de Salvador, convidou o Presidente da Associação Comercial e destacado membro da oposição à sua posse, Rodolfo Tourinho. A nomeação do correligionário Cel. Manoel Duarte veio depois do convidado declarar sua impossibilidade de assumir o cargo.

Nessa oportunidade, a Associação enfatizou a perda de mercado que o comércio vinha sofrendo. Os comerciantes lembraram que há poucos anos era a praça de Salvador a grande fornecedora dos vizinhos estados de Sergipe e Alagoas, além de estados próximos, como Espírito Santo, Minas, Pernambuco, Piauí. No entanto, naquele momento, a Bahia já teria perdido “todo esse valiosíssimo intercâmbio”. E, segundo afirmaram, já havia se iniciado uma etapa “mais acentuada do retrocesso”: a perda de mercado na capital e no interior do estado. Assim, em Salvador ocorria uma “verdadeira invasão de artigos” de fora. Para a Associação, algo evitável, porque as firmas locais também os possuíam. Nas zonas interioranas a situação seria mais grave. Na vasta região do São Francisco, o comércio realizado a partir de Minas Gerais arrebataria o mercado, antes cativo da praça soteropolitana.<sup>39</sup>

A perda da região do rio São Francisco era sintomática. Esta vasta zona do sertão era a única do Estado a apresentar uma articulação razoável com Salvador. A conclusão da Estrada de Ferro do São Francisco, completando a ligação entre Salvador e Juazeiro, em 1896, permitiu formar um amplo circuito de trocas constituído pela maior linha ferroviária em terras baianas (548,65 km), equipada com telégrafos, e o mais importante rio do Centro-Norte brasileiro, com mais 1700 km de leito navegável. Essa rede de trocas interconectava diversos núcleos urbanos, inclusive de outros estados, com a praça soteropoliana.<sup>40</sup> Assim, entre 1896 e 1910, apenas comerciantes, comissários e representantes comerciais baianos conseguiam circular amplamente por toda essa extensão. Nesse período a Companhia de Navegação do São Francisco ampliou sua frota de barcos a vapor, que singravam as águas do imponente rio e de seus afluentes navegáveis. Por aí, o comércio baiano atendia regularmente as cidades e mercados do sertão baiano e dos estados vizinhos, como Pernambuco, Minas Gerais, Goiás, Piauí, e até o Maranhão.

39 O IMPARCIAL, 27 ago. 1920. “Como se paralisa o comércio. Os impostos de exportação. Exigências ilegais e inconstitucionais”. Na literatura econômica baiana esse processo é descrito por ALMEIDA, R. Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. *Revista Planejamento*, Salvador, v. 5, n. 4, p. 47-48, out./dez. 1977.

40 Essa integração foi ressaltada por FREITAS, A. F. G. *Au Brésil: deus regions de Bahia (1896 – 1937)*. 1992. Thèse (Doctorat en Histoire) – Université de Paris IV, Paris, 1992. 2. v, p. 145.

A título de exemplo, no ano de 1910, a Viação do São Francisco percorreu mais de 146 mil quilômetros em 83 viagens, sendo 33 delas na linha de Pirapora (77.896 km); 15 para Barreiras (21.702 km); 7 para Boa Vista (21.000 km); 12 para Santa Maria da Vitória (20.650 km); 14 para São Marcelo (23.676 km); e apenas uma, com 150 km, entre Juazeiro e Casa Nova.<sup>41</sup> Esses números revelam a existência de um amplo serviço fluvial que, do ponto de vista econômico, estava a serviço da praça mercantil baiana.

Para a perda desse mercado pelo comércio baiano contribuiu, seguramente, a chegada, em 1910, da Estrada de Ferro Central do Brasil em Pirapora (MG), à margem do Rio São Francisco, onde também chegava a navegação fluvial baiana. Assim, a ligação do Sul com o Norte do Brasil ocorreria através da integração da malha ferroviária nacional com a navegação a vapor no Rio São Francisco, favorecendo o parque industrial do Centro-Sul, que passava assim a ter mecanismos de transportes e comunicação para avançar sobre um mercado outrora exclusivo do porto e de comerciantes da Bahia.

Isso talvez explique as reclamações contra a navegação baiana feitas pelos usuários de Pirapora (MG) ao Ministério da Viação. Para os mineiros, o transporte de cargas da Viação São Francisco não se fazia a contento, principalmente do ponto final da ferrovia Central do Brasil para as demais cidades atendidas. Suas denúncias repercutiam no parlamento federal, onde os deputados ligados ao governador baiano eram obrigados a defender a gestão privatizada da empresa, atribuindo as dificuldades da navegação, naquele ano, à seca que se abateu sobre o rio, impedindo a chegada dos “gaiolas” ao porto do norte mineiro.<sup>42</sup> Até onde a negligência baiana para com os usuários de Minas era consequência das dificuldades da navegação ou obstáculos conscientes à concorrência comercial, que teve início nesse mesmo ano, não podemos avaliar. De qualquer sorte, o órgão de imprensa dos comerciantes baianos noticiou que o estado de Minas Gerais

---

41 O gov. Araujo Pinho arrendou a companhia, que recebia subsídio federal, ao Cel. Otacílio Nunes de Souza, grande comerciante em Juazeiro, cuja firma chegou a ter filiais em várias cidades da região. SANTOS, M. A. da S. *Comércio português na Bahia, 1870-1930*. Salvador: Centenário de Manoel Joaquim de Carvalho & Cia. Ltda, 1977. p. 79.

42 O gov. Araujo Pinho arrendou a companhia, que recebia subsídio federal, ao Cel. Otacílio Nunes de Souza, grande Comerciante, em Juazeiro, cuja firma chegou a ter filiais em várias cidades da região. Cf. SANTOS, 1977, p. 79.

passava a organizar viagens regulares pelo Rio São Francisco com embarcações melhores que as da viação baiana.<sup>43</sup>

Na região Sul da Bahia, por sua vez, a porção mais considerável do abastecimento de Ilhéus já seria feita com o comércio do Rio de Janeiro, assim como em vários lugares que manteria “com a capital do país trato contínuo, através de comunicações prontas e imediatas”.<sup>44</sup> A propósito dessa concorrência, umas das principais reclamações do comércio no interior era a cobrança do imposto pelos agentes fiscais baianos sobre a totalidade das faturas, inclusive abrangendo as mercadorias não manufaturadas no Estado.

A Associação Comercial considerava inconstitucional e absurda essa prática, um sério embaraço à expansão mercantil, com grandes prejuízos ao comércio e ao próprio fisco baianos. Para fugir dos pagamentos sobre a totalidade das faturas, as firmas do interior ameaçavam deslocar suas compras para os atacadistas de outros estados, deixando de se abastecer na praça soteropolitana. Pelos ofícios recebidos e divulgados pela Associação Comercial, essa era a situação em Barreiras (na região Oeste), em Jaguaquara e Jequié (no Sudoeste, em direção à divisa com o Norte de Minas), em Ilhéus e Canavieiras (no Sul) abrangendo a região do Jequitinhonha em direção ao Nordeste de Minas.<sup>45</sup>

Para a Associação Comercial esse “desfalque considerável” em seu mercado era derivado, em grande parte, da existência de uma menor tributação nos estados concorrentes em relação àquela praticada na Bahia. Segundo eles, há anos se vinha onerando gravemente o comércio local, desse modo favorecendo os competidores de fora.<sup>46</sup> A carga tributária da Bahia, quando comparada com a dos concorrentes, era motivo de controvérsia entre o governo e a Associação Comercial. Para a imprensa governista, na República, a Bahia seria um dos estados onde mais baixos e suaves seriam os impostos.<sup>47</sup>

---

43 O IMPARCIAL, 27 ago. 1920. “A concorrência de Minas”.

44 O IMPARCIAL, 27 ago. 1920. “Como se paralisa o comércio. Os impostos de exportação. Exigências ilegais e inconstitucionais”.

45 O IMPARCIAL, 26 ago. 1920. “O fisco estadual escorraça o comércio”.

46 O IMPARCIAL, 5 ago. 1920. “Ainda o orçamento estadual: o que volta a dizer a Associação Comercial” (contendo a deliberação da assembleia dos comerciantes ao governo, e enviada à Comissão de Fazenda do Senado estadual).

47 Essa tese seria sustentada pelo *Democrata*, Cf. O IMPARCIAL, 28 jul. 1920.

Os comerciantes estendiam suas reclamações também ao setor exportador. A Bahia seria o estado que mais onerava as vendas de cacau dentre todas as regiões produtoras do mundo. Deste fato decorreria a modesta progressão relativa das exportações baianas, quando comparadas ao crescimento vertiginoso verificado nas colônias inglesas. Nesse discurso, que omitia o caráter neocolonial da exploração inglesa, a não cobrança de quaisquer taxas explicaria o sucesso do cacau na África. A Costa do Ouro, até 1912, produzia apenas 644 mil sacos. Por estar livre de impostos, em apenas sete anos teria ampliado sua produção para 2,9 milhões de sacos, apesar das dificuldades decorrentes da guerra. No mesmo período (1912-1919), a Bahia, embora dispondo de mais terras apropriadas à lavoura, elevou sua produção de 500 mil para, apenas, cerca de 750 mil sacos. A Associação atribuía essas disparidades, exclusivamente, ao estímulo representado pela inexistência de tributação na África.<sup>48</sup>

Pelo visto, as áreas indicadas como objeto da concorrência sulista são tanto as zonas interioranas não articuladas a Salvador por ferrovias quanto aquelas servidas por transportes regulares (região do São Francisco). Por isso mesmo a “invasão do mercado baiano” pela indústria e comércio do Sul do país não pode ser vista apenas a partir de fatores logísticos ou fiscais. De todo modo, correta ou não a crítica aos tributos feita pelos comerciantes, o fato é que o abastecimento do mercado interno, importante fonte de acumulação da economia mercantil soteropolitana, tendia a ser feito por outros estados.

No nosso entendimento, porém, para esta redução da capacidade mercantil baiana contribuía decisivamente o anterior processo de estagnação industrial, que vinha bloqueando e restringindo, desde algum tempo, as possibilidades do desenvolvimento econômico regional, o que agora ficava evidente também na esfera da circulação, o que envolvia o porto e os custos dos seus serviços.<sup>49</sup> Além disso, a dimensão da riqueza mercantil local resultará completamente equivocada se considerarmos, em sua apuração, apenas os saldos entre exportações

48 Representação da Associação Comercial lida por seu representante durante a reunião presidida pelo gov. Seabra no Palácio Rio Branco, em 31 de julho de 1920, e publicada em *O Imparcial*, em 3 de agosto de 1920. A Bahia concorreria na produção mundial de cacau com apenas com 9%.

49 Dentre outros fatores, a inexistência de energia hidroelétrica (dozes vezes mais barata que o carvão), a falta de transportes para grande parte de seu território e o enfraquecimento político do estado junto ao poder federal foram decisivos para a estagnação industrial da Bahia. Em grande medida, todos esses fatores resultaram das opções políticas do estado. Cf. CUNHA, 2011.

e importações. Para uma apreciação equilibrada do progresso desse setor será preciso levar em conta outros elementos, a começar pelo movimento portuário expresso nos dados do comércio interno (cabotagem). Justamente aí, como apontavam os homens de comércio, estava localizado um dos sintomas mais graves da economia baiana.

Conforme se observará na tabela 2, o resultado do comércio realizado entre a Bahia e outros estados brasileiros lhe foi completamente desfavorável durante a década de 1920, em decorrência não só de seus problemas tributários e logísticos, mas também do recuo do seu movimento de industrialização, numa interação dialética de mútua influência. Porém, antes do processo de formação da indústria nacional, os comerciantes de todo país se abasteciam principalmente com produtos importados do exterior. O porto e comércio da Bahia, por estarem geograficamente localizados mais próximos dos parques industriais do mundo, até desfrutavam de alguma vantagem comparativa como centro importador.

Contudo, com a progressiva substituição do produto externo importado diretamente da Bahia pelo desembarcado no Rio de Janeiro e também em Recife, assim como pela manufatura nacional, de menor custo e situada no Centro-Sul do país, o comércio baiano foi perdendo competitividade e mercados, consequentemente, também, limitando no médio prazo o movimento portuário local. A comprovação das alegações dos comerciantes ficaria cada vez mais explícita nos anos seguintes, como se observa abaixo.

TABELA 2. BAHIA: COMÉRCIO INTERNO E RESULTADO DA RELAÇÃO COM O COMÉRCIO EXTERNO

|      | Compras internas | Vendas internas | Saldos    | Com. ext. x Com. int. |
|------|------------------|-----------------|-----------|-----------------------|
| 1927 | 288.784          | 73.663          | - 215.115 | + 23.501              |
| 1928 | 320.722          | 81.998          | - 238.724 | - 17.052              |
| 1929 | 258.521          | 73.933          | - 184.598 | - 38.642              |
| 1930 | 213.604          | 56.032          | - 157.572 | - 31.968              |
| 1931 | 209.250          | 69.228          | - 140.022 | - 13.029              |

Fonte: Brasil (1934, p. 134).<sup>50</sup>

<sup>50</sup> BRASIL. Ministério da Fazenda Comissão de Estudos Financeiros e Econômicos dos Estados e Municípios. Finanças dos Estados do Brasil. *Relatório apresentado pelo Secretário da Comissão Valentim F. Bouças*. 2. ed. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio: Rodrigues & Cia., 1934, v. 1, p. 134.

Pela comparação entre as colunas “compras” e “vendas” da tabela acima se percebe a redução da importância do comércio interno, com seguidos déficits no período final da República Velha.<sup>51</sup> Sem dúvida, esses números confirmam os piores prognósticos dos comerciantes baianos, quando a Associação Comercial da Bahia registrava esse processo em fase inicial, em 1920. Enfim, de fato ocorreu uma mudança no eixo de abastecimento do mercado estadual durante a década de 1920. A oferta sulista de certos produtos manufaturados passou a ser mais vantajosa que o similar importado. Por isso, o comércio interestadual passou a registrar saldos negativos e a dragar a poupança baiana (obtida no comércio externo) para os estados do Sul. Esse movimento, só entre 1927 e 1931, representou uma fuga líquida de capitais da ordem de 54 mil contos de réis.<sup>52</sup>

O retraimento comercial da Bahia, portanto, não se alterou com o domínio político direto dos comerciantes, representado pelos governos de Góis Calmon e Vital Soares (1924-30), o bloco calmonista, de clara hegemonia bancária e mercantil. Mesmo a elevação da Bahia à condição de integrante do grupo hegemônico na esfera federal, ao lado de São Paulo e Minas, em nada alteraria essa tendência. Essa mudança política, contudo, levou a uma maior contemplação do estado com obras federais de infraestrutura, ainda que incapaz de recuperar o atraso em relação aos estados que se mantiveram à frente do poder federal.

Em 1924, o porto de Salvador teve suas obras reiniciadas, mas novamente interrompidas em 1927, após Miguel Calmon deixar o ministério, voltando a se movimentar quando, dois anos depois, o baiano Hildebrando de Araújo Góes assumiu a Inspeção dos Portos.<sup>53</sup> Nas ferrovias ocorreu a retomada de alguns serviços e a conclusão de pequenos trechos desde o governo do paraibano Eptácio Pessoa. Mas as ligações ferroviárias estaduais não avançavam, conforme o previsto no Plano de Viação. O mesmo ocorria com o projeto de se articular

---

51 TAVARES, M. da C. *Da substituição de importações ao capital financeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. A decisão de se fabricar internamente um artigo resultava de um cálculo que mostrava esta opção como mais lucrativa que a alternativa de importá-lo. Esta foi a lógica que, em geral, presidiu o processo da industrialização brasileira, e chamada por esta autora e por vários outros de “substituição de importações”.

52 Esse número resulta da relação entre o saldo negativo do comércio interno baiano (936 mil contos) e o resultado positivo da balança comercial externa (882 contos).

53 MENSAGEM do governador Vital Soares apresentada à Assembleia Geral do Estado da Bahia em 1929, p. 32. Disponível em: <[www.crl.edu/content.asp](http://www.crl.edu/content.asp)>. Acesso em 29 mai. 2008. Foi, então, celebrado um acordo com as Docas da Bahia para a conclusão das obras.

a capital da Bahia e o Rio de Janeiro. Em 1925, ainda estava por se construir 988 km de trilhos.<sup>54</sup> A *Chemins de Fer de l'Est Brésilie*, arrendatária da rede baiana, se limitou a encomendar outras 17 locomotivas, 3 carros de passageiros e 203 vagões de mercadorias. Não houve, portanto, a ampliação significativa da hinterlândia do porto baiano.<sup>55</sup>

De qualquer sorte, alguma prosperidade os baianos observavam no setor da agroexportação, que se ampliou abarcando o mercado norte-americano, justificando a ampliação do porto de Salvador. Também por isso, por volta de 1925, a poupança dos filhos da boa terra, investida em títulos públicos federais (averbados no Rio de Janeiro) beirava 124 mil contos de réis.<sup>56</sup> Na década de 1920, o movimento financeiro da Bahia se alargou, acompanhando a ampliação da atividade agrícola de exportação e a soma de capitais investidos em novas sociedades mercantis e outras empresas.

No mesmo sentido, a progressão do intercâmbio comercial com o exterior também parecia muito animadora, inclusive para os controladores do porto. Nesse sentido, ao findar o Império, a exportação baiana para o mercado mundial não ia além de 9.794 contos. Na República, manteve tendência crescente até 1901, quando atingiu a cifra de 62.268 contos. O decênio seguinte foi de altos e baixos, resultando em estagnação. O início da recuperação veio lentamente, principalmente, entre 1910 e 1914. Com a Guerra Mundial, as vendas externas foram estimuladas, se mantendo ligeiramente superiores a cem mil contos, e continuaram crescendo na década seguinte, como se observa a seguir.

Na maior parte da década de 1920, o crescimento foi acelerado. Já em 1923, superava 233 mil contos. O pico ocorreu em 1927, com 342 mil contos de réis. A título de comparação, em 1928, o saldo mercantil brasileiro foi de 275 mil contos, enquanto o da Bahia montou 218 mil contos. Ou seja, o resultado das exportações

---

54 MENSAGEM apresentadas pelo presidente A. Bernardes ao Congresso Nacional em 1925, p. 136. Disponível em: <[www.crl.edu/content.asp](http://www.crl.edu/content.asp)>. Acesso em: 5 mar. 2008. A ligação da capital federal à capital dos estados da Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Piauí e Ceará não avançava. Em Salvador, só chegaria em 1948.

55 MENSAGENS do Presidente da República, Epitácio Pessoa, ao Congresso Nacional, em 1922, p.136, e 1924, p. 143. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1314/000135.html>>. Acesso em: 5 mar. 2008.

56 MENSAGEM do governador F. M. de Góes Calmon à Assembleia Geral do Estado da Bahia, 1926, p. 222. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u033/000760.html>>. Acesso em: 3 maio 2011.

baianas foi, nesse ano, responsável por quase 80% de superávit comercial brasileiro.<sup>57</sup> Entre 1923 e 1928, as exportações e importações feitas a partir do porto de Salvador registraram incremento de 69,49% e 63,5%, respectivamente.

TABELA 3. COMÉRCIO EXTERIOR: SALDOS DAS EXPORTAÇÕES SOBRE AS IMPORTAÇÕES DA BAHIA (1923-1931)

|      | Importações | Exportações | Saldo   |
|------|-------------|-------------|---------|
| 1923 | 74.420      | 233.286     | 158.866 |
| 1924 | 90.351      | 255.978     | 165.627 |
| 1925 | 104.114     | 281.085     | 176.971 |
| 1926 | 87.459      | 250.529     | 163.070 |
| 1927 | 103.604     | 342.230     | 238.626 |
| 1928 | 117.020     | 335.700     | 218.680 |
| 1929 | 103.155     | 248.904     | 145.749 |
| 1930 | 80.228      | 205.951     | 125.723 |
| 1931 | 54.032      | 207.143     | 153.051 |

Fonte: Adaptado de Bahia (1980) e Brasil (1934).<sup>58</sup>

Já em 1924, o porto de Salvador (ainda o terceiro do país, depois de Santos e Rio de Janeiro) havia se voltado para os EUA, de onde vinham 23,8% de tudo que importava (contra 30,6% da Inglaterra).<sup>59</sup> Nos anos seguintes, o governo baiano parece ter rapidamente apresentado a Bahia como um “novo Oeste” aos *yankees*. Ainda em 1925, uma publicação do Departamento de Comércio dos Estados Unidos (*Commerce Reports*) sublinhou o crescimento do comércio com a Bahia. O café do Sudoeste e o carbonato da Chapada registraram forte incremento nos primeiros meses daquele ano. O cacau, desde 1917 o principal produto baiano adquirido pelos EUA, consolidou o mercado norte-americano como o seu prin-

57 MENSAGEM do governador Vital Henrique Batista Soares apresentada à Assembleia Geral do Estado da Bahia, em 1929, p. 49. Disponível em: <www.crl.edu/content.asp>. Acesso em: 29 maio 2008. Enquanto os números da balança comercial do Brasil registram déficit em dois anos, 1913 e 1920, os saldos da Bahia mantiveram-se em sentido ascendente e são bem mais eloquentes que os nacionais.

58 BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos *A inserção da Bahia na evolução nacional – 2ª etapa: 1890- 1930*. Salvador, 1980, p. 125. Para 1931, ver: BRASIL. Ministério da Fazenda. *Finanças dos Estados do Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio – Rodrigues & Cia., 1934. v. 1, p. 134.

59 A TARDE, Salvador, 3 ago.1925.

cial destino no exterior.<sup>60</sup> Por sua vez, as exportações americanas para a Bahia também se expandiam, abarcando máquinas de costura e de escrever, caixas registradoras, fonógrafos, automóveis, aparelhos fotográficos e cinematográficos, produtos preferidos pelos baianos aos similares europeus.

As mercadorias mais adquiridas nos EUA pelo estado eram querosene, gasolina, farinha de trigo, automóveis e arame farpado. Ingleses e alemães ainda detinham a preferência para o fornecimento de trilhos, tubos e folhas de aço. Para essas mercadorias os industriais europeus estariam “oferecendo maiores vantagens e se apoderando do mercado”. Apesar disso, o Departamento de Comércio comemorava o fato da pauta de exportações para a Bahia crescer e se diversificar a cada mês, passando a incluir produtos, farmacêuticos, têxteis, alimentícios, asfalto e vários outros. Por fim, elogiava os pagamentos da dívida externa, que no ano de 1924 teria sido reduzida em três milhões de dólares ou trinta mil contos de réis.<sup>61</sup>

## Considerações finais

No período discutido, o porto de Salvador foi um importante indicador da dinâmica econômica e dos conflitos sociopolíticos baianos. Sua sorte esteve umbilicalmente ligada à economia baiana. E ambas, o porto e a vida material, sofreram as influências nem sempre positivas da política regional e nacional, das relações e negociações envolvendo grupos locais, nacionais e o capital estrangeiro.

Na República Velha, como vimos, os representantes baianos infringiram gravemente as regras do jogo político nacional, manifestas na “política dos governadores”. A análise também evidenciou as consequências da I Guerra Mundial para os projetos traçados para a Bahia e o seu porto. O enfraquecimento econômico e político da Europa respingou fortemente sobre os projetos do estado e do capital francês. A ampliação das ferrovias baianas foi torpedeada, assim como as posições francesas na economia local. A guerra, de um lado, e a exclusão da Bahia

---

60 Para as exportações de cacau, Cf. MENSAGEM do governador Francisco M. de Góis Calmon à Assembleia Geral Legislativa da Bahia de 1925, Mapa s/n. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u033/000077.html>>. Acesso em: 3 maio 2008.

61 A TARDE, 29 jul. 1925. “Um grande passo”.

dos investimentos federais, por razões políticas, de outro, dinamitaram o projeto que buscava uma posição de maior destaque para o estado.

Por esses caminhos, o que efetivamente restou dos interesses franceses foram as explorações dos serviços portuários e ferroviários, mas descolados de qualquer comprometimento com o desenvolvimento da base material baiana. No pós-guerra, fragilizado, o capital francês deixou de atuar como fornecedor de crédito, público e privado, e de cumprir com os investimentos previstos para a infraestrutura estadual. Virtualmente, se limitou a explorar taxas e tarifas pelos serviços porto-ferroviários, considerados ineficientes e demasiado caros pelos comerciantes locais, contribuindo, assim, mais para a estagnação do que propriamente para o crescimento do comércio local, sobretudo porque estrangulou o setor de importações com a finalidade de redistribuição para outras regiões, atividade de grande importância para o capital mercantil local.

Fora do governo da União e com o financiamento externo impossibilitado, a classe mercantil soteropolitana viu decrescer seu raio de influência sobre seu território e sobre o mercado regional. Na década de 1920, o comércio baiano perderia grande parte do mercado interno, em meio ao processo de substituição de importações comandado pela indústria e comércio do Centro-Sul do país. Nesse estágio, nem mesmo o retorno dos governantes estaduais ao condomínio do poder federal alteraria essa realidade.

Desse modo, a inserção do porto de Salvador no contexto econômico dos anos de 1920 dar-se-ia para exportar matéria-prima e importar manufaturados de alto valor dos EUA, destinados ao consumo da classe dominante soteropolitana. Os serviços portuários voltados para o mercado interno baiano, contudo, passava ao controle dos atacadistas de outros estados. No último decênio da República Velha, o fortalecimento das atividades do porto de Salvador se dava com o crescimento das exportações agrícolas (sobretudo de cacau) e, paradoxalmente, ao mesmo tempo em que ocorria a estagnação do parque manufatureiro, a regressão do comércio interestadual e a transferência líquida de capital local para outros estados. Essa situação, se, de algum modo, registrava uma melhora geral nos negócios portuários, não permitiria imprimir dinamismo aos setores econômicos essenciais, a exemplo do próprio comércio interno.

Na década de 1920, a Bahia voltou a observar melhoras relativas e limitadas em sua infraestrutura. As ligações ferroviárias do porto não avançaram como previsto; a indústria, sem fontes energéticas competitivas, regredia; mesmo sendo a capital, Salvador, não conseguira resolver seus problemas de abastecimento de água e energia. Os governantes baianos mantiveram o apego à exportação de matéria-prima como solução para a economia estadual. O governador Vital Soares (1926-29), contente do pouco de indústria que possuía a Bahia, assegurava aos seus conterrâneos que eles continuariam enriquecendo a “mercê dos saldos” na balança comercial. Ao contrário disso, os processos mercantis vistos não só limitavam a acumulação do setor privado, drenando poupança para outras praças, como refletiam negativamente sobre as receitas públicas.

Assim, a história do porto de Salvador, para além dos interesses mercantis, certamente, ainda esconde muito das tramas da política e dos negócios públicos nessas plagas.

## Referências

ALMEIDA, R. Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. *Revista Planejamento*, Salvador, v. 5, n. 4, p. 47-48, out./dez. 1977.

BAHIA. Secretaria de Planejamento da Fundação Centro de Pesquisa e Estudos – CPE. *A inserção da Bahia na evolução nacional: 2ª etapa, 1890-1930*. Salvador, 1980.

BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos *A inserção da Bahia na evolução nacional – 2ª etapa: 1890- 1930*. Salvador, 1980, p. 125.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Finanças dos Estados do Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio – Rodrigues & Cia., 1934. v. I.

BRASIL. Ministério da Fazenda Comissão de Estudos Financeiros e Econômicos dos Estados e Municípios. *Finanças dos Estados do Brasil. Relatório apresentado pelo Secretário da Comissão Valentim F. Bouças*. 2. ed. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio: Rodrigues & Cia., 1934, v. I.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Sexo, raça e estado civil, nacionalidade, filiação, culto e analfabetismo da população recenseada em 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Officina da Estatística, 1898.

CAVALCANTI, J. *Histórico da dívida externa federal*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1923. Comemoração do 1º Centenário da Independência do Brasil.

- CUNHA, J. *Amargo açúcar: elementos da história da indústria e do trabalho no Recôncavo açucareiro baiano*. 1995. 232 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1996.
- CUNHA, J. de S. *O fazer político da Bahia na República Velha*. 2011. 317 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.
- FREITAS, F. G. “Eu vou para Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. *Bahia, análise e dados*, Salvador, n. 4, p. 24-37, 2000.
- FREITAS, A. F. G. *Au Brésil: deus regions de Bahia (1896 – 1937)*. 1992. Thèse (Doctorat en Histoire) – Université de Paris IV, Paris, 1992. 2. v.
- MAURO, F. Las empresas francesas y América Latina, 1859-1930. In: MARICHAL, C. (Coord.). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930: nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1995, p. 53-66. (Serie Estudios).
- OLIVEIRA, W. F. *A saga dos suíços no Brasil, 1557 – 1945*. Joinville: Ed. Letra d’água, 2007.
- RIBEIRO, A. L. R. *Família poder e mito: o município de São Jorge dos Ilhéus (1880-1912)*. Ilhéus: Editus, 2001.
- ROSADO, R. de C. S. de C. O porto de Salvador: modernização em projeto 1854-1891. 1983. 118 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.
- SANTOS. *Comércio português na Bahia, 1870-1930*. Salvador: Centenário de Manoel Joaquim de Carvalho & Cia. Ltda, 1977.
- SOCIEDADES ANONYMA. Companhia cessionária das docas do porto da Bahia. Relatório da Diretoria da Companhia Concessionária das Docas do Porto da Bahia. *Diário Oficial da União*. Rio de Janeiro, anno 48, n. 296, p. 22, 19 dez. 1909. Seção I. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1769302/dou-secao-1-19-12-1909-pg-22>>. Acesso em: 15 jul. 2011.
- TAVARES, M. da C. *Da substituição de importações ao capital financeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- WILDBERGER, A. *Notícia histórica de Wildberger & Cia*. Salvador: Tipografia Beneditina, 1942.
- ZORZO, F. A. *Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e sudeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.



# Um diálogo entre antigo e novo

## o bairro do Comércio na modernização do porto de Salvador

PAULA SILVEIRA DE PAOLI



### Introdução

Este estudo tem por objetivo analisar os efeitos da modernização do porto de Salvador, no bairro do Comércio, a partir da arquitetura produzida no período entre 1912 e 1933. A documentação tomada como base foi o conjunto dos pedidos de licença de obras que deram entrada na Intendência, atualmente depositado no Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS).

A renovação do Comércio foi parte integrante da modernização do porto de Salvador, e consistiu no alargamento de quase todas as ruas da parte preexistente do bairro e na construção de uma grande faixa de aterro que o separava dos armazéns do novo porto. O processo de renovação pode ser dividido em duas fases distintas. A primeira foi a construção dos novos cais e armazéns do porto e de uma faixa de aterro que os separava do bairro preexistente. Esta fase das obras foi inaugurada em 1913 e teve como parte integrante e fundamental a renovação expressiva do bairro existente no ano de 1912, com o alargamento das ruas principais. Ao mesmo tempo, os novos terrenos conquistados ao mar permaneceram vazios. A segunda fase foi a ocupação da faixa de aterro, iniciada na década de 1920.

O recorte temporal adotado (1912-1933) abrange desde o início da modernização do bairro (o aterro realizado no início da década de 1910 e o alargamento de quase todas as ruas na parte preexistente) até a aprovação do projeto para a construção do edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia (1933), um marco no processo de ocupação da faixa de aterro. A pesquisa permitiu apontar que a modernização do Comércio se deu dentro de uma cultura que privilegiava o diálogo

com o antigo na produção da nova arquitetura. Isso é visível tanto nos cortes de prédios para o alargamento de ruas na parte preexistente do bairro (onde os edifícios antigos tiveram suas frentes demolidas para a construção de novas fachadas ecléticas, ao passo que a parte posterior permaneceu como era) quanto na dificuldade de ocupação da faixa de aterro, que permaneceu um grande vazio urbano durante todo o período estudado.

## A modernização do bairro do Comércio no discurso oficial

A renovação do bairro do Comércio foi parte integrante da modernização do porto de Salvador, empreendida pelo Governo Federal na segunda década do século XX. Os discursos que a justificaram afirmavam que as estruturas portuárias existentes estavam obsoletas, e, como tal, constituíam um obstáculo ao bom desenvolvimento do comércio.

A ideia da modernização do porto de Salvador não era nova. Foi objeto de diversos decretos e concessões ao longo da segunda metade do século XIX, mas os trabalhos nunca avançaram. As obras ganharam novo impulso nos primeiros anos do século XX, devido à presença de José Joaquim Seabra nas altas esferas do Governo Federal. Sua atuação como Ministro de Estado foi fundamental para que o empreendimento, já planejado, mas em dificuldades, finalmente saísse do papel. Em 1905, foi renovado o contrato para a construção das obras de melhoramentos do porto, conforme o Decreto nº 5.550, que estabelecia que as obras deveriam estar concluídas em 31 de dezembro de 1912. Em 1906, foi lavrado um acordo que criava uma nova denominação para a companhia encarregada de captar os recursos e realizar os trabalhos. Era Companhia Cessionária do Porto da Bahia, denominação que aparece nos documentos da década de 1910.

Em 31 de janeiro de 1907, foram aprovados os desenhos e o orçamento para as obras do Porto da Bahia, pelo Decreto nº 6.350. Em 17 de setembro do mesmo ano foi aprovada a modificação do projeto das obras, a pedido da Companhia Cessionária. O prazo para a conclusão dos trabalhos foi estendido até 31 de dezembro de 1913, mas pouco foi realizado. Em 1911 as obras do novo porto começaram a tomar forma. Em 17 de julho, foi inaugurado o primeiro trecho do



FIGURA 1. PLANTA DO NOVO PORTO DA BAHIA EM CONSTRUÇÃO

Vê-se o perfil preexistente da Cidade Baixa e as áreas a serem aterradas para a construção do porto moderno. Na primeira fase das obras do porto, na década de 1910, foi construída apenas a parte assinalada com o círculo branco, e o quebra-mar sul. Trata-se do trecho correspondente ao coração do bairro do Comércio.

Fonte: Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª sessão ordinária da 13ª legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da "Revista do Brasil", 1915.

cais da Alfândega, com a presença do Presidente da República. As obras prosseguiram e, em 13 de maio de 1913, ocorreu a inauguração solene das obras do porto, primeiro trecho do novo cais, em frente ao antigo Cais das Amarras.<sup>1</sup> A construção do novo porto alterou a relação do bairro do Comércio com o mar, pois compreendia a construção de uma imensa faixa de aterro na frente do bair-

<sup>1</sup> Todas essas informações foram extraídas de: ROSADO, R. de C. S. de C. *Cronologia portos da Bahia*. 2. ed. Salvador: CODEBA, 2000. p. 27-32.

ro, que o separava dos novos armazéns, rompendo a relação de contiguidade direta que havia entre os antigos armazéns e o Cais das Amarras (Fig.1).

As obras de modernização do porto compreendiam também os melhoramentos do Bairro Comercial da cidade de Salvador. Suas ruas deveriam ser alargadas, com a justificativa de desafogar o trânsito e facilitar as conexões entre as casas comerciais – existentes – e o novo porto.<sup>2</sup> Os alargamentos de ruas eram parte integrante das obras de modernização do porto, e foram coordenados pelo Governo Federal, que geria o empreendimento. Isso ocorria num momento em que não existiam nem os viadutos nem as vias expressas que constituem o cerne das obras viárias que acompanham as obras de modernização portuária de hoje. Naquele período as obras viárias atuavam nas ruas existentes e estavam ligadas à fruição da cidade na escala do pedestre, ao contrário das obras atuais, verdadeiras autoestradas urbanas destinadas a uma fruição do território na macroescala, completamente independentes da malha edificada que as cerca.

O projeto de modernização do bairro do Comércio trazia, portanto, uma ambiguidade, uma duplicidade de espaços entre a nova reserva de terrenos recém-constituída com a faixa de aterro e o bairro consolidado, que foi completamente modernizado. As imagens da época da construção do aterro mostram que o bairro preexistente ficava atrás, junto à encosta que divide Salvador em Cidade Alta e Cidade Baixa, e o porto modernizado ficava lá adiante, com uma imensa faixa de terrenos vazios no meio (Figuras 3, 4 e 5).

Mas mesmo assim (apesar da grande reserva de terrenos e da possibilidade de construir ali um bairro novo e moderno), a parte de trás, aquela preexistente ao aterro e já consolidada, continuou sendo considerada o bairro. Por este motivo, passou por um intenso processo de modernização, com o alargamento de quase todas as suas ruas. Os terrenos livres à frente eram vistos como uma reserva fundiária para uma futura expansão, e não como um bairro a ser edificado naquele momento. A nova faixa de terrenos conquistados ao mar sequer havia

---

2 O Decreto nº 6.368, de 14 de fevereiro de 1907 (que modificava o regime especial para a execução de obras de melhoramentos de portos, estabelecido pelo Decreto nº 4.859, de 8 de julho de 1903), estabelecia, no Art. 2º: “As obras poderão ser executadas por administração ou por contracto, podendo comprehender as que, embora fóra do caes, forem necessarias ao trafego de mercadorias para os mesmos.” RELATORIO da Directoria da Associação Commercial da Bahia apresentado e lido em reunião da Assembleia Geral Ordinaria de 15 de fevereiro de 1912. Salvador: Typographia Bahiana, 1912. p. 89.

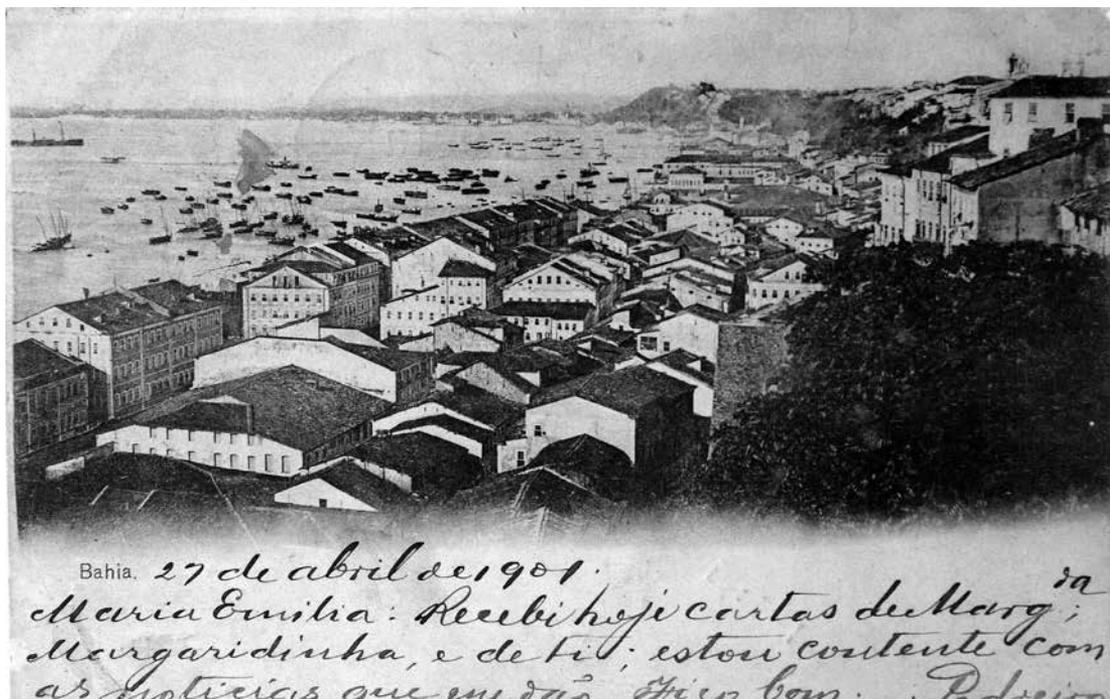


FIGURA 2. O BAIRRO DO COMÉRCIO ANTES DO ATERRO, EM 1901: UM BAIRRO COMPACTO E PRÓXIMO AO MAR

Fonte: Acervo Museu Tempostal.

tido arruada, o que aconteceu em 1921. Tudo isso quer dizer que a construção do aterro e a modernização do porto não decretaram a obsolescência da parte preexistente do bairro. Pelo contrário, o empreendimento potencializou o papel do antigo bairro, ao prever os alargamentos de ruas que o adequaram às expectativas de modernidade da época.

Entre os anos de 1912 e 1916, J.J. Seabra foi Governador do Estado da Bahia, e acompanhou de perto a fase mais ativa das obras. Em suas mensagens à Assembleia Legislativa do Estado, ele dá notícias do passo a passo de seu andamento em primeira pessoa. O tom do discurso está revestido de ufanismo, como se as obras representassem a “civilização” da Bahia, sua redenção e inserção no quadro do desenvolvimento nacional. Ao mesmo tempo, a cidade preexistente é referida com desprezo, como expressão de atraso e decadência a ser superada.



FIGURA 3. VISTA PANORÂMICA DO PORTO DE SALVADOR, POR VOLTA DE 1915

Fonte: Acervo Museu Tempostal.



FIGURA 4. DETALHE DO PANORAMA ACIMA

Observa-se que os sete primeiros armazéns já estavam construídos, e que a grande faixa de aterro entre o porto e o bairro não havia sido arruada.

Fonte: Acervo Museu Tempostal.

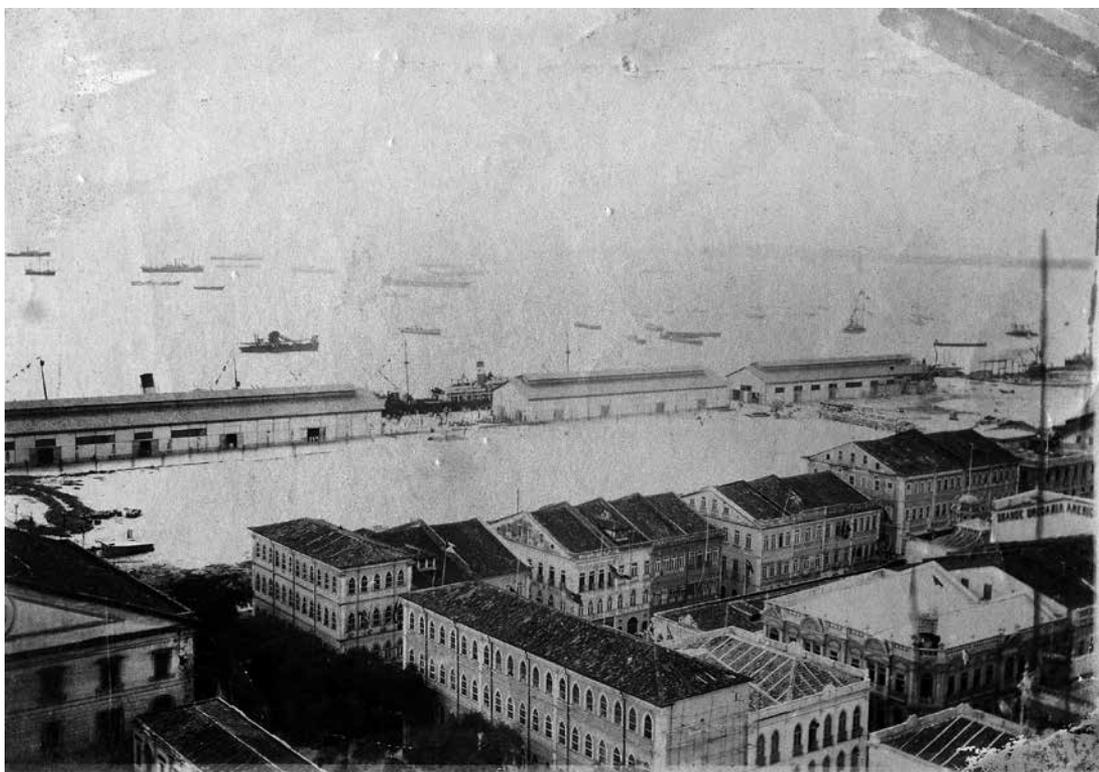


FIGURA 5. VISTA DO BAIRRO DO COMÉRCIO E DO PORTO DE SALVADOR, POR VOLTA DE 1912

Os três primeiros armazéns já estavam prontos e o quarto estava em construção. Notar a distância entre o bairro consolidado e os armazéns. A nova faixa de aterro constituía um grande vazio urbano.

Fonte: Acervo Museu Tempostal.

Configura-se, assim, a contraposição nítida entre um momento “velho” – o antes das obras – e um momento “novo” – o depois, em que a cidade renasceria radiante das intervenções realizadas. Esta contraposição pode ser observada com clareza na Mensagem apresentada à Assembleia em 1912:

Praz-me dizer-vos, ainda, que não me esqueço do problema das seccas, e que pelo mesmo impulso patriótico fiz adeantar definitivamente no cargo de Ministro da Viação do actual governo da Republica, o seguimento das obras do porto desta capital, e sob a responsabilidade do seu contracto, com os saldos disponiveis da contribuição do commercio, que as paga, iniciei a reforma desta cidade, absolutamente necessaria, maximé na parte baixa, onde a actividade mercantil, á falta de espaço, se sentia opprimida, e o aspecto da estreita faixa occupada entre a collina e o mar patenteava na conservação do passado, mais que atrazo, os testemunhos formaes de uma verdadeira decadencia.<sup>3</sup>

Quanto ao bairro do Comércio, ele se refere à nova área conquistada ao mar como um lugar diferente do bairro propriamente dito, entendido como a parte preexistente junto à encosta que separa a Cidade Baixa da Cidade Alta de Salvador:

Trata-se já de aterrar a area comprehendida entre o caes e o littoral, e dentro de curto prazo serão levantados os armazens na area conquistada ao mar, iniciando-se desde logo a exploração commercial do Porto.

*Esta area será dividida em quarteirões separados entre si por espaçosas ruas que facilitarão a prompta sahida das mercadorias. Isto, porém, de nada serviria se a nossa cidade baixa, com suas ruas estreitas e sinuosas, não fosse igualmente modificada, de forma a corresponder ao plano approved, apresentando, por sua vez, ruas largas correspondentes áquellas.*

*Sob o influxo deste cuidado é que prometti o melhoramento desta parte da cidade, melhoramento, esse, affirmado por um decreto do Governo da Republica, e logo puz á disposição da Commissão Fiscal da Bahia a quantia precisa para as diversas desapropriações que lhe eram necessarias. O plano adoptado está em plena excução, as demolições dos predios fóra dos alinhamentos approveds estão sendo feitas, estudam-se as condições dos novos predios e, até o fim do corrente mez, é de esperar que esteja este projecto livre de toda e qualquer difficuldade.*

3 MENSAGEM apresentada á Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinaria da 11ª legislatura pelo Dr. J.J. Seabra, Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da “Revista do Brasil”, 1912. p. 8-9.

[...]

Pelo modo por que caminham todas as obras a cargo da Fiscalisação do Porto da Bahia, é de crer que dentro de dous annos estarão terminadas as que se referem, propriamente, ao porto e seu aparelhamento, e que *a Cidade Baixa, profundamente modificada, e melhorada pelas novas construcções e alargamento de suas ruas, apresente, completamente diversa do que é hoje, as vantagens dos modernos centros de commercio.*<sup>4</sup>

Essa descrição mostra o quanto o projeto para o novo porto foi pensado em relação aos edifícios preexistentes da Cidade Baixa. Em primeiro lugar, fala da faixa de aterro (o grande vazio urbano entre o bairro antigo e os armazéns do novo porto) como uma área que seria dividida em quarteirões separados por largas ruas. Portanto, uma área que não tinha identidade em si, mas apenas enquanto elemento de ligação entre o bairro e o porto. Isso quer dizer que o projeto continuava pensando os edifícios preexistentes do bairro do Comércio como armazéns de mercadorias... Só assim, com os armazéns junto à encosta, tem sentido tal descrição do projeto aprovado para o novo porto, com a faixa de aterro funcionando apenas como área de escape para o escoamento das mercadorias. Em segundo, a própria decisão de remodelar o bairro comercial, no âmbito do projeto de modernização do porto, constitui uma afirmação de sua importância. Portanto, apesar de um discurso que afirmava que a cidade existente era expressão de atraso, temos um projeto que reforçava o papel do bairro preexistente.

No trecho abaixo, extraído da Mensagem de 1915, observa-se mais uma vez a ideia de que a faixa de aterro era apenas um elemento de ligação entre o Bairro Comercial – a parte preexistente, consolidada – e os armazéns do novo porto. Porque ali não havia nada além de duas ruas pavimentadas. O restante era um terreno vazio, amorfo.

Ao longo dos armazens, pelo lado da terra, com uma avenida de 20 metros de largura, já calçada numa extensão maior de 1.000 metros, se liga, já calçadas também, duas ruas, uma de 20 metros e outra de 15 metros de larga, unindo á velha a area nova do bairro commercial.<sup>5</sup>

4 MENSAGEM..., 1912, p. 60-61, grifo nosso.

5 MENSAGEM apresentada á Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª sessão ordinária da 13ª legislatura pelo Dr. J.J. Seabra, Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da "Revista do Brasil", 1915. p. 110-111.

Em 1916, Seabra apresentou seu último relatório, em ocasião da transmissão do cargo ao sucessor no Governo do Estado. Trata-se de um relatório de fim de governo, no qual ele colhia os louros das obras realizadas. Mais uma vez, as reformas urbanas foram referidas como redenção da cidade, pois capazes de reverter o quadro de “atraso” em que se encontrava.

[...] Sob o mesmo pensamento de o servir, não deixei esmorecer a execução das obras do nosso Porto, que fiz continuar e animei, cabendo-me a fortuna, muito grata, de vel-o inaugurado e entregue, num longo trecho do caes aparelhado, aos serviços de seu destino. *Conseguí, ainda, e por felizes combinações, sob a dependência do mesmo contracto do Porto, reformar a nossa cidade commercial, mudando-lhe o aspecto antigo, saneando-a, embellezando-a, senão civilisando-a até a conquista dessa feição moderna, que agora tem, e para a qual muito influio, sob o exemplo da transformação executada o concurso da iniciativa particular que se decidiu, com honroso empenho, a modificar as fachadas dos velhos predios e construir novas de outra esthetica e mais aperfeiçoado gôsto.*

Era, pois, um seguimento de acção, infallível aos meus cuidados, desde que me coube o governo da Bahia, insistir na obrigação, antes voluntariamente assumida, de lhe promover toda a sorte de melhoramentos, *fazendo sahir esta cidade das fealdades de sua vetustez colonial* e promovendo em outras, quanto eu podesse, as creações, de uma ou de outra especie, que lhe fossem proveitosas ou trouxessem geraes vantagens ao adiantamento material ou economico de todo o Estado.<sup>6</sup>

O que Seabra não disse, mas que fica implícito nas entrelinhas de seu discurso e do próprio projeto de modernização do porto, é que o projeto potencializava o papel do existente, ao incluí-lo no plano de renovação da cidade. (Como se verá mais adiante, a remodelação da parte consolidada do bairro do Comércio inibiu, durante muitos anos, a ocupação da faixa de aterro que lhe era fronteira). Tratava-se, portanto, de um projeto de modernização includente, de uma ideia de moderno que não era sinônimo de tábula rasa (e até mesmo que rejeitava a tábula rasa, vista a grande dificuldade de ocupação dos novos terrenos criados com o aterro). Apesar dos discursos que afirmavam que a cidade existente era “feia” e “colonial”, e, como tal, expressão de atraso, foi sobre esta cidade, lançando mão de seus edifícios, que foi construído o novo Bairro Comercial da cidade de Salvador.

6 EXPOSIÇÃO apresentada pelo Dr. José Joaquim Seabra ao passar, a 29 de Março de 1916, o governo da Bahia ao seu successor, o Exm. Sr. Dr. Antonio Ferrão Moniz de Aragão, empossado nesse dia no cargo de Governador do Estado. Salvador: Imprensa Official do Estado, 1916. p. 30-32, grifo nosso.

## As obras de alargamento de ruas em 1912

A remodelação do bairro do Comércio foi parte integrante do projeto de modernização do porto de Salvador empreendido no início da década de 1910. Na Mensagem de 1912, J.J. Seabra afirmara que a modernização do porto “de nada serviria se a nossa cidade baixa, com suas ruas estreitas e sinuosas, não fosse igualmente modificada, de forma a corresponder ao plano aprovado, apresentando, por sua vez, ruas largas correspondentes áquellas”.<sup>7</sup>

Essa remodelação trazia consigo uma ambiguidade, que seria a dificuldade de ocupação da grande faixa de aterro criada entre o bairro existente e os novos armazéns do “porto moderno”. É como se a modernização da parte antiga e consolidada do bairro respondesse a toda a demanda por espaços modernos da época, eliminando por um bom tempo a necessidade de se buscar novos espaços. Mas podemos ver aqui algo mais do que isso. A decisão de remodelar o bairro preexistente, em vez de deixá-lo como estava para construir um bairro completamente novo na faixa de aterro, como provavelmente teria acontecido se as obras tivessem sido feitas nos dias de hoje, é um indício de que o projeto de modernização do porto de Salvador acontecia dentro de uma **outra cultura de edificar**, que incorporava porções do “velho” à produção do novo, ao mesmo tempo em que rejeitava a tábula rasa. Isso quer dizer que a cidade crescia e se renovava sobre si mesma, sobre o tecido edificado existente, e a incorporação de novas áreas acontecia de forma lenta e gradual, e não como resultado de um único gesto projetual. A renovação ocorreu mediante o alargamento de ruas na parte antiga do bairro. Assim, a produção dos novos espaços se deu no coração dos preexistentes, em forte diálogo com estes, enquanto a grande faixa de aterro permanecia vazia.

O ano de 1912 foi o ano-chave dos alargamentos de ruas. As obras realizadas naquele momento, por sua natureza e volume, não encontram rebatimento nos anos anteriores nem posteriores, e não tiveram continuidade em 1913. Os alargamentos de ruas comportariam, necessariamente, a renovação de parte do parque edificado do bairro do Comércio, já que as edificações preexistentes deveriam ser reconstruídas nos novos alinhamentos. Mas também na escala da arquitetura pode ser observado esse diálogo com as preexistências. Isso ocorre porque

<sup>7</sup> MENSAGEM..., 1912, p. 60-61.

nos alargamentos das ruas do Comércio não houve desapropriações integrais de prédios como as que ocorreram nas reformas urbanas do Rio de Janeiro. Os proprietários foram indenizados pela faixa de terreno que cederam ao poder público, mas não perderam suas propriedades. Isso quer dizer que o parcelamento do solo permaneceu, em grande medida, o mesmo, antes e depois das obras, o que possibilitou a conservação de muitos dos edifícios preexistentes.

Assim, houve no Comércio duas maneiras de adequar os imóveis às exigências dos novos alinhamentos. Uma foi a demolição integral do edifício existente para a construção de um edifício totalmente novo. Essas novas edificações seriam erguidas com as mesmas técnicas construtivas e dentro da mesma escala arquitetônica das preexistentes. Isto é, seguiriam o mesmo parcelamento do solo e teriam o mesmo número de pavimentos daquelas. Desse modo, do ponto de vista da tipologia arquitetônica, o novo não seria muito diferente do velho.

A outra maneira, bem mais frequente, foi o “corte” de prédios. Em muitos casos, os alargamentos de ruas seriam obtidos por meio da demolição da frente do imóvel, correspondente à faixa de terreno estritamente necessária, sem que houvesse a demolição integral. Nesses casos, os imóveis teriam apenas a parte da frente demolida e a fachada reconstruída no novo alinhamento, ao passo que a parte posterior permaneceria como estava, sem passar por reforma alguma. O edifício seria o mesmo antes e depois das obras. Mas apesar serem os mesmos, aqueles edifícios “cortados” também eram considerados novos para todos os efeitos, tanto quanto aqueles construídos *ex novo*. É importante destacar aqui que aqueles edifícios não foram “cortados” porque os proprietários queriam fazer a menor quantidade de obras possível. Os “cortes” de prédios não eram uma solução meia-sola, até porque também foram feitos na rua mais nobre do bairro, a Rua Conselheiro Dantas. Os edifícios puderam ser “cortados” porque aquela modificação era considerada plenamente apta a produzir edifícios de representação, que seriam as sedes das principais firmas comerciais da cidade.

A produção da arquitetura que deu forma à renovação do bairro do Comércio se deu, portanto, em forte continuidade com a preexistente, tanto do ponto de vista tipológico e das técnicas construtivas, no caso das edificações erguidas *ex novo*, quanto da conservação de partes das edificações preexistentes na produção do novo, no caso dos “cortes” de prédios. Os “cortes” ocorriam dentro de uma

cultura de edificar que era de conservação dos imóveis – de uma cultura na qual se buscava aproveitar ao máximo as partes existentes, que eram incorporadas à produção do novo. E isso não ocorria por ter havido uma modernização “incompleta”, mas porque esta modernização se dava dentro de uma outra cultura, dentro de uma outra ideia do que era ser moderno, diferente da que temos hoje.

Essa cultura parece, de certa forma, surpreendente para o observador de hoje, pois nossa cultura de edificar é uma cultura da tábula rasa. Se os mesmos alargamentos de ruas fossem feitos hoje, provavelmente os imóveis atingidos seriam integralmente demolidos e reconstruídos, ao invés de “cortados”. Por outro lado, aqueles reaproveitamentos de imóveis eram possíveis porque a produção da nova arquitetura apresentava fortes traços de continuidade em relação à preexistente. Essa continuidade era visível em diversos fatores, como o número de pavimentos das edificações, as tipologias de plantas e fachadas, o tamanho dos lotes, as técnicas construtivas empregadas, os materiais de construção.



FIGURAS 6. SOBRADO À RUA CONSELHEIRO DANTAS S/N, COM FUNDOS PARA A RUA CONSELHEIRO SARAIVA  
Fotógrafo: Paula De Paoli (2013).

Tendo em mente o conceito de “corte” de prédios, a maneira mais amplamente utilizada para os alargamentos de ruas no bairro do Comércio, analisemos alguns edifícios. De uma maneira geral foram remodeladas apenas as fachadas que davam para as ruas alargadas – aquelas cuja reconstrução foi obrigatória –, ao passo que as outras permaneceram como estavam. O resultado da operação eram edifícios de aspecto heterogêneo, com uma fachada construída segundo um repertório formal eclético, bem diferente das demais. Isso é visível no sobrado à Rua Conselheiro Dantas s/n, com fundos para a Rua Conselheiro Saraiva e fachada lateral para um beco sem nome (Figuras 6 e 7). Apenas a fachada para a Rua Conselheiro Dantas (Figuras 7) foi reconstruída, ao passo que as demais conservam seu aspecto original. O edifício é um dos remanescentes dos grandes armazéns erguidos no bairro do Comércio entre o final do século XVIII e o início do XIX.

Outro sobrado, à Rua Conselheiro Dantas nº 11, esquina do Beco dos Algibebebes, tinha fundos para a Rua Conselheiro Saraiva (Figura 8). Trata-se, provavelmente, do edifício que em 1912 tinha o nº 14, embora a atual fachada seja um pouco diferente do desenho original. No dia 10 de abril de 1912, Domingos Rodrigues Guimarães, “tendo de cortar uma sua propriedade sita á rua Conselheiro Dantas nº 14 em virtude das obras de melhoramentos do bairro comercial, [pediu licença] para as respectivas obras de cortes e confecção de fachada [...]”.<sup>8</sup> O pedido foi deferido, com a especificação de que o alinhamento seria marcado pela comissão fiscal das obras do porto. Esse era um procedimento padrão. Em todos os pedidos de licença de obras de 1912 foi especificado pelos engenheiros da Intendência que analisaram os projetos que os novos alinhamentos das ruas seriam marcados pela Comissão de Fiscalização das Obras do Porto. Tratava-se de uma comissão federal, que agia de forma independente da Intendência, que era normalmente a instância encarregada de determinar os alinhamentos de ruas. Isso mostra a excepcionalidade dos alargamentos das ruas do Comércio. As indenizações aos proprietários pela cessão da frente dos lotes para os alargamentos faziam parte do orçamento das obras do porto, e foram pagas com recursos federais. O projeto de reconstrução da fachada teve autoria do engenheiro civil Alpheu Diniz Gonçalves (Figuras 9).

8 ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SALVADOR. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 2.

No dia 12 de julho de 1912, a Santa Casa de Misericórdia pediu licença para a

[...] reconstrução dos prédios n<sup>os</sup> 4 e 6, á rua da Louça, no bairro commercial desta Cidade, de conformidade com as plantas juntas em duplicata, o qual obedece ao córte decretado pelo Governo Federal, na face, que dá para a Rua do Garapa, e tambem do córte combinado com esta Intendencia, para alargamento da rua do Plano Inclinado ou Guindaste dos Padres, na forma do officio de V.Ex<sup>a</sup> de n<sup>o</sup> 327 e datado de 1<sup>o</sup> de Julho corrente.<sup>9</sup>

O pedido foi deferido com o seguinte despacho do Diretor das Obras Municipaes, Francisco Lopes da Silva Lima:

Pode ser concedida licença á Santa Casa de Misericordia para fazer a demolição dos prédios n<sup>os</sup> 4 e 6, cujas fachadas dão para as ruas da Louça, Guindaste dos Padres, Garapa e Cobertos Pequenos, no bairro Commercial, bem como para reconstruill-os de accordo com o projecto junto [...]. Os alinhamentos das novas fachadas correspondentes ás ruas da Louça, do Garapa e do Guindaste dos Padres serão os que forem marcados pela Fiscalisação das Obras do Porto. A elevação na rua dos Cobertos Pequenos conservará o alinhamento que tem [...].

O projeto e a reconstrução do imóvel ficaram a cargo do arquiteto italiano Rossi Baptista, provavelmente o profissional mais importante do período. Tratava-se de um belo edifício de três pavimentos, que ocupava uma quadra inteira (as quadras do bairro do Comércio não são muito grandes). As fachadas seriam ricamente ornamentadas, utilizando o repertório formal eclético (Figura 10). A petição do caso fala em reconstrução, mas esta não seria integral. Uma das fachadas – aquela voltada para a Rua dos Cobertos Pequenos (atual Rodrigues Alves), que não sofreria mudança de alinhamento – seria conservada. Observa-se, assim, uma diferença entre o aspecto desta fachada e o das demais (Figura 11).

Os projetos analisados a seguir dizem respeito ao outro modo de produção da nova arquitetura utilizado na modernização do bairro do Comércio: as reconstruções integrais de prédios. Nesses casos, nenhuma porção da edificação preexistente sobreviveria. Tudo seria novo. No entanto, esta produção ocorria na mesma escala arquitetônica do outro modo, dado pelos “cortes” de prédios. Isto é, os novos edifícios recém-construídos teriam o mesmo número de pavimentos

9 ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SALVADOR. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 2.



FIGURA 7. FACHADA LATERAL PARA UM BECO SEM NOME

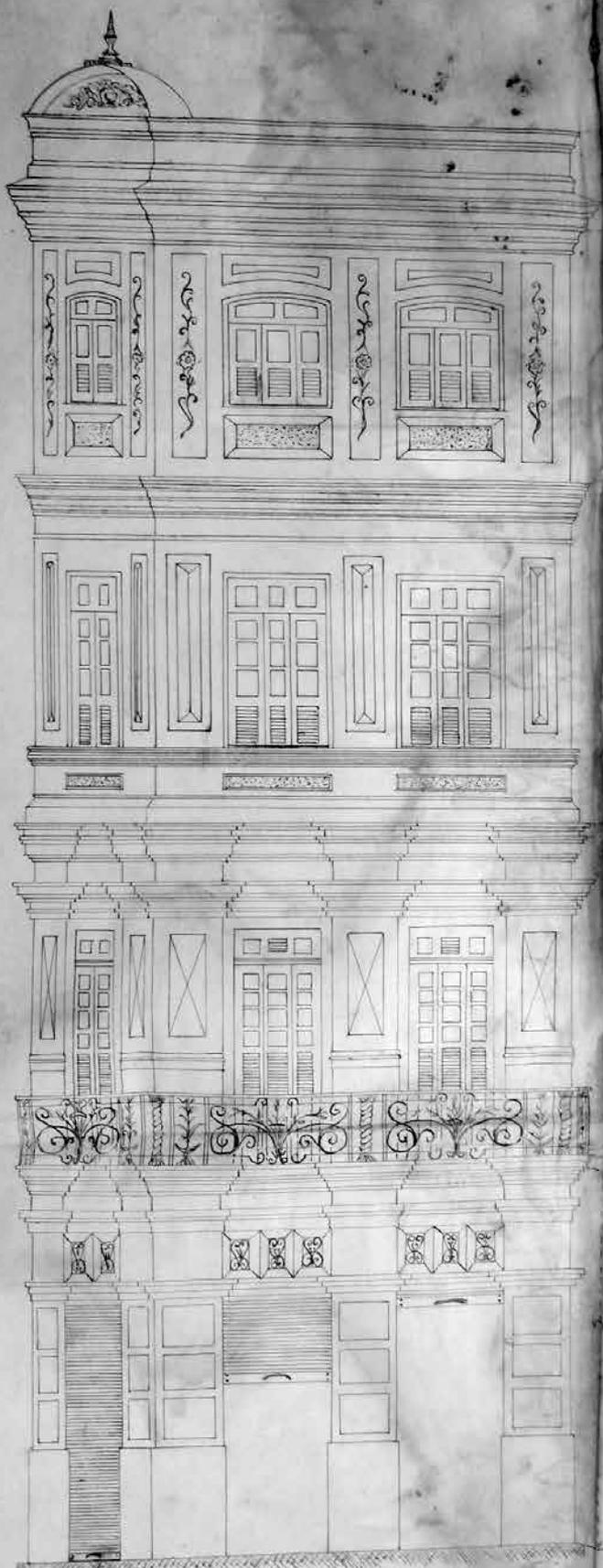
Fotógrafo: Paula De Paoli (2013).



FIGURA 8. SOBRADO À RUA CONSELHEIRO DANTAS Nº 11, ESQUINA DO BECO DOS ALGIBEBES, COM FUNDOS PARA A RUA CONSELHEIRO SARAIVA

Notar que apenas a fachada principal para a Rua Conselheiro Dantas e o chanfro correspondente à esquina foram reconstruídos. A fachada lateral para o Beco dos Algibebes conservou sua feição preexistente.

Fotógrafo: Paula De Paoli (2013).



Proj

de uma fachada para

Rua Conselheiro

de propriedade

Dr. Domingos Rodrigo

ESCALA 1:50

Rua C

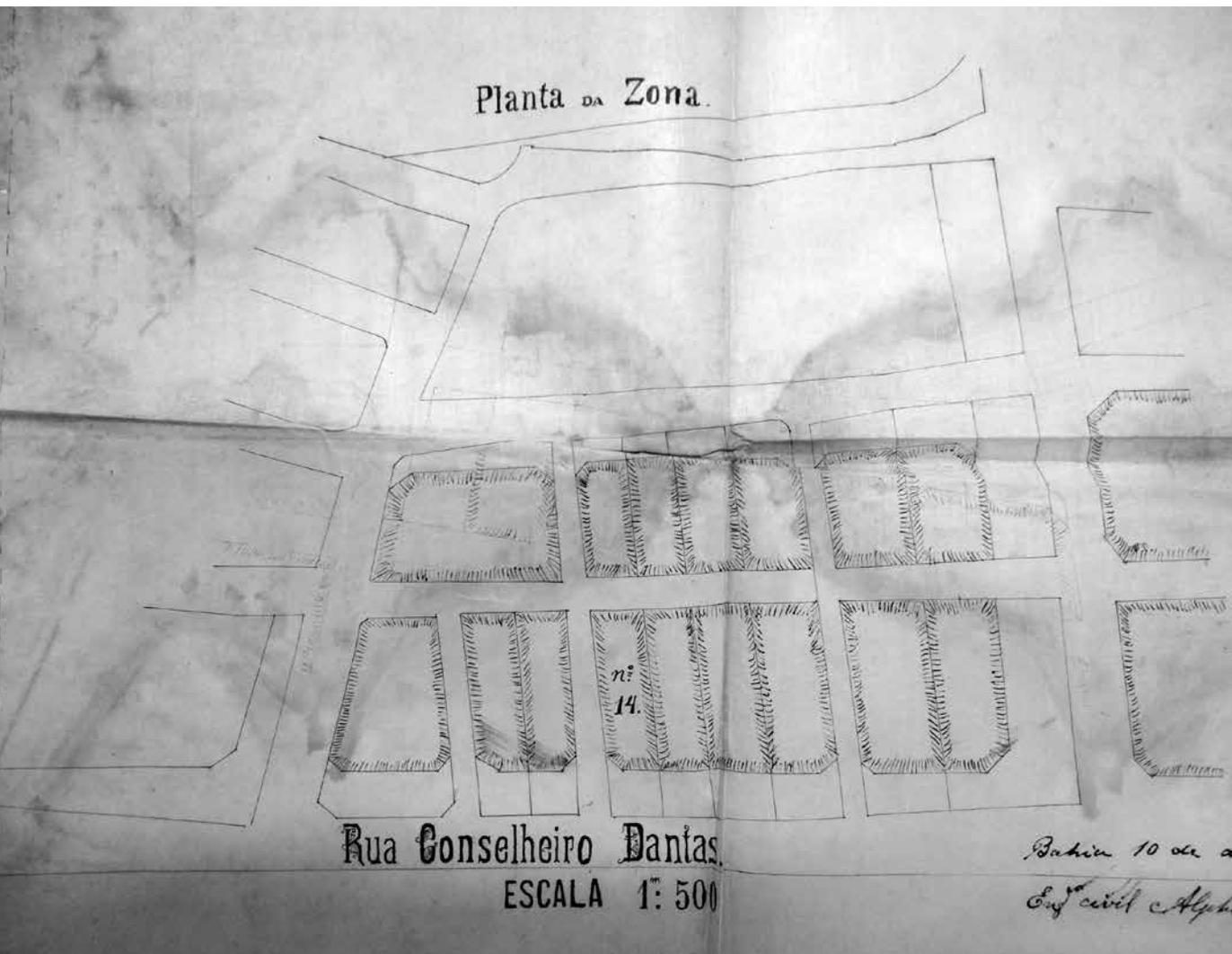


FIGURA 9. PROJETO PARA O "CORTE" DO EDIFÍCIO À RUA CONSELHEIRO DANTAS Nº 14 (1912)  
Fonte: Acervo Arquivo Histórico Municipal de Salvador.

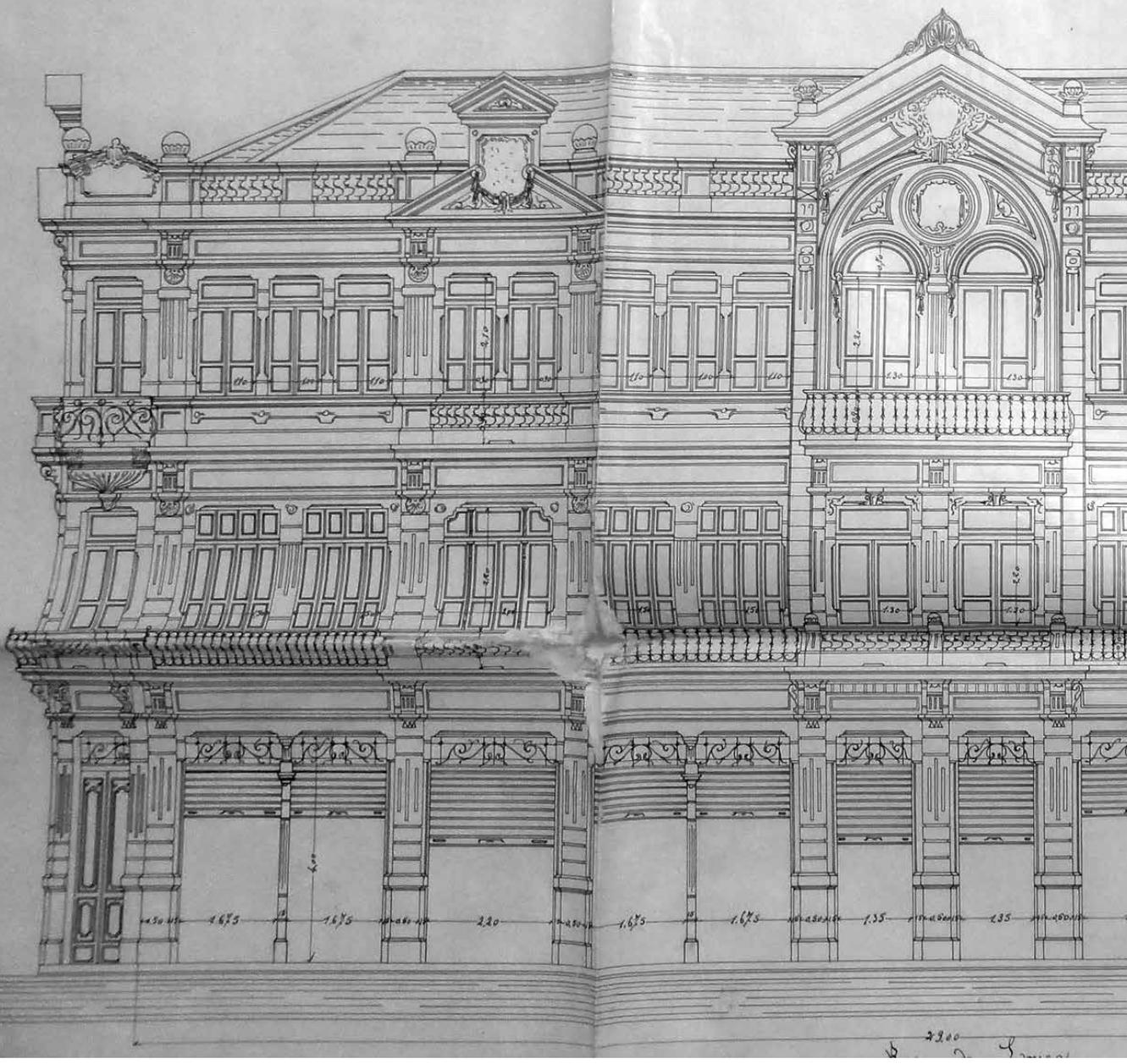


FIGURA 10. PROJETO DA FACHADA PRINCIPAL DO EDIFÍCIO, VOLTADA PARA A RUA DA LOUÇA (NOME USADO NA PETIÇÃO), ATUAL RUA DOS ALGIBEBES (1912)

Fonte: Acervo Arquivo Histórico Municipal de Salvador.

do Vidro da Rua da Louça e Plano Inclinado,  
Rua da "Guaça" N.º 4, 6.  
Proximidade  
S. Casa da Misericórdia.

Bahia  
Escala 1/50.

Plano B.º 24-7-912  
Fran.º L.º 1.º 3.º im.  
Director das Obras  
Municipaes.

Construtor.  
Raf.º Baptista



Bahia  
Raf.º Baptista



FIGURA 11. ASPECTO ATUAL DO EDIFÍCIO

Observa-se, na foto da esquerda, o contraste de formas entre a fachada voltada para a Rua Rodrigues Alves, que não foi modificada, e a nova fachada. Na foto da direita, as partes remodeladas do edifício.

Fotógrafo: Paula De Paoli (2013).



FIGURA 12. ASPECTO ATUAL DOS IMÓVEIS

Apesar da solução de fachada unitária, o prédio é fracionado em várias unidades, e cada inquilino pintou seu trecho de fachada de uma cor, o que confere ao conjunto um aspecto heterogêneo.

Fotógrafo: Paula De Paoli (2013).

dos preexistentes, seriam erguidos no mesmo tipo de lote, com os mesmos materiais de construção e as mesmas técnicas construtivas.<sup>10</sup> Quanto ao número de pavimentos dos novos edifícios, cabe ressaltar que esta reprodução da escala arquitetônica recorrente no bairro não se dava por imposições legais, já que a legislação de edificações da época não limitava a altura máxima das construções, mas sim a altura mínima. Essa pouca ou nenhuma pressão de verticalização, em áreas valorizadas da cidade, pode parecer surpreendente para o leitor de hoje, pois se trata de mais um aspecto em que a produção arquitetônica do início do século XX difere substancialmente da nossa.

Isso ocorria porque aquela era uma época em que valorização fundiária não era sinônimo de verticalização. As construções de novos prédios dentro da mesma escala dos antigos aconteciam nas ruas mais nobres da cidade, tanto no Rio de Janeiro quanto em Salvador. Além disso, se houvesse pressão para a verticalização daquelas áreas, as edificações sujeitas a “corte” provavelmente teriam sido reconstruídas com maior altura, e não simplesmente “cortadas”. Estamos diante de uma outra cultura e de uma outra lógica de produção da cidade, muito diferente da que temos hoje.

Passo a analisar agora alguns casos de construção de novos prédios no Comércio, ligados às obras de modernização do bairro. Em 2 de agosto de 1912, a Santa Casa de Misericórdia pediu licença para reconstruir os prédios do nº 22 ao 30 da Rua Conselheiro Dantas, obedecendo “ao corte decretado pelo Governo Federal”. Os edifícios ocupavam uma quadra inteira entre as ruas Conselheiro Dantas, Plano Inclinado, Conselheiro Saraiva e Beco do Garapa (atual Rua dos Ourives) (Figura 12). O projeto foi feito por Evandro Pinho e Frutuoso Gonçalves, engenheiros civis (Figura 13). Consistia na construção de um prédio dividido internamente em várias unidades independentes, mas com uma solução de fachada

---

<sup>10</sup> A esse respeito, é interessante observar que o Ofício nº 15, de 19 de junho de 1911, enviado pelo engenheiro-chefe da Comissão Fiscal das Obras do Porto da Bahia ao ministro da Viação e Obras Públicas, dizia que “por ocasião das demolições, a parte do material resultante destas, que fôr aproveitável, poderá ser vendida, pelo maior preço que alcançar, aos que tiverem obras de reconstrução a fazer [...]”. Isso mostra a continuidade direta entre a nova arquitetura produzida e a preexistente, ao mesmo tempo em que nos permite questionar a ideia de que os edifícios existentes no bairro fossem velhos e decrépitos, já que tinham materiais de construção aproveitáveis. RELATORIO..., 1912, p.89. A prática de venda dos materiais de construção provenientes das demolições, para a produção dos novos imóveis decorrente dos alargamentos de ruas, foi observada também durante as reformas urbanas de Pereira Passos no Rio de Janeiro.

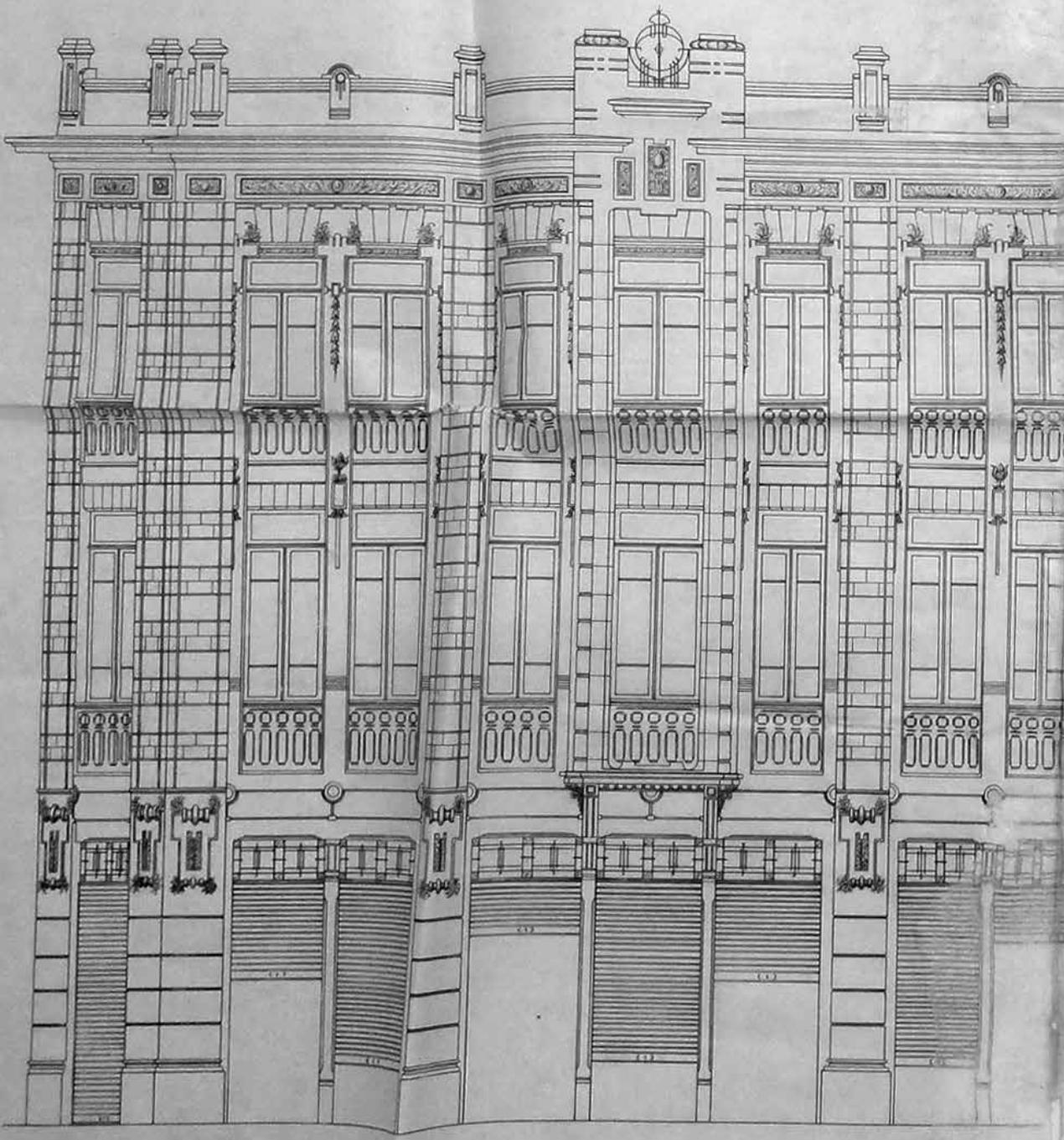
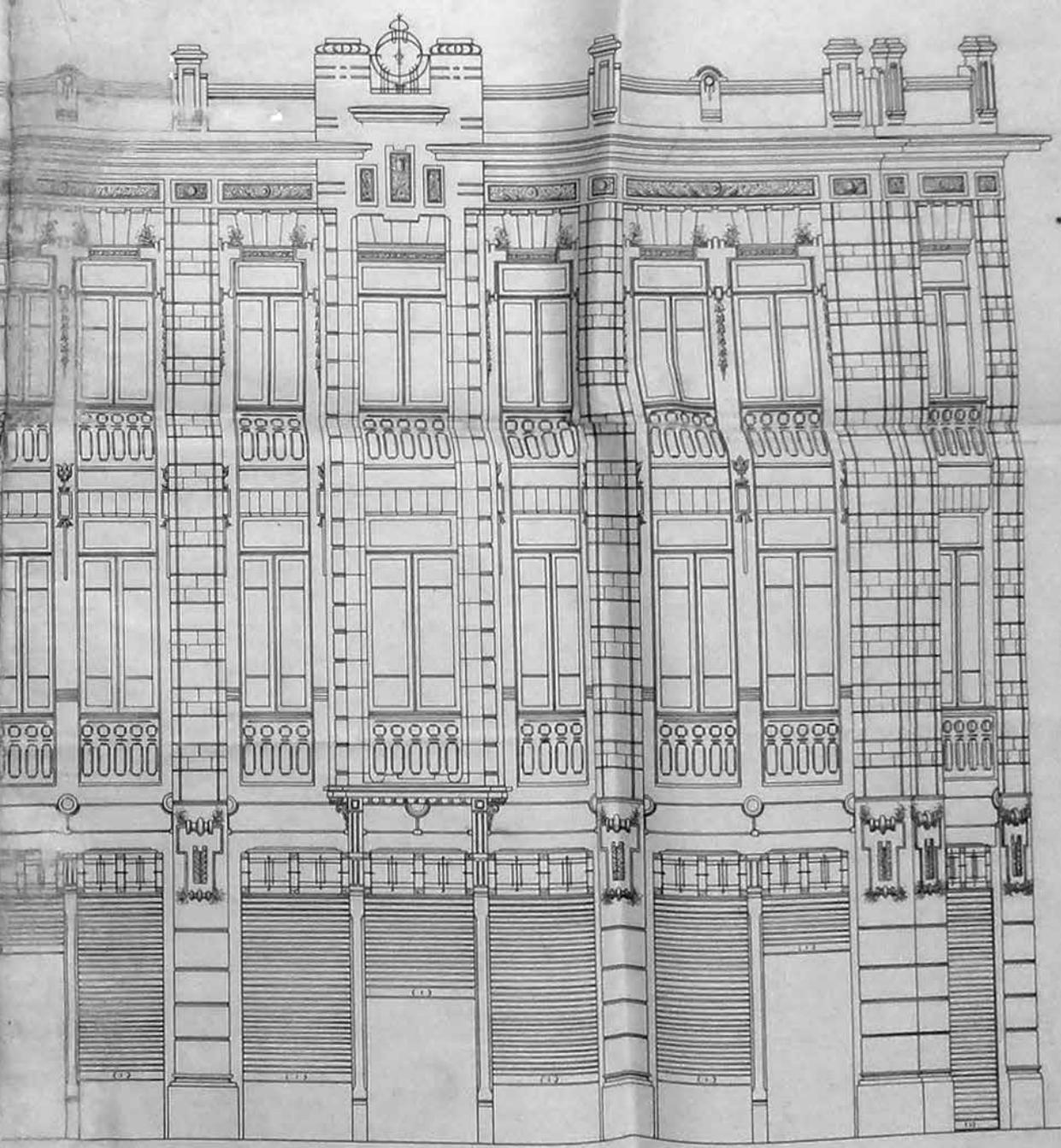


FIGURA 13. PROJETO PARA A FACHADA DOS PRÉDIOS À RUA CONSELHEIRO DANTAS DO Nº 22 AO 30 (1912)  
Fonte: Acervo Arquivo Histórico Municipal de Salvador.



unitária. O despacho do engenheiro José Celestino dos Santos, Auxiliar Técnico do Intendente Municipal, recomendou a aprovação do projeto:

[...] O projecto fica approvedo pela Secção Technica de Melhoramentos Municipaes em virtude de prehencher os requisitos exigidos pela lei de Construcção em vigor e não poderá ser modificado sem auctorisação do Ex<sup>mo</sup> Snr. D<sup>e</sup> Intendente Municipal. Os alinhamentos serão determinados e marcados pela Commissão Fiscal das Obras do Porto da Bahia, nas quatro ruas que limitam os alludidos predios [...].<sup>11</sup>

No dia 3 de agosto de 1912, a Santa Casa de Misericórdia pediu licença para reconstruir os prédios à Rua Conselheiro Saraiva do nº 19 ao 27. O conjunto de prédios ocupava uma quadra inteira, entre a Rua Conselheiro Saraiva, Rua do Plano Inclinado, Rua da Louça (atual Rua dos Algibebes) e Beco do Garapa (atual Rua dos Ourives). Tratava-se da quadra adjacente à da petição anterior, e o edifício seria análogo (Figura 14). Seria dividido internamente em várias unidades independentes, mas receberia uma solução de fachada unitária, sob projeto dos engenheiros civis Evandro Pinho e Frutuoso Sampaio (Figura 15). O pedido foi deferido, com a especificação de que os alinhamentos seriam marcados pela Fiscalização das Obras do Porto.

A análise da produção da nova arquitetura do Comércio durante a remodelação do bairro em 1912 mostra que havia na época dois modos de produção do novo. Um consistia nos “cortes” de prédios, onde apenas as fachadas que davam para as ruas alargadas eram reconstruídas, ao passo que as fachadas laterais e os fundos dos imóveis conservavam a sua antiga feição. O resultado dessas intervenções eram edifícios de aspecto formal heterogêneo, mas nem por isso considerados menos modernos do que aqueles produzidos do segundo modo. O outro modo de produção do novo consistia nas reconstruções integrais de prédios. Observamos que, devido à grande concentração fundiária do bairro, essas intervenções foram muitas vezes aproveitadas para a construção de blocos de edifícios com uma solução de fachada unitária, que ocupavam uma quadra inteira. Estas fachadas, embora conferissem um aspecto mais monumental aos conjuntos, mascaravam séries de edifícios independentes, construídos segundo a

11 ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SALVADOR. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 2.



FIGURA 14. ASPECTO ATUAL DOS IMÓVEIS  
Fotógrafo: Paula De Paoli (2013).

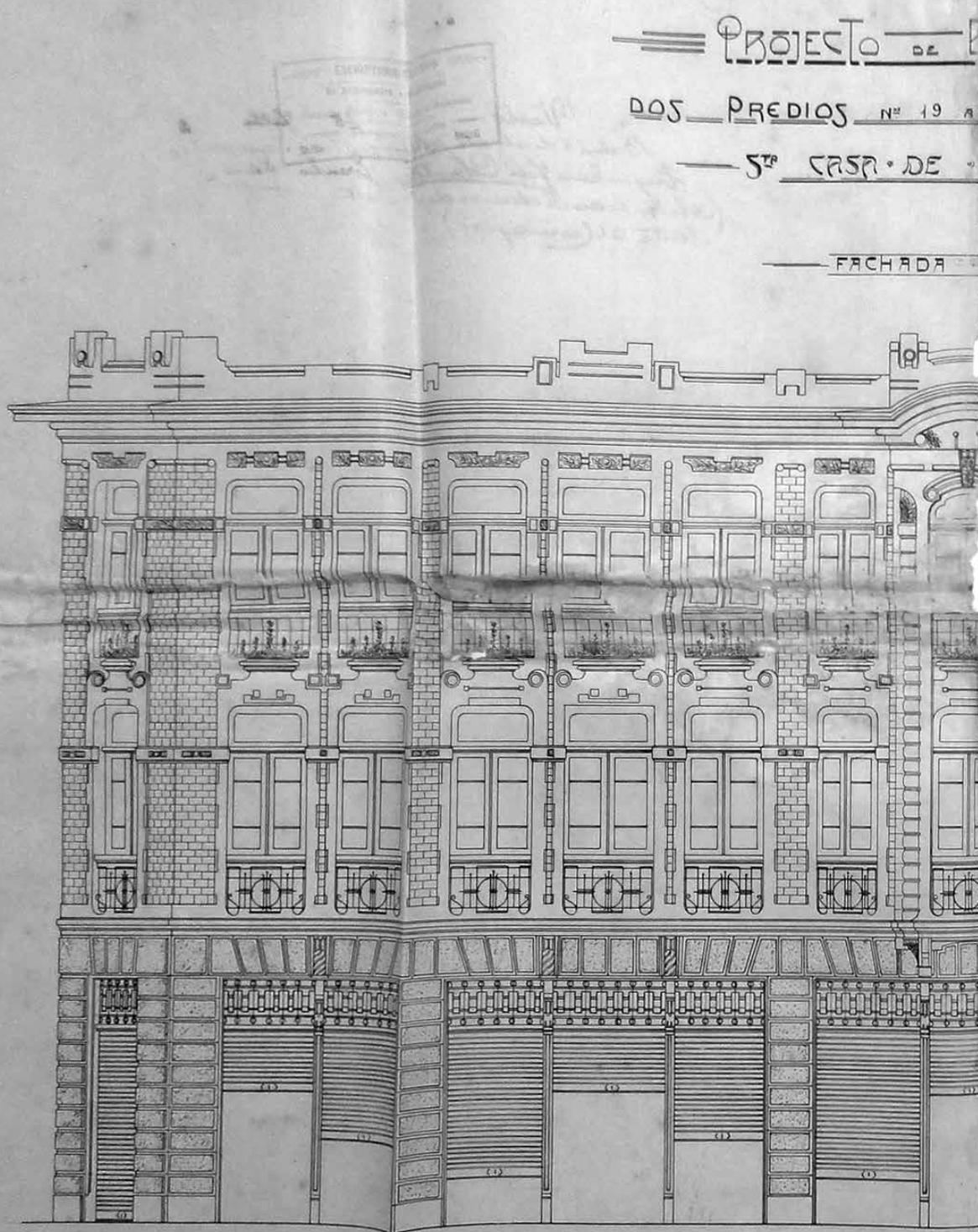


FIGURA 15. PROJETO PARA A FACHADA DOS PRÉDIOS À RUA CONSELHEIRO SARAIVA DO Nº 19 AO 27 (1912)  
Fonte: Acervo Arquivo Histórico Municipal de Salvador.

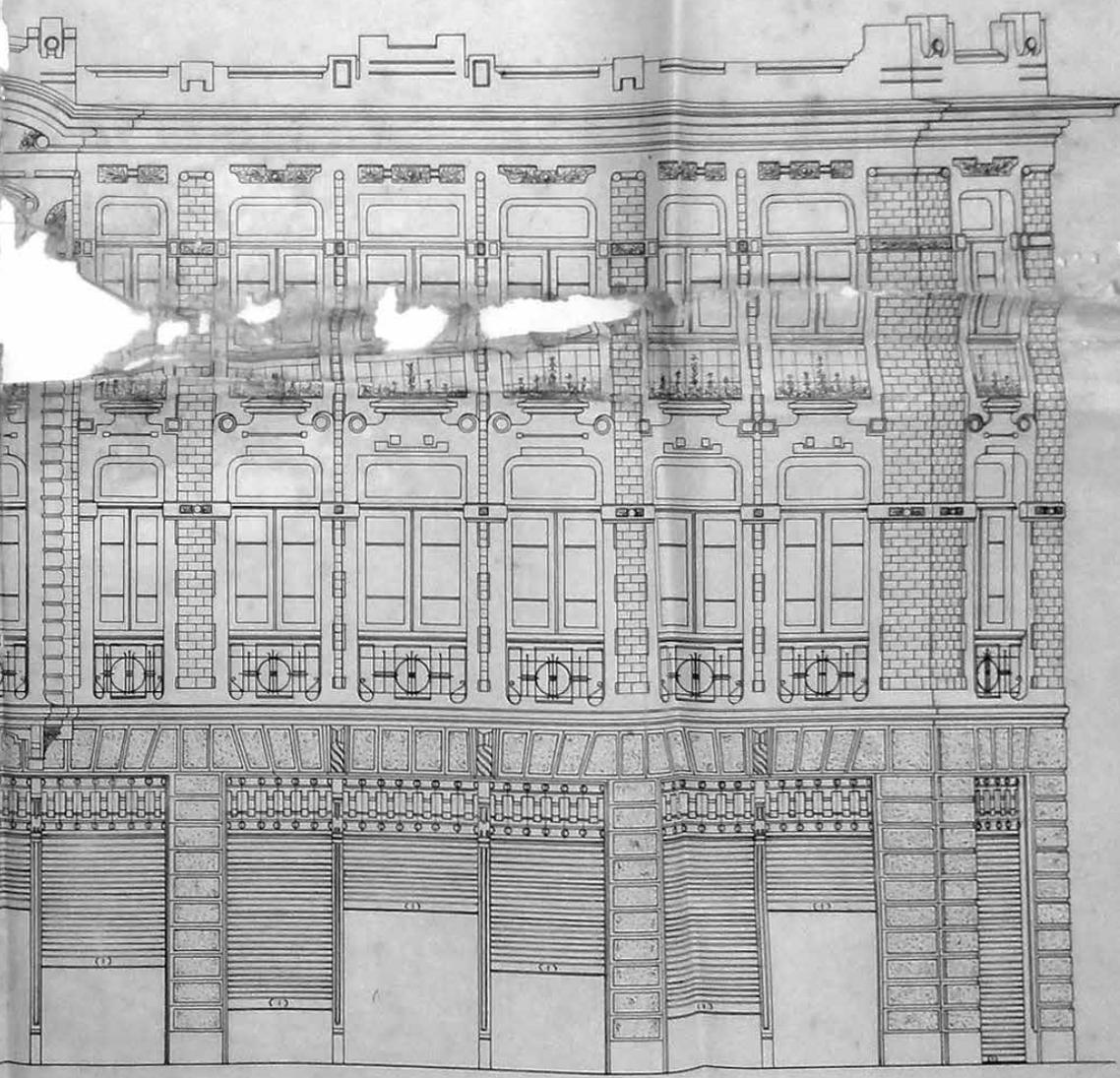
CONSTRUÇÃO

27 - RUA CONS. SARAIVA

MISERICORDIA

Visto.  
Bahia 5 de abgato de 1915  
Projeto de Eng. Carlos  
(Subsídios Técnicos do D. M. U. de  
deute Municipal)

PRINCIPAL



mesma tipologia de planta dos preexistentes, e com os mesmos modos de fruição. Além disso, os edifícios reconstruídos tinham a mesma escala arquitetônica de seus antecessores e eram erguidos com as mesmas técnicas e materiais de construção. Assim, as reconstruções não representaram, de maneira alguma, uma ruptura em relação à arquitetura preexistente no bairro.

Justamente por esta continuidade, ambos os modos de produção arquitetônica eram considerados pelos proprietários dos imóveis e pelos engenheiros da Intendência que analisavam os projetos igualmente aptos a produzir edifícios nobres, de representação. Muitos dos edifícios “cortados” estavam localizados na rua mais importante do bairro, a Rua Conselheiro Dantas, alargada durante a modernização do Comércio. Isso ocorria porque os edifícios “cortados” eram muito semelhantes aos reconstruídos.

Desta forma, vemos que a produção da nova arquitetura do bairro do Comércio em 1912 se dava dentro de uma cultura de edificar que era uma cultura de aproveitamento, de incorporação de partes do existente à produção do novo. Uma cultura **includente**, onde velho e novo não eram antagônicos e incompatíveis, mas complementares. Nessa cultura, o novo não era sinônimo de substituição total do existente, ainda que os discursos da época dessem a entender o contrário, ao se referir que o bairro preexistente era “atrasado” e “colonial”.

Essa cultura também se refletiria na dificuldade de ocupação da faixa de aterro criada entre o novo porto e o bairro. Não se tratava apenas de falta de pressão imobiliária, porque a remodelação da parte antiga do bairro havia absorvido toda a demanda por **espaços modernos** que havia naqueles anos. A dificuldade ocorria também porque a **tábula rasa** não fazia parte da cultura de edificar do período, e, como tal, houve um estranhamento em relação à faixa de aterro, vista como um espaço inóspito, amorfo.

Tal estranhamento em relação ao **completamente novo** surpreende o observador de hoje, porque em nossa cultura de edificar o normal teria sido deixar a parte antiga do bairro tal como estava, com suas ruas “estreitas”, e construir um bairro completamente novo nos terrenos virgens recém-criados. Mas em 1912, o bairro novo foi construído **sobre o velho** – por meio da incorporação de porções consistentes das edificações preexistentes, e não fazendo **tábula rasa**. Ao mesmo tempo, os terrenos novos permaneceram vazios, dentro de uma outra lógica de produção da cidade.

## Entreato: o período de 1913 a 1925

No ano de 1913 foram encontrados três pedidos de remodelação de fachadas de prédios localizados à Rua Miguel Calmon (lado da terra). Trata-se do antigo Cais das Amarras, ponto mais nobre do bairro do Comércio, onde estavam localizados os armazéns mais imponentes. Todas essas obras, que tinham por objeto armazéns de grandes firmas comerciais, foram realizadas por profissionais renomados e atuavam apenas na superfície das fachadas, por meio da adição de um aparato decorativo eclético.<sup>12</sup> Ao mesmo tempo, não foram obras compulsórias. Como os imóveis não estavam sujeitos à mudança de alinhamento, os proprietários não foram obrigados a reconstruir suas fachadas. Trataram-se de obras voluntárias feitas por proprietários que desejavam conferir uma feição mais moderna aos seus imóveis, em consonância com as obras, estas sim compulsórias, de corte de prédios para o alargamento de várias ruas do bairro do Comércio, levadas a efeito no ano anterior. Estas obras mostram que os proprietários atenderam ao chamado da propaganda da “nova cidade” que estava em curso naqueles anos, e também concorreram diretamente para a produção da imagem da “cidade moderna” que os governantes desejavam, adequando seus imóveis aos novos padrões estéticos do bairro. O fato das obras terem sido projetadas pelos profissionais mais

<sup>12</sup> Em 27 de dezembro de 1913, *The British Bank of South America* pediu licença para reconstruir o prédio de sua propriedade à Rua Conselheiro Dantas nº 3, Rua Santa Bárbara e *Caes* Miguel Calmon (Arquivo Histórico Municipal de Salvador. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 2). Nas plantas apresentadas, a obra é referida como “reforma”, sob projeto do arquiteto italiano Rossi Baptista, possivelmente o mais importante do período. As obras consistiam na remodelação da fachada existente e na mudança das divisões internas. Não houve reconstrução das fachadas, que conservaram os alinhamentos preexistentes nas três ruas. Em 1º de dezembro de 1913, Bernardo Martins Catarino pediu licença para reformar as fachadas do prédio situado à Rua Conselheiro Dantas nº 31, Rua do Plano Inclinado e *Caes* Miguel Calmon (Arquivo Histórico Municipal de Salvador. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 2). A petição específica que apenas as fachadas seriam reformadas, sob projeto do arquiteto Rossi Baptista. Não há menção ao alargamento das ruas em nenhum ponto do processo. Em 16 de abril de 1913 foi pedida licença para a “ornamentação das fachadas iguaes na rua Cons. Dantas e Caes Miguel Calmon, de propriedade dos Snr<sup>s</sup> Drumond Moraes & Cia.”, sob projeto do engenheiro Arthur Santos (Fonte: Acervo Arquivo Histórico Municipal de Salvador. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 2). O alargamento das ruas não foi referido em nenhum ponto do processo, ao mesmo tempo em que o uso do termo “ornamentação”, na planta, denota que se tratou de uma obra voluntária. É importante notar também, nestes três processos, o uso da denominação de *Caes* Miguel Calmon para se referir à Rua Miguel Calmon – uma rua que, naquele momento, só tinha um lado construído, pois constituía o limite da parte preexistente do bairro do Comércio, dada pela linha do antigo Cais das Amarras, engolido pelo aterro do porto. Ainda que não se tratasse mais de um cais, por causa do aterro, a memória da presença do cais estava bem viva, e se refletia no linguajar utilizado para denominar a rua.

renomados da época reforça ainda mais o caráter de construção de imagem de que se reveste tal ação.

Além dessas três obras, feitas em edifícios importantes localizados no ponto mais nobre do bairro, entre 1913 e a primeira metade dos anos 1920 foi realizada no Comércio uma série de pequenas obras, como a substituição de portas de lojas e a construção de marquises. As reformas mais consistentes e as reconstruções integrais de prédios foram muito poucas. A quase ausência de obras importantes no bairro naquele momento poderia ter duas explicações. Por um lado, a Primeira Guerra Mundial teria provocado uma crise econômica que inibiu os investimentos maiores. Por outro, boa parte das edificações havia sido reconstruída ou remodelada compulsoriamente em 1912, o que representa uma taxa de renovação dos imóveis bem acima da média habitual naquele ano específico. Isso quer dizer que o bairro estava com seu parque imobiliário em bom estado, e a maioria dos imóveis não precisava de obras naquele momento. Observa-se, assim, uma espécie de “ressaca” dos alargamentos de ruas de 1912, como se o bairro, todo modernizado, tivesse entrado em um compasso de espera.

Essa redução drástica no número de pedidos de licença de obras no período imediatamente posterior aos alargamentos de ruas também foi observada no Rio de Janeiro, logo após as reformas urbanas de Pereira Passos (1905-1906). E isso não se deveu à guerra, que ocorreu quase dez anos depois, ou a alguma contingência específica. Deveu-se à própria dinâmica da cidade, porque havia uma massa enorme de edificações recém-reconstruídas ou reformadas, e essa concentração das renovações num espaço de tempo restrito fez com que não fosse necessário reformar tantos imóveis nos anos seguintes.

Os pedidos de licença de obras de 1913, em sua grande maioria, não mencionavam os alargamentos de ruas. Este silêncio e a drástica redução do número de pedidos apresentados à Intendência, em relação ao ano de 1912, mostram que o momento-chave da modernização do bairro passara.

Quanto à enorme faixa de aterro que separava o porto do bairro, podemos dizer que esta constituía um outro silêncio. Sua ocupação não foi cogitada ao longo de toda a década de 1910, e os terrenos conquistados ao mar permaneceram uma grande reserva de terrenos vazios. Isso ocorreu porque a faixa de aterro não constituía um atrativo para a expansão do Comércio naquele momento.

Mais uma vez, uma primeira explicação para esse fato poderia ser a guerra. Mas uma segunda explicação, que me parece mais razoável, está nas próprias reformas urbanas realizadas em 1912. Essas garantiram o desfogo do bairro e lhe conferiram uma feição moderna. E justamente porque o bairro tivera seu parque imobiliário renovado havia pouquíssimo tempo, não pareceu necessário buscar novos terrenos para a expansão naquele momento. É como se a remodelação dos espaços existentes no bairro consolidado tivesse suprido toda a demanda por espaços modernos da época.

O bairro do Comércio, depois das reformas urbanas de 1912, tinha um aspecto heterogêneo. As edificações ou partes de edificações diretamente atingidas pelos alargamentos de ruas foram reformadas ou reedificadas segundo um repertório formal eclético. As edificações não atingidas, portanto não sujeitas a obras compulsórias, conservaram seu aspecto preexistente ou foram reformadas voluntariamente por seus proprietários, já que a Intendência não tinha como exigir sua remodelação. Dessa forma, no bairro reformado conviviam edificações remodeladas e outras que conservaram seu primitivo aspecto. Mas dentro da cultura de edificar da época, essa heterogeneidade não era um empecilho para que o bairro fosse considerado plenamente moderno.

## O início da ocupação da faixa de aterro (1925-1929)

A década de 1920 constituiu uma nova fase no desenvolvimento do bairro do Comércio, marcada pelo início da ocupação da faixa de aterro. Em 1921 foi definido o arruamento dos terrenos conquistados ao mar, pelo Decreto nº 14.787, de 30 de abril. No entanto, nada foi construído. Em 15 de junho de 1925, a Intendência promulgou a Lei nº 1.125, com o intuito de estimular a ocupação dos terrenos baldios da cidade. A lei, que interessava diretamente aos terrenos da faixa de aterro, dispunha a isenção do pagamento do imposto da décima urbana (equivalente do atual IPTU) para os edifícios erguidos em terrenos notoriamente vazios, pelo prazo de 11 anos. A partir promulgação dessa lei, a área começou a ser edificada lentamente.

A ocupação da faixa de aterro se deu de dentro para fora. Isto é, os primeiros edifícios foram construídos na Rua Miguel Calmon (lado do mar), em contiguidade direta com o bairro consolidado. Tratava-se do outro lado da rua que outrora fora o Cais das Amarras, o limite entre o bairro e o mar, onde estavam os armazéns mais imponentes. Isso quer dizer que a ocupação da faixa de aterro partiu do bairro em direção ao porto, que permanecia isolado e distante da parte consolidada e frequentada da cidade. Apenas num momento sucessivo começaram a ser ocupados os lotes nas ruas mais externas, próximas ao cais do porto moderno. Essa dinâmica mostra o quanto a ocupação da faixa de aterro era difícil, e o quanto a parte preexistente era considerada o bairro – e o era, de fato, já que no aterro não havia nada.

As referências aos lugares compreendidos na faixa de aterro também eram vagas. Nos pedidos de licença de obras, encontram-se sempre expressões como “terreno baldio”, “terrenos das Docas”, “Quarteirão D”, “terrenos conquistados ao mar”. Isso mostra a pouca definição dos espaços e a pouca intimidade dos habitantes da cidade com um local ainda inóspito, visto como um grande vazio urbano naquele momento inicial da ocupação.

Os primeiros projetos encontrados para a faixa de aterro datam de 1925. Todos os agentes dessas construções eram empresas estrangeiras de origem anglo-germânica: os proprietários da companhia (sempre grandes empresas), o construtor e o projetista. (Justamente por se tratar de grandes empresas de capital internacional, as construções na faixa de aterro cessaram completamente em 1929, devido à crise mundial). As construtoras mais ativas foram a Companhia Constructora Nacional, que, apesar do nome, era comandada por profissionais estrangeiros; a multinacional dinamarquesa Christiani & Nielsen; e a empresa alemã E. Kemnitz & Cia. Limitada, todas especializadas em construções em concreto armado, uma novidade na época.

Cito dois exemplos de edifícios erguidos na faixa de aterro. No dia 1º de julho de 1925, a Companhia Valença Industrial pediu licença para

[...] a construção de um edifício, situado nos terrenos das Docas da Bahia, quarteirão D, compreendida na lei do Conselho Municipal de 15 de Junho de 1925, nr. 1125, sendo que a instalação de água, esgoto e luz serão ligadas às redes a serem construídas da Companhia Cessionaria do Porto da Bahia.<sup>13</sup>

13 ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SALVADOR. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 3.

Esta menção às redes a serem construídas dá uma dimensão da precariedade da ocupação da faixa de aterro naquele momento, já que os terrenos ainda não contavam com as redes de infraestrutura básica. Por sua vez, a Lei nº 1.125, de 15 de junho de 1925, foi uma menção constante em todos os processos analisados. (Notar a proximidade entre a data da petição e a data da promulgação da lei).

Também é de 1925 o projeto para a sede do *The British Bank of South America* na Bahia, realizado pelos engenheiros e arquitetos Wheatley & Blake (Figura 18). O edifício, também localizado à Rua Miguel Calmon, no Quarteirão D dos terrenos das Docas, seria construído pela empresa Christiani & Nielsen, com sede no Rio de Janeiro.<sup>14</sup> Trata-se de um edifício de três pavimentos, ainda existente à Rua Miguel Calmon nº 18, na esquina com a Praça da Inglaterra (Figuras 16 e 17).

Com a crise de 1929, a ocupação da faixa de aterro cessou completamente devido às suas próprias características, já que os novos edifícios eram sedes de bancos e grandes empresas, a maioria de multinacionais, um setor cujos investimentos e expansão foram diretamente afetados pela recessão mundial. No início dos anos 1930, nenhum imóvel foi construído na faixa de aterro, e as obras no Comércio se limitaram a algumas reformas e reconstruções de prédios na parte antiga do bairro. Neste sentido, o edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia seria uma exceção, pois o projeto foi aprovado em 1933, num momento em que o bairro se encontrava numa fase de estagnação.

Mas independentemente da crise de 1929, o ritmo das construções na faixa de aterro foi lento ao longo de toda a década de 1920, limitando-se a cerca de três edifícios por ano, apesar das vantagens concedidas pela Intendência para as construções na área, como a isenção de impostos prevista pela Lei nº 1.125, de 15 de junho de 1925. As dificuldades para a ocupação da faixa de aterro são visíveis na necessidade da concessão destas vantagens (o arruamento havia sido aprovado em 1921, e os terrenos não foram edificados), mas nem estas estimularam uma ocupação mais efetiva. Os edifícios construídos na faixa de aterro entre 1925 e 1929 foram poucos, e permaneceram vastas porções de terrenos vazios.

Tão vazios que, no dia 17 de fevereiro de 1927, a firma Westphalen, Bach & Krohn pediu licença para a construção de um “deposito de materiaes, no terreno

---

14 ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SALVADOR. PROJETOS ARQUITETÔNICOS, Distrito da Conceição da Praia, cx. 3.



FIGURA 16. EDIFÍCIO DO THE BRITISH BANK OF SOUTH AMERICA À RUA MIGUEL CALMON Nº 18, ESQUINA COM A PRAÇA DA INGLATERRA

Fotógrafo: Paula De Paoli (2013).



FIGURA 17. FOTO DO EDIFÍCIO À ÉPOCA DA CONSTRUÇÃO

Notar que não havia nada em volta. Tratava-se de uma construção pioneira, que ficava completamente isolada nos novos terrenos. Ao fundo, o Armazém nº 2 do novo porto.

Fonte: Acervo Carioca Christiani & Nielsen Engenharia.

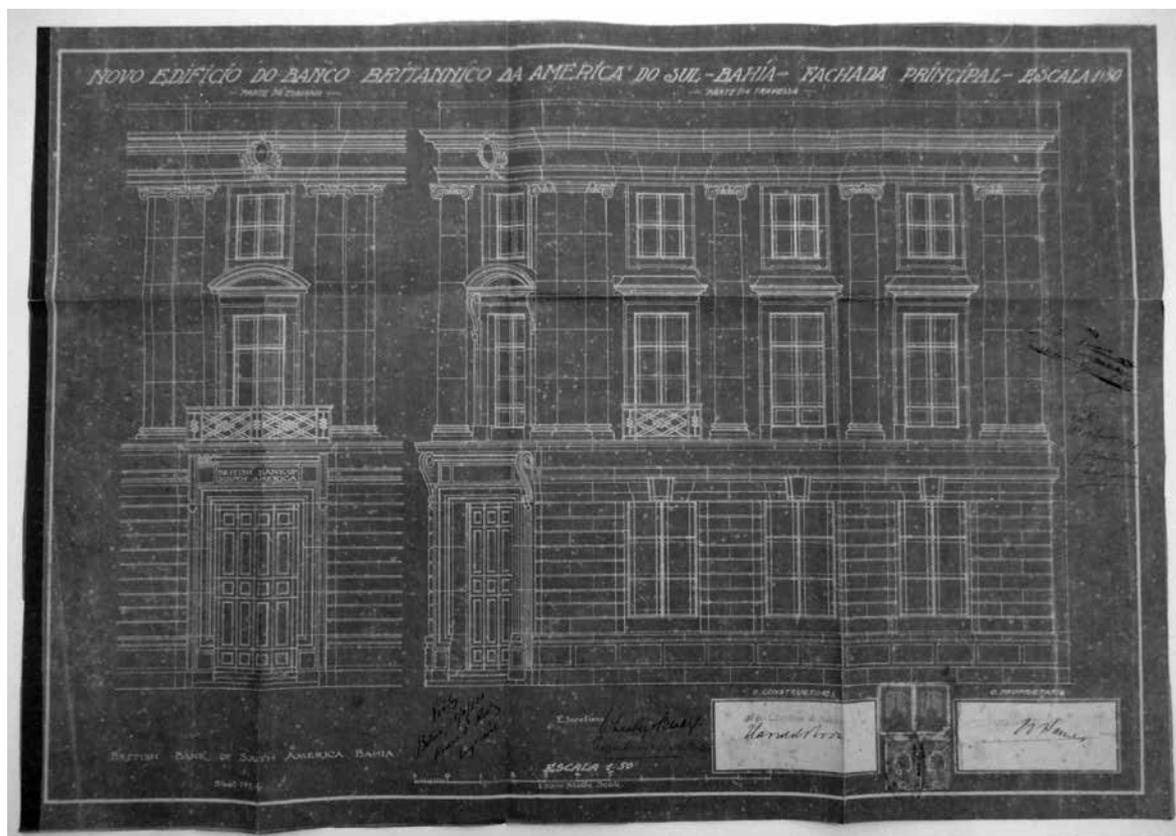


FIGURA 18. PROJETO DA FACHADA DO IMÓVEL (1925)  
 Fonte: Acervo Arquivo Histórico Municipal de Salvador.

das Docas”.<sup>15</sup> Tratava-se de um galpão, uma construção térrea adjacente ao edifício-sede da empresa, já construído, que deveria ter frente para a Avenida Estados Unidos. O pedido, que ocasionou longas ponderações por parte dos engenheiros da Intendência, foi ao final indeferido. O chefe da Seção Técnica, Antonio Lopes da Silva Lima, afirmou em despacho que “o projecto não pode absolutamente merecer a nossa aprovação por se tratar de um armazem de um só pavimento ao lado de um grande edificio que a mesma firma acaba de erigir”. Ele opinou que a firma requerente apresentasse “outro projecto condigno com as demais

<sup>15</sup> ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SALVADOR. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 4.

construções que estão sendo levantadas no novo e futurozo Bairro das Nações”. O parecer foi ratificado pelo Diretor de Obras, João Santos Tuvo.

O despacho de Antonio Lopes da Silva Lima traz várias questões interessantes. Por um lado, a faixa de aterro foi referida como um **outro bairro** – o “Bairro das Nações” – contíguo, mas diferente do bairro do Comércio propriamente dito. Por outro, o novo bairro foi referido como área nobre e “de futuro”, mas, visivelmente, ainda em fase de constituição.

Justamente por esse motivo, as primeiras edificações da faixa de aterro foram erguidas na Rua Miguel Calmon, em continuidade imediata com o bairro preexistente. A ocupação da faixa de aterro sempre partiu do interior (do bairro



FIGURA 19. VISTA AÉREA DA CIDADE DE SALVADOR A PARTIR DO MAR, POSSIVELMENTE NA SEGUNDA METADE DA DÉCADA DE 1930

Nota-se que a faixa de aterro, embaixo, à esquerda, contava com pouquíssimos lotes ocupados, e que a maioria dos edifícios construídos estava localizada à Rua Miguel Calmon.

Fonte: Acervo Museu Tempostal.

consolidado) em direção ao mar. Nos últimos anos da década de 1920 começaram a ser ocupados outros terrenos, nas ruas mais externas, ao longo do eixo da Av. Estados Unidos, paralela à Rua Miguel Calmon. Tratava-se, naquele momento, de uma ocupação rarefeita, onde permaneciam muitos lotes vazios entre as edificações, às vezes as únicas nas quadras onde estavam localizadas. Além disso, a ocupação não foi sistemática: os lotes ao longo da Avenida Estados Unidos começaram a ser ocupados antes que estivessem preenchidos todos aqueles da Rua Miguel Calmon.

Essas questões mostram que os sentimentos dos cidadãos de Salvador em relação à faixa de aterro eram ambíguos. Por um lado, esta era considerada uma área nobre e moderna da cidade. Por outro, havia um certo estranhamento em relação a esta modernidade, uma resistência à ocupação daqueles espaços. Ao mesmo tempo em que eram referidos como a evidência material do progresso da Bahia, eles permaneciam ermos e vazios, como promessa de um futuro radioso, mas distante.

## O início dos anos 1930 e o Instituto de Cacau da Bahia

O período entre o final dos anos 1920 e o começo dos 1930 marcou o início da utilização do repertório formal Art Déco no bairro do Comércio. Este repertório não foi utilizado nos edifícios erguidos na faixa de aterro nos anos 1920. Tratava-se, ali, de sedes de grandes empresas e bancos, e, como tal, buscaram uma linguagem formal mais “tradicional”, calcada em elementos da arquitetura clássica. A arquitetura Art Déco ficou restrita a alguns pequenos edifícios na parte antiga do bairro.

Embora tenha sido produzida uma arquitetura Art Déco de qualidade, da qual o edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia é o melhor exemplar, alguns edifícios Art Déco erguidos no início dos anos 1930 foram considerados pelos técnicos da Prefeitura uma perda de qualidade arquitetônica do bairro, devido à pobreza de seu repertório formal. Esse foi o caso do edifício reconstruído à Rua Conselheiro Saraiva nº 31, esquina com a Rua do Plano Inclinado, em 1930. No dia 30 de agosto

de 1930, Beltrão, Faria & Cia. pediram licença para a reconstrução do prédio.<sup>16</sup> O pedido foi deferido, apesar do despacho do auxiliar técnico do gabinete do prefeito lamentar a estética do prédio: “Penso que a fachada, apesar da extrema pobreza das linhas architectonicas, pode ser aceita, entretanto, deve ser obrigatorio o corte, com chanfro semelhante ao fronteiro, no encontro dos alinhamentos das ruas Cons. Saraiva e Formosa.”

Ao mesmo tempo, no início da década de 1930 foram realizadas apenas poucas obras no bairro do Comércio. Isso ocorria por dois motivos. Em primeiro lugar, os edifícios erguidos na faixa de aterro eram sedes de grandes empresas multinacionais, cujos investimentos sofreram uma drástica redução com a crise de 1929. Desse modo, a ocupação da faixa de aterro cessou completamente no final dos anos 1920. Em segundo lugar, porque a renovação da parte antiga do bairro estava relativamente recente. É importante notar, a esse respeito, que os edifícios da faixa de aterro tinham o mesmo número de pavimentos dos preexistentes. Isso mostra que não havia pressão para a produção de novas tipologias arquitetônicas, com maior número de pavimentos, naquele momento. Essa manutenção da escala arquitetônica fazia com que os edifícios da parte consolidada do bairro não fossem considerados obsoletos. Por isso, sua substituição integral não foi necessária, e eles passaram apenas por pequenas obras de reforma e adaptação, como a substituição das portas de loja e a construção de marquises. Também foram reconstruídos alguns edifícios, como o da firma Beltrão, Faria & Cia., acima referido. Mas se tratavam de pequenos edifícios, e não de sedes de grandes empresas, que teriam tido uma arquitetura mais requintada.

O edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia foi, portanto, construído num momento em que a arquitetura do Comércio “encolhia”. Encolhia porque, devido à recessão mundial, cessaram as construções na faixa de aterro, ao mesmo tempo em que na parte mais antiga do bairro foram feitas apenas reformas e reconstruções de pequenos prédios, alguns com uma linguagem arquitetônica considerada empobrecida. O edifício do Instituto de Cacau estava, assim, na *contratendência* das edificações do bairro do Comércio. Em primeiro lugar, porque foi erguido num momento de recessão econômica, em que quase não houve

---

16 ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SALVADOR. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 5.

novas construções. Em segundo, porque sua qualidade arquitetônica contrastava com o quadro de empobrecimento estético do bairro. Em terceiro, pelo tipo de uso. Era um edifício de uso misto, que abrigava ao mesmo tempo a sede social do instituto, os escritórios das firmas exportadoras de cacau e o armazém de beneficiamento do produto, o que trazia demandas específicas em termos de espaço.

Por um lado, era um edifício de enormes proporções, que ocupou um quarteirão inteiro dos grandes quarteirões constituídos pelo arruamento da faixa de aterro. Os demais edifícios erguidos “nos terrenos baldios conquistados ao mar” não tinham, nem de longe, aquelas dimensões, que podem ser associadas ao fato de se tratar de um edifício com finalidade industrial.

Por outro, seu uso demandava uma contiguidade direta com os armazéns do porto, sendo o próprio edifício do instituto um armazém de exportação (ele tinha uma passagem subterrânea que o conectava diretamente ao cais, em frente ao Armazém nº 6). Portanto, o edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia, assim como o Moinho da Bahia, erguido na década de 1920, seguiram uma lógica de implantação diferente dos demais edifícios erguidos na faixa de aterro, porque sua finalidade era diferente da daqueles edifícios, que eram exclusivamente sedes sociais de empresas. Ao invés da proximidade do bairro consolidado, partindo da Rua Miguel Calmon em direção ao mar, que havia norteado as outras construções, estes buscaram a proximidade dos armazéns do porto. Além disso, estavam localizados nos quarteirões depois da Associação Comercial, na direção da Jequitaiá, numa área que não tinha contiguidade direta com a parte mais viva e consolidada do Comércio, embora houvesse ainda muitos terrenos disponíveis entre a Alfândega e a Associação Comercial, a área mais central e valorizada do bairro, quando foram construídos. Revelam, assim, sua vocação eminentemente **industrial**, afastados do bairro propriamente dito. Quanto ao Instituto de Cacau, é significativo que a sede social ficasse na face do edifício voltada para o bairro consolidado (a Rua da Espanha) e as áreas destinadas ao armazém ficassem do outro lado.

Por todos esses motivos, o edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia seria uma exceção na dinâmica imobiliária do Comércio no início dos anos 1930. Localizado no limiar do bairro, ele demorou muito para ganhar companheiros nas proximidades, e permaneceu por anos isolado, como mostram as fotografias da época.



FIGURA 20. O EDIFÍCIO-SEDE DO INSTITUTO DE CACAU DA BAHIA, PROVAVELMENTE NO FINAL DOS ANOS 1930

Notar o isolamento do edifício e o contraste de suas formas com os edifícios do bairro consolidado.

Fonte: Acervo Museu Tempostal.

## Considerações finais

O processo de modernização do Comércio pode ser dividido em duas fases distintas, separadas por um “entreato”. A primeira foi a construção da faixa de aterro e dos novos armazéns do porto, inaugurados em 1913, sob a responsabilidade do Governo Federal. Essa fase teve como parte integrante e fundamental a renovação expressiva do bairro preexistente no ano de 1912, com o alargamento das ruas principais. Ao mesmo tempo, os novos terrenos conquistados ao mar permaneceram vazios.

A segunda fase foi a ocupação da faixa de aterro, na década de 1920. Essa fase iniciou-se com os incentivos fiscais dados pela Lei do Conselho Municipal nº 1.125, de 15 de junho de 1925, e foi interrompida bruscamente com a crise econômica mundial de 1929. A construção do edifício-sede do Instituto de Cacao da Bahia aconteceu, portanto, num momento de estagnação, quando poucas obras foram realizadas no bairro. Estava na contratendência de sua dinâmica imobiliária.

Ambas as fases foram permeadas por uma mesma lógica de produção da cidade, que surpreende, de certa forma, o leitor de hoje, porque é muito diferente da nossa. O processo de modernização do Comércio baseou-se numa cultura de edificar onde a produção do novo incorporava porções consideráveis do antigo, estabelecendo com este um diálogo. E isso acontecia não porque aquele processo de modernização era “incompleto”, mas porque havia na época uma ideia diferente do que era ser moderno.

Isso é visível nos “cortes” de prédios na parte antiga do bairro, que constituíram uma porção considerável das obras de renovação realizadas em 1912. O diálogo entre o antigo e o novo, que foi a marca daquelas intervenções, possibilitou a permanência e a incorporação de partes das edificações preexistentes na produção da nova arquitetura do bairro, que nem por isso era considerada menos nova, ou menos nobre. Esse diálogo se observa também na opção de remodelar a parte antiga do bairro quando da renovação de 1912. Tratava-se de uma ideia de novo que buscava, voluntariamente, a relação com o antigo. De uma ideia de novo que não era sinônimo de tábula rasa, como nos dias de hoje, quando muito provavelmente a parte antiga do bairro teria sido deixada como estava para a construção de um bairro completamente novo na faixa de aterro em frente.

Por todos esses motivos, e porque a reforma urbana de 1912 reforçou tão veementemente o papel do bairro preexistente, modernizando-o, e, como tal, consolidando-o como o bairro dentro da retórica de modernização da cidade, a ocupação da faixa de aterro foi tão lenta e o estranhamento em relação àqueles terrenos foi tão grande. Provavelmente, não havia nas décadas de 1910/1920 uma pressão imobiliária tão forte que levasse a uma pronta ocupação da área. Além disso, a parte velha do bairro estava com seu parque imobiliário todo renovado e respondia à demanda por espaços modernos da época. Dessa forma, a faixa de aterro foi sentida durante todo o período de estudo como um grande vazio urbano, e sua ocupação buscou sempre a continuidade e a contiguidade com o bairro consolidado. Nesse sentido, o diálogo entre velho e novo colocado em prática na modernização do Comércio silenciou o que era **totalmente novo** (a faixa de aterro), relegando-o ao papel de um vazio amorfo.

O Movimento Moderno e a cultura do século XX mais recente moldaram nossa maneira de olhar para o passado, nos fizeram acreditar que o novo era sempre sinônimo de tábula rasa – nos acostumaram a considerar novo apenas o que é **totalmente novo**, diferente e oposto ao antigo. Por esse motivo, as reformas urbanas do início do século XX nos surpreendem, pois mostram uma outra face do novo – um novo que estava em constante diálogo com o antigo, e mesmo um novo que recusava o totalmente novo. A solidão do edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia, isolado da cidade justamente por ter buscado a contiguidade com o “porto moderno”, talvez possa ser vista como um grande símbolo dessa surpresa e dessa diferença de culturas.

## Referência

ROSADO, R. de C. S. de C. *Cronologia portos da Bahia*. 2. ed. Salvador: CODEBA, 2000.

Parte 3

# **Interconexões e especificidades: outros portos e cidades**



# O Cais do Porto no crivo da política a burguesia mercantil e a modernização portuária no Rio de Janeiro da Primeira República

MARIA CECÍLIA VELASCO E CRUZ<sup>1</sup>



Julho, 1883. Com casa cheia em suas oito apresentações, o Imperial Teatro D. Pedro II rendia-se à magia do Excelsior, bailado que fizera furor na Europa, após ter sido encenado pela primeira vez no Scala, de Milão. Tamanho sucesso tinha uma explicação. À época, nada mais fascinante do que o tema do espetáculo – a apologia da modernidade, dramatizada pelo combate do progresso, simbolizado pela luz, contra o obscurantismo, representado por um cavaleiro medieval. Vinte anos depois, o Rio de Janeiro revivia aquele mesmo embate. Só que em 1903, a ação deixara o teatro para ganhar as ruas. Não era farsa, era real. Pelo menos, eram exatamente nos termos da coreografia de Manzotti, isto é, na forma de uma luta entre o progresso e o atraso, que intelectuais, engenheiros e jornalistas encararam as reformas urbanas de Pereira Passos e a modernização portuária iniciada pelo governo Rodrigues Alves.

Uma fé quase religiosa no poder da tecnologia e nos efeitos transformadores das obras permeava os textos que saudaram a construção do cais. Comentando o projeto, assim escreveu o engenheiro Alfredo Lisboa:

Quando [...] o porto do Rio de Janeiro exibir uma cinta de soberbos cais [...] servidos por possantes guindastes e pelas numerosas vias férreas [...] em comunicação direta com as linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil [...] e quando por toda a larga faixa comercial, margeando o cais [...] se ostentarem as maravilhas da eletricidade profusamente espalhadas em manifestações de luz e força, a imensa obra até então efetuada não parará! A onda do progresso propagar-se-á forçosamente, desenvolvendo até a Ponta do Cajú o sistema de cais profundos [...].<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Agradeço a Urano Andrade pela composição das fotos inseridas no texto.

<sup>2</sup> LISBOA, A. Obras do Porto. *Kómos*, Rio de Janeiro, ano 1, n. 2, fev. 1904.

Com efeito. Apesar da posição mais comedida de alguns periódicos, predominava na imprensa a convicção de que, em se tratando do porto, o passado estava definitivamente soterrado. Engolidos pelos aterros, os trapiches – “na maior parte vetustas construções em que domina a madeira”;<sup>3</sup> “equipamento pouco prático e antiquado que os tempos coloniais [...] legaram” à cidade<sup>4</sup> – desapareceriam para sempre, e junto com eles também os saveiros e o transbordo de carga. Isto porque, com a atracação dos navios ao cais moderno, ocorreria uma revolução portuária abissal, descrita por um jornal como “colossal conquista”:

O tráfego da baía da Guanabara vai ser abreviado e vai receber uma economia extraordinária, suprimidas várias e pesadas despesas da condução até a bordo, pelo sistema rotineiro e vexatório em uso. [...] De ora em diante o nosso progresso se fará em escala assombrosa; o que se gastou como necessidade indeclinável no cais [...], renderá mil por um, economicamente e socialmente nos dará proventos que mal se imaginam.<sup>5</sup>

Focados no lucro e menos empolgados por sonhos visionários, os comerciantes acompanharam as reformas urbanas aprovadamente, porém com distanciamento crítico. Difícil esquecer o arbítrio, as “ruas esburacadas”, as “suspensões de tráfego”, as “desapropriações lesivas”.<sup>6</sup> Ademais, havia os novos impostos. A remodelação da cidade e as obras do porto, feitas simultaneamente, exigiram vultosos empréstimos, a cujos encargos o comércio resistiu, perdeu, e assumiu. Assim, para a Associação Comercial do Rio de Janeiro (daqui por diante, ACRJ), se a edificação de uma infraestrutura portuária moderna tinha um preço alto a ser pago, que o prêmio final fosse pelo menos recompensador – queda dos custos, despachos mais rápidos, melhores condições de armazenagem, atracação generalizada dos navios, e o fim das descargas no mar.

Por ocasião do arrendamento do cais, não era bem isto o que se antevia. Discursando na cerimônia de inauguração dos serviços portuários, Daniel Henninger, dirigente da firma vencedora da concorrência, deixou claro aos presentes que muitos eram os obstáculos a vencer, pois além das dificuldades

3 LISBOA, 1904.

4 GEORLETTE, F. *Les ports et leur fonction économique*. Bruxelas.: Pollenius Imprimeur-Éditeur, 1908. p. 17.

5 A IMPRENSA. ano 7, n. 941, 20 jul. 1910. p. 1.

6 AFLIÇÕES Condensadas. *Boletim da Associação Commercial do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, ano 3, n. 8, p. 3-4, 20 fev. 1906.

materiais encontradas, ainda havia “a necessidade de esperar que pouco a pouco os interessados se convençam de que a descarga no cais lhes traz vantagem sobre o sistema até agora em uso”.<sup>7</sup> Afirmativa insólita, porém verdadeira. A despeito do modelo de gestão privada dado como “mais eficiente”, até a década de 1930 o porto moderno não conseguira atrair todo o comércio marítimo da cidade. Em 1927, do total de 4.389.256 toneladas correspondentes ao movimento global do porto, só 2.830.709 toneladas (64,5%) passaram pelo cais. Se forem considerados apenas os dados relativos à importação de longo curso, ou seja, aquela trazida por navios de grande porte, esta porcentagem cai para 51%.<sup>8</sup> Este quadro aparentemente paradoxal dá no que pensar. Por que quase a metade da importação carioca ignorava o cais do porto sem nem por ele transitar? Pura rotina, ou não?

Examinar os destinos do cais do porto na Primeira República e acompanhar os homens de negócios em suas ações e reações políticas é o caminho escolhido para analisar a modernização efetuada e responder, aqui, às perguntas formuladas. Neste sentido, é importante dizer que os negociantes mudavam com frequência de discurso. Difundiam a imagem generalizante de que o antigo porto era uma infraestrutura colonial ultrapassada e deletéria, mas propagavam igualmente a imagem nuançada de que as operações portuárias do passado eram mais vantajosas do que as do presente. Em ambas as posições encontram apoio na realidade – na primeira proclamavam, com razão, o fim de uma época; na segunda explicitavam, com conhecimento de causa, a lógica objetiva dos ganhos monetários. Penetrar nesta seara exige, portanto, ultrapassar a superfície dos discursos para explorar as implicações dos enunciados, reconstituindo metodicamente os protestos e as campanhas realizadas, o que implica mesclar a abordagem estratégica e a histórico-estrutural. Impossível entender tamanha ambivalência sem compreender o modo pelo qual os elementos estruturais compõem no processo político, demarcando os espaços, condicionando as alternativas, e influenciando os recursos materiais e simbólicos dos indivíduos. Mas de quais elementos estruturais estamos a falar?

---

7 A INAUGURAÇÃO do Cais do Porto. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, p. 1, jul. 1910. Grifo nosso.

8 RELATÓRIO apresentado pela Directoria da Companhia Brasileira de Exploração de Portos à Assembléa Geral Ordinária dos Snrs Accionistas realizada em 30 de junho de 1928. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1928.

Ao revisar a produção historiográfica publicada no *International Journal of Maritime History* entre 1989 e 2012, Malcolm Tull fez duas observações oportunas. A primeira é a de que, desde o século XIX, os portos tiveram de se adaptar não só às mudanças tecnológicas introduzidas no transporte marítimo e no comércio, como também às mudanças sociais e políticas acontecidas à medida que as antigas colônias tornavam-se nações independentes. A segunda, por ele referida ao presente, é a de que a pressão continuada por maior eficiência na rede de transportes, causada pela difusão do contêiner, acarretou um alargamento do foco das reformas portuárias – da infraestrutura física à infraestrutura “organizacional”, qual seja, a alfândega e outras instituições, a lei, e a regulação.<sup>9</sup>

Estas proposições merecem ser retidas porque podem – e devem – ser conjugadas na análise do passado portuário brasileiro. Ao longo do século XIX, a infraestrutura surgida em vários portos do país foi o resultado de uma série de intervenções humanas relacionadas à ruptura colonial e ao processo de construção do próprio aparelho do Estado Nacional, com a instituição paulatina de um corpo de regras visando gerir o comércio e a atividade portuária em seu território. Embora minimizadas por alguns historiadores, várias normas da infraestrutura “organizacional” estão mescladas a elementos da infraestrutura física dos portos, tanto no Império quanto na República. Na verdade, sem o conhecimento de ambas é impossível entender a reação patronal à obra edificada e ao seu arrendamento. Durante a narrativa, será preciso, portanto, retroceder no tempo, a fim de esclarecer a história incorporada nos fatos analisados. Mas antes dos recuos cronológicos, convém iniciar o relato das ações.



Nos primeiros anos do século XX as obras portuárias nacionais estavam sujeitas a dois regimes: o de concessão, estabelecido em 1869, que entregava a exploração comercial do porto à firma privada concessionária das obras como contrapartida do capital por ela investido no empreendimento; e o de construção por iniciativa do Estado, firmado em 1903, que deixava em aberto como o

9 TULL, M. Port history in the International Journal do Maritime History (1928-2012). *International Journal of Maritime History*, St. John's, v. 26, n. 1, p. 123-129, 2014. Talvez inspirado nos termos “hardware” “software”, Tull usou a expressão infraestrutura “soft” como contraposição à infraestrutura física.

futuro porto seria explorado. O cais do porto do Rio de Janeiro acabou enquadrado neste segundo regime.

Autorizado pela Lei nº 957, de dezembro de 1902, e com base no Decreto nº 4.859, de junho de 1903, o governo Rodrigues Alves nomeou uma comissão técnica para elaborar o plano das obras; contraiu um empréstimo externo de 8,5 milhões de libras; encampou as quatro concessões vigentes para edificações na cidade; votou uma nova lei de desapropriações para diminuir custos; aprovou o projeto portuário; e sem concorrência pública, contratou, em setembro de 1903, a firma inglesa C. H. Walker & Company para executar por empreitada a construção.

As obras contratadas foram apenas uma parte do que havia sido inicialmente previsto pela Empresa Industrial e Melhoramentos do Brasil, titular de quase todas as concessões encampadas. Fundada por Paulo de Frontin em maio de 1890, a empresa absorvera duas grandes concessões de obras portuárias no Rio; propusera a construção de um cais de 6.800 metros do Arsenal de Marinha ao Caju; conseguira aprovar este projeto em 1892; mas vira a crise financeira afugentar possíveis investidores. Obrigado a fazer novos estudos porque sua proposta fora aceita com modificações, Frontin apresentara em 1899 um plano construtivo muito menor, restrito à orla marítima do Arsenal à Gamboa.<sup>10</sup>

A Industrial e Melhoramentos acabou não fazendo obra alguma; contudo, o seu último projeto constituiu a base sobre a qual a comissão assessora do Governo Federal trabalhou. Deste modo, não foi coincidência a proposta dos engenheiros ter se limitado igualmente ao litoral entre o Arsenal de Marinha e a Gamboa. A comissão arquitetou um cais de 3.500 metros, composto de dois alinhamentos retos articulados por uma curva que envolvia a ponta da Saúde. Da faixa ganha ao mar por um aterro interrompido junto ao Canal do Mangue, 25 metros foram destinados ao movimento do cais propriamente dito; 35 metros ocupados com dezessete armazéns internos e prédios administrativos; e 40 metros reservados à construção de uma larga avenida de trânsito público. Visando ligar o porto ao centro comercial, o projeto previu ainda a abertura de duas outras grandes vias públicas: a famosa Avenida Central e a Avenida do Mangue, que interligava a Avenida do Cais com o centro, através das ruas Senador Eusébio e Visconde de Itaúna. Ao fazer tal proposta, a Comissão alertou que “em futuro

<sup>10</sup> ARQUIVO NACIONAL. GIF1, maço 154/4B-313.

próximo” o cais teria de se estender até a Ponta do Caju. Mas estas foram palavras escritas em vão. Mais preocupada em elogiar do que em exercer o pensamento crítico, a imprensa não discutiu o assunto como devia. Os 2.300 metros restantes até o Caju ficaram para depois, e foram esquecidos por um bom tempo.

Um ano depois de iniciada a edificação do cais, o Congresso Nacional produziu um elemento de tensão inesperado ao modificar o contexto legal em função de gestões dos concessionários das obras dos portos de Manaus e Rio Grande do Sul. O artigo 19, da Lei nº 1.313, de 30 de dezembro de 1904, estabeleceu, literalmente:

Nos portos em que houver ou venha a haver obras de cais, dragagem ou outras, concedidas ou executadas por contrato ou administração, nos termos dos decretos n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, e n. 4.859, de 8 de junho de 1903, nenhuma mercadoria, seja qual for a sua natureza ou destino, que entre pela barra, poderá ser desembarcada sem transitar por aqueles cais ou obras, sujeita sempre ao pagamento das taxas respectivas. Esta disposição aplica-se nos mesmos termos e em todos os casos às mercadorias a embarcar.<sup>11</sup>

Estas determinações legais explicam as frequentes alusões contra a implantação de uma empresa monopolista e esmagadora dos interesses gerais, e estão na raiz da posição assumida pela ACRJ, em 1909, a respeito do arrendamento imediato do trecho já concluído do cais. Apesar do liberalismo contumaz e dos arraigados preconceitos contra a gestão pública predominantes nos meios mercantis, segundo o pensamento consensual dos seus sócios, antes de dar aquele passo, cabia ao governo formular uma política harmonizadora dos diferentes interesses em jogo. Que taxas cobrar? De quem cobrá-las? Para os negociantes, o regime a ser adotado não poderia ser igual ao de Santos, porque lá a Companhia das Docas investira seus próprios capitais, tornando-se ao mesmo tempo construtora e concessionária do porto, enquanto no Rio o cais vinha sendo edificado graças a um empréstimo governamental, garantido em parte pelo próprio comércio com o pagamento da taxa de 2%, ouro, cobrada sobre toda a importação. A Associação defendia, portanto, que o cais deveria ser explorado primeiro pelo

11 PORTOS do Brazil. Leis, decretos, contractos e mais atos officiais sobre os portos do Brazil, com anotações e noticia resumida dos estudos, projectos, concessões e obras de melhoramentos nelles executados de 1901 a 1911. Supplemento ao Relatorio do Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. José Barboza Gonçalves. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1912. Grifo nosso.

governo a taxas reduzidas, até que a lição dos fatos orientasse o seu posterior arrendamento à iniciativa privada.

Tais argumentos foram encaminhados aos dirigentes do país e aceitos por Miguel Calmon, ministro da Viação e Obras Públicas, mas a reforma ministerial provocada pela morte do presidente Affonso Penna reabriu a questão. Deste modo, quando a administração Nilo Peçanha, divergindo da anterior, decidiu partir imediatamente para o arrendamento parcial do cais, o edital de concorrência expedido em setembro de 1909 obedeceu às disposições da lei de 1904, ignorando o que fora acertado com o ex-ministro Calmon.

Segundo o edital, o governo obrigava-se a entregar ao vencedor da licitação o trecho do cais correspondente aos cinco armazéns já aparelhados para o serviço, entregando os trechos seguintes à medida que ficassem prontos. Seriam arrendados até 31 de dezembro de 1921 todos os serviços de carga, descarga, capatazias, e armazenamento das mercadorias de importação e exportação, nacional ou estrangeira. Só a estivagem, o suprimento de água aos navios, e a armazenagem de café eram considerados serviços não obrigatórios para o arrendatário e facultativos aos clientes do porto. O arrendatário tinha direito de cobrar do navio as taxas de atracação, carga, descarga e conservação do porto; e da mercadoria, as taxas de capatazias, armazenagem e transporte em vagões. Definindo, então, os serviços correspondentes a cada taxa, a cláusula V estipulava: “A taxa de carga e descarga será cobrada pelo peso bruto de toda mercadoria ou gêneros de qualquer espécie que sejam embarcados ou desembarcados no porto”. E a cláusula VI reafirmava:

Nenhuma mercadoria ou carga de qualquer espécie que for embarcada ou desembarcada nos cais será isenta das taxas respectivas. Se, com autorização do governo [...] qualquer navio fizer carga ou descarga de mercadorias sem atracar ao cais, o arrendatário cobrará as taxas de carga e descarga, de conservação do porto e de atracação por toda a tonelagem embarcada ou desembarcada e pelo tempo que durar o respectivo serviço [...].<sup>12</sup>

Como se o texto do edital não fosse absolutamente claro, o novo ministro da Viação, Francisco Sá, mandou divulgar em outubro um parecer do diretor-técnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto. Nele, Francisco

12 EDITAL de 27 de setembro de 1909. *Portos do Brasil*, p. 387-398, 1912. Grifo nosso.

Bicalho dizia, entre outras coisas, que seria impossível continuar permitindo que os donos de mercadorias da tabela H pudessem desembarcá-las em qualquer ponto do litoral da baía, porque, uma vez concluídas as obras, todo o movimento do porto teria de ser feito por intermédio do cais.<sup>13</sup>

A reação a estas iniciativas foi quase imediata. Sem esperar pela manifestação oficial da ACRJ, um grupo de comerciantes levou ao Presidente da República, ao ministro da Viação e ao Congresso um memorial assinado por quase duzentas firmas, cujo texto afirmava que os termos do edital constituíam uma “verdadeira ameaça à vida econômica do país”, implicando o “aniquilamento do comércio do Rio de Janeiro”, porque, a se fazer o arrendamento na forma prevista, o arrendatário obteria “o monopólio dos serviços” e o direito de cobrar “taxas elevadíssimas”, desconhecidas até então na praça, “mesmo por serviços que não pratica”.<sup>14</sup> Um mês depois, dirigindo-se a uma assembleia do alto negócio, um comerciante enalteceu a Baía de Guanabara como um porto natural de mais de 40 milhas quadradas, abrigado e de acesso fácilimo, a fim de ressaltar o que considerava absurdo:

Logo nas suas primeiras cláusulas, definindo o que se deva entender por porto, o edital restringe a imensa vastidão desta invejável baía à parte compreendida entre a margem direita do Canal do Mangue e a Prainha. De sorte que a importância comercial do porto do Rio de Janeiro, que consistia justamente na sua imensa vastidão, [...] de um momento para outro é reduzida a uma ridícula extensão, menor mesmo do que a de muitos portos pequenos e sem importância. [...] O porto do Rio de Janeiro já não é esta amplíssima baía que nossos olhos não abrangem, senão a limitada extensão do cais construído entre o Mangue e a Prainha.<sup>15</sup>

Mas se o cais era irrisório frente à imensidão da baía, se as construções realizadas eram “verdadeiras muralhas chinesas, obstáculos que se opõem às relações dos negócios marítimos com os de terra”,<sup>16</sup> como entender as reiteradas críticas aos prístinos processos de embarque e desembarque até então predominantes

13 PORTOS do Brazil, p. 398-401.

14 RELATÓRIO da Associação Commercial do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typ. Lith e Papelaria Almeida Marques, 1910. p. 34.; 1909, RETROSPECTO Commercial do Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio de Rodrigues & C., 1910. p. 41-42.

15 ASSEMBLEIA no salão de honra da Associação dos Empregados do Comércio em 15 de dezembro de 1909. 1909, RETROSPECTO Commercial, Rio de Janeiro, 1910. p. 45.

16 1909, RETROSPECTO Commercial, 1910. p. 46.

no porto? Estamos diante de uma consciência falsa – porquanto ignorante de situações subjacentes aos processos criticados – ou de uma falsidade da consciência – porquanto os críticos haviam sido e continuavam a ser beneficiados pelos processos que desqualificavam; ou de ambas as coisas ao mesmo tempo? Por que a obrigatoriedade de trânsito pelo cais das mercadorias da tabela H foi considerada um golpe de morte no comércio carioca? E por que as águas da baía eram tão significativas?

As mercadorias da tabela H são um dos principais elementos da história incorporada nos portos da Primeira República, e, no caso carioca, um elemento relacionado à própria relevância dos mares e recantos da Guanabara. É hora, por conseguinte, de interromper a narrativa para dar algumas informações sobre a configuração e o funcionamento do porto na virada do século XIX. Conhecidos estes elementos, será mais fácil compreender o movimento político articulado pelos vários órgãos de cúpula da burguesia mercantil, tendo como objeto o cais modernizado e sua forma de exploração.

No início do século XX, o porto do Rio de Janeiro era um sistema de fronteiras fluidas, disperso, institucionalmente desintegrado e formado por unidades com diferentes graus de independência entre si, espalhadas no continente e no mar. Este complexo, regulado e coordenado pelo Inspetor da Alfândega, tinha características relevantes para a conformação do comércio.<sup>17</sup>

Primeiro, suas unidades divergiam muito do ponto de vista infraestrutural. Na orla, quatro estabelecimentos eram dotados de equipamentos mecânicos e obras marítimas capazes de acolher navios de calado superior a 5 metros: as Docas Nacionais (antes, D. Pedro II), edificadas entre 1871 e 1876, com cais de 160 metros para 3 metros de água, dois molhes de madeira com 6 metros de profundidade, guindastes e um vasto armazém de três andares; a Estação Marítima da Gamboa, construída pela Estrada de Ferro D. Pedro II entre 1879 e os anos 1880, com cais, pátio de descarga para minérios, pontes de atracação para pequenas embarcações e um grande molhe de 300 metros construído sobre pilares metálicos, conectado por via férrea a três grandes armazéns de dois pavimentos e ao entroncamento ferroviário de São Diogo; o Moinho Inglês, autorizado a

---

17 CRUZ, M. C. V. e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 123-147, 1999.

funcionar no país em 1887, com cais de 145 metros e um molhe com elevador para descarga de trigo e esteiras móveis para transporte dos grãos até os silos; e o Moinho Fluminense, também autorizado a operar em 1887, com cais e elevador para descarga de granéis, além de silos com maquinário capaz de moer 80 toneladas de trigo por dia.

As outras unidades existentes no continente possuíam locais de atracação pouco profundos. Construída entre 1853 e 1877, a Doca da Alfândega tinha quatorze armazéns, elevadores hidráulicos e vários guindastes, mas sua bacia só acolhia embarcações de pequeno calado. O mesmo pode ser dito dos mais de sessenta trapiches que bordavam com suas pontes ou rampas o litoral, da Prainha a São Cristóvão, o que não significa que estes trapiches fossem todos antiquados e equivalentes em infraestrutura. Em 1906, separado por uma simples divisória de madeira, o Novo Carvalho dividia com um armazém de secos e molhados o uso de um prédio na Rua da Saúde cujo segundo andar servia de moradia para cinco operários. Já o Mauá, ampliado pela Companhia Locomotora em 1872 e 1873, e novamente reformado pela firma exportadora Theodor Wille & C. em 1901, era um sólido armazém servido pelos molhes e cais do Largo da Prainha, equipado com maquinário assegurado por 200 contos de réis, e totalmente utilizado para as atividades de preparação, ensaque e exportação de café.

No sistema portuário carioca, o Trapiche Mauá e os Moinhos Inglês e Fluminense não eram, contudo, os únicos casos de integração entre unidades portuárias e atividades de cunho industrial. Nas unidades da praia de São Cristóvão, tal conexão era comum, a exemplo das instalações de Domingos Joaquim da Silva & C., que desde os anos 1890 ali concentraram seus negócios de importação e transformação mecanizada de madeiras grossas; ou do trapiche privativo de L. Ruffier, provido de guindastes hidráulicos (um de oito toneladas, outro de duas) para o desembarque e manejo de toda a madeira processada na serraria e carpintaria mecânicas daquele industrial. A convergência mais complexa entre unidades portuárias, funções marítimas, comerciais e industriais acontecia, entretanto, nas ilhas da Baía de Guanabara.

Um bom exemplo era a Ilha da Conceição, base de operações de Wilson, Sons & C., firma que desde a segunda metade do século XIX operava do Rio e de Londres os seguintes ramos de negócios – agência marítima; importação

de carvão mineral para consumo local, gás, reexportação e suprimento de vapores; transporte marítimo de carga; estivagem; reboque de navios; e reparos navais. Na ilha, além das marinas, oficinas e estaleiros, a firma possuía pátios e depósitos de carvão dotados de maquinismos modernos para carga, descarga e empilhamento, além de cais com profundidade suficiente para a atracação dos vapores carvoeiros. Outras ocorrências exemplares eram as Ilhas do Caju e do Vianna. Na do Caju, ficava a maior parte das instalações e material de trabalho da Comércio e Navegação, empresa de cabotagem dona de salinas no Nordeste, cuja sede e porto de armamento era o Rio: armazéns; depósitos de carvão e de sal; máquinas de beneficiamento, ensaque e pesagem de sal; fábrica de sacos; carreira para reparos navais; carpintaria a vapor; cais com guindastes elétricos, linha férrea e vagonetes para serviço dos armazéns; guindastes flutuantes; vapores; lanchas; chatas; rebocadores e aparelhamento para serviço em alto mar. Já a Ilha do Vianna, adquirida em 1852 por Antonio Martins Lage, abrigava o complexo industrial e comercial lá construído desde 1882 pela firma Lage Irmãos e suas subsidiárias: cais de águas profundas; porto de armamento da Companhia Nacional de Navegação Costeira; geradores de energia elétrica para iluminação e funcionamento de máquinas; estaleiros; carpintaria e serraria industriais; oficina metalúrgica e fornos de alta temperatura; depósitos com equipamentos modernos para descarga e empilhamento de carvão mineral; além de trapiche com aparelhos de elevação e remoção de peças de ferro, máquinas e chapas de aço.<sup>18</sup>

Ora, as diversidades infraestruturais acima indicadas estavam correlacionadas a diferenciações de natureza.<sup>19</sup> Algumas unidades do sistema eram estatais,

18 As informações sobre as firmas e unidades portuárias encontram-se nas seguintes fontes impressas e manuscritas: *Jornal do Commercio*, diversos números; *Almanak Laemmert*, diversos números; *Diplomatic and Consular Reports*. London, (2724), 1900; LLOYD, R. et al. *Impressões do Brazil no Seculo Vinte*. Londres: Lloyds's Greater Britain Publishing C., Ltd., 1913; LONDON METROPOLITAN ARCHIVES, *Wilson Sons & C. Managers's Letter Book, 1899-1900*; *Ocean Coal and Wilsons Ltd. Minute Book, 1908-1954*; *Rio de Janeiro Lighterage Company Ltd. Memorandum and Articles of Association, 1911*.

19 É importante perceber que, ao descreverem o porto do Rio de Janeiro como um conjunto de vetustos trapiches de madeira, e ao tratarem-no como uma sobrevivência colonial, simbólica do atraso brasileiro, os advogados da modernização estavam buscando estabelecer o caráter absolutamente insatisfatório do *status quo*, produzir a visão de um futuro ideal, e legitimar um curso de ação que a seu ver traria um progresso notável. Sem qualquer compromisso com o real, difundiam uma imagem congelada e a-histórica do porto, como se este não tivesse passado ao longo do século XIX por nenhuma transformação, nem material, nem de gestão. Não foi assim.

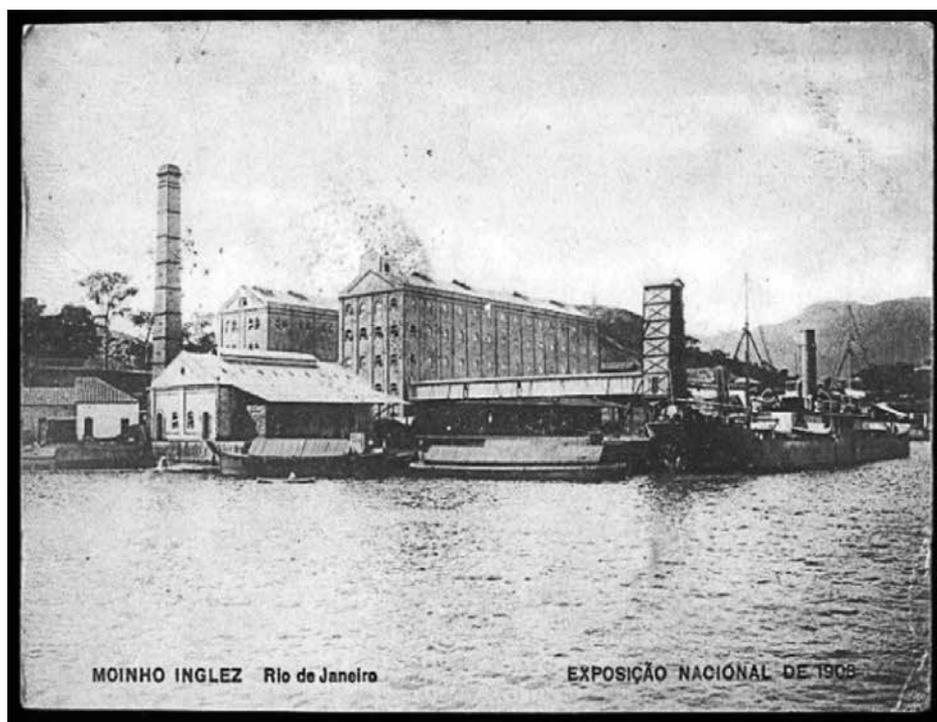


FIGURA 1. MOINHO INGLÊS, RIO DE JANEIRO. CARTÃO POSTAL, 1908

Fonte: *Mercado livre*, [S.l.], c2016. <[http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-716240642-moinho-ingles-rio-de-janeiro-\\_JM](http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-716240642-moinho-ingles-rio-de-janeiro-_JM)>. Acesso em: 13 jan. 2015.



FIGURA 2. PONTE DA ESTAÇÃO MARÍTIMA DA GAMBOA, GUINDASTE E TRENS  
Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Foto de Augusto Malta.

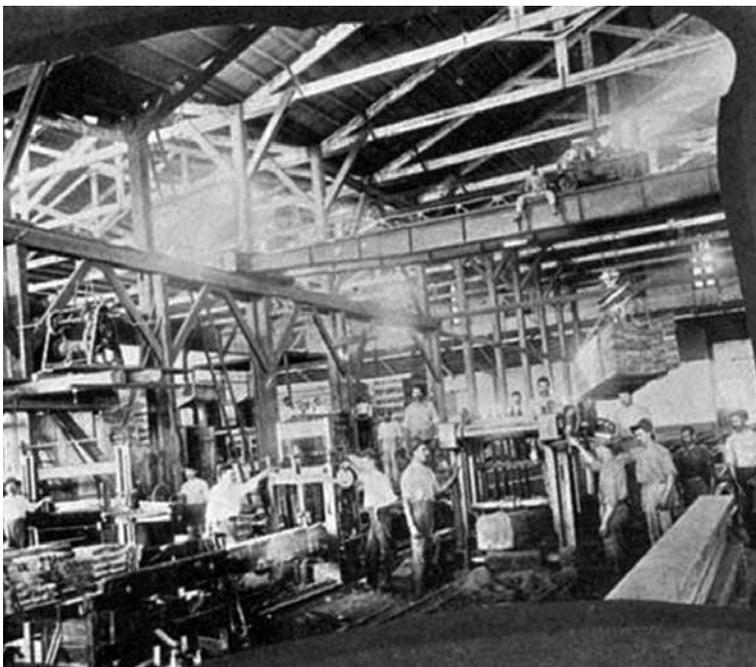


FIGURA 3. TRAPICHES DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO E MADEIRAS, E SERRARIA MECANIZADA DA FIRMA DOMINGOS JOAQUIM DA SILVA & CIA. EM SÃO CRISTÓVÃO

Fonte: IMPRESSÕES DO BRAZIL NO SECULO VINTE. *Sua Historia, seo Povo, Commercio, Industria e Recursos*. Londres: Lloyd's Greater Britain Publishing Company, Ltd., 1913.

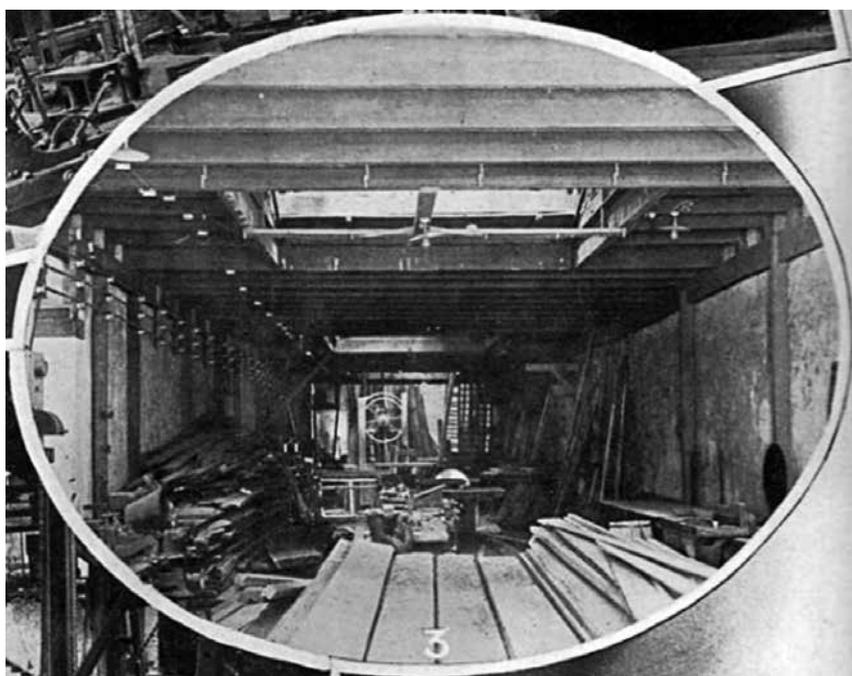


FIGURA 4. CAIS E GUINDASTE HIDRÁULICO, TRAPICHE, E CARPINTARIA MECANIZADA DA FIRMA L. RUFFIER EM SÃO CRISTÓVÃO

Fonte: IMPRESSÕES DO BRAZIL NO SECULO VINTE. *Sua Historia, seo Povo, Commercio, Industria e Recursos*. Londres: Lloyd 's Greater Britain Publishing Company, Ltd., 1913.

porém a maioria era privada, fato qualificado por diferenças de função, pois os trapiches, todos privados, podiam ser de uso particular ou público, e entre os de uso público alguns eram alfandegados e outros não. Esta questão do alfandegamento precisa ser abordada, ainda que ligeiramente, pois ela nos levará às mercadorias da tabela H, e com isso de volta aos protestos iniciados em 1909 por conta do arrendamento do cais.

Devido à pressão crescente sobre as alfândegas, fruto da abertura dos portos às nações amigas, várias medidas foram tomadas desde o período joanino, visando organizar a atividade comercial e tornar os procedimentos portuários mais rápidos e eficientes. Entre elas, uma sobressai-se pelo impacto produzido na conformação do comércio e no desenho dos portos – a introdução do despacho por estiva na Alfândega do Rio de Janeiro, em abril de 1810, e um ano depois na da Bahia, Pernambuco e Maranhão. O decreto que o instituiu era seco. D. João disse apenas que para mais rápida expedição do comércio nacional e estrangeiro, e melhor arrecadação dos seus reais direitos, era indispensável fazer-se o despacho por estiva de muitas mercadorias que chegavam à Alfândega; ordenou que se pusesse em administração e se fizesse em mesa separada o despacho de todos os gêneros inseridos numa lista em anexo; e mandou que se observasse o Decreto de 11 de janeiro de 1751, que regulava estes despachos na Alfândega de Lisboa, em tudo que fosse aplicável e enquanto não se tomasse outra providência mais ampla sobre o assunto.

A relação anexada era extensa – incluía, entre outros bens, ferro; máquinas; carvão de pedra; inflamáveis; bebidas em barris ou garrafas; caixas com velas ou sabão; couros; fumo; madeiras; linho em rama, amarras ou corda; algodão ensacado; farinha em barricas ou surrões; sal a granel ou em barris; peixe e carne salgada; cereais; manteiga e queijos; pipas de azeite; figos; cebolas, etc. – e vinha acompanhada da seguinte explicação: “os gêneros a que se dá saída por Estiva são como o café por exportação, que é em grande quantidade, e de todos os mais que não são de Selo, que pela sua qualidade de miudezas, se lhes dá saída por Estiva.”<sup>20</sup>

A análise dos diferentes significados do termo “estiva” nas leis portuguesas setecentistas, feita em outro lugar, mostrou claramente que a novidade deste

---

20 Decreto de 12 de abril de 1810. Collecção das Leis do Brazil de 1810 e 1811, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891. Grifo nosso.

decreto foi produzir no Brasil duas formas distintas de despacho – o das “mercadorias de selo” e o dos então chamados “gêneros de estiva”, isto é, todos aqueles incluídos na lista acima comentada. As primeiras continuaram a ser obrigatoriamente descarregadas e despachadas na Alfândega, onde os impostos eram calculados depois de abertos e examinados os volumes. Já os segundos eram conferidos e avaliados sobre água, isto é, na embarcação, com base em estimativas de peso, quantidade ou volume feitas por amostras ou medidas de capacidade. A partir destas estimativas calculavam-se os impostos devidos pelos produtos, que eram então despachados e descarregados onde melhor conviesse aos consignatários.<sup>21</sup>

O decreto teve, por conseguinte, consequências significativas, tanto imediatas quanto de longo prazo. De uma só penada simplificou os procedimentos aduaneiros, apressou a passagem dos navios pela Alfândega e desviou dela a armazenagem de grande parte das importações. Com isso induziu uma forma desintegrada de expansão da infraestrutura portuária, criando ao mesmo tempo situações até então inexistentes para a fiscalização aduaneira. Isto, por sua vez, provocou um processo de inovação institucional que, entre outras coisas, levou ao surgimento do trapiche alfandegado, expressão que, segundo um dicionário português, designa, no Brasil, o trapiche “que além funcionar como estabelecimento particular, tem uma delegação da alfândega pela qual correm os despachos, fazem-se as verificações, etc.”<sup>22</sup>

Tal delegação não surgiu de um dia para outro. Pelo contrário. Tendo como pano de fundo a impossibilidade de se edificar nas alfândegas estruturas físicas capazes de abrigar todo o comércio externo do país, as determinações legais quanto ao papel do trapiche alfandegado foram concebidas *pari passu* com a reestruturação da Fazenda e com as regras de controle das exportações nacionais e descargas dos gêneros de estiva estrangeiros nos trapiches privados.<sup>23</sup> Na

21 CRUZ, 1999, p. 130-132.

22 SILVA, A. de M. *Diccionario da Lingua Portuguesa*. 8. ed. Rio de Janeiro, Empreza Litteraria Fluminense, 1890.

23 Entre 1830 e 1832, o Erário Régio, as Juntas e o Conselho da Fazenda, aparelhos da burocracia colonial, foram extintos e substituídos pelo Tribunal do Tesouro Público e pelas Tesourarias Gerais. O Foral da Alfândega Grande de Lisboa, base das ações alfandegárias brasileiras no período colonial, também foi revogado em 1832, com a composição do primeiro Regulamento das Alfândegas do Império e a criação das Mesas de Renda nos portos sem aduana. As regras do alfandegamento são

verdade, só na segunda metade dos oitocentos foram definidas por completo. Segundo as normas do Regulamento de 1860, endossadas com algumas alterações nas Consolidações das Leis Alfandegárias de 1885 e 1894, o trapiche alfandegado tinha uma função principal bem demarcada – destinar-se ao depósito de mercadorias estrangeiras cujos impostos de importação ainda não haviam sido pagos, situação só permitida aos bens de despacho por estiva.<sup>24</sup>

Discriminados como já visto no Decreto de 12 de abril de 1810, estes bens multiplicaram-se ao longo do século XIX, chegando ao século XX subdivididos em dois conjuntos: os gêneros inflamáveis e corrosivos, separados na tabela G, e todos os remanescentes, agrupados na extensa e diversificada tabela H. É importante notar, então, que no sistema portuário anterior ao cais do porto, o importador destes gêneros tinha abertas várias alternativas de ação. Podia não despachar de imediato a sua mercadoria, deixando-a em depósito num trapiche alfandegado pelo tempo mais conveniente, dentro de prazos longos estabelecidos em lei. Ou podia pagar os impostos, despachá-la sobre água, vendê-la imediatamente, ou armazená-la em seu próprio estabelecimento depois de devidamente conferida. Se o navio carregasse exclusivamente sal a granel, charque, gelo, guano e carvão de pedra – este, da tabela G –, a carga era verificada a bordo, em pleno mar, e depois descarregada em diversos recantos da baía. O fato repetia-se com as madeiras, a não ser se mal estivadas, situação que deslocava a conferência para a praia D. Manoel, o Largo de Santo Cristo, a doca da Alfândega, as Docas Nacionais, ou os trapiches alfandegados, mas sem descarga obrigatória nestes lugares.<sup>25</sup> Os gêneros da tabela H também podiam transitar pela Alfândega ou por um trapiche alfandegado. Neste caso, tinham 36 horas úteis (em torno de seis dias, contados pela duração do expediente da Alfândega) de depósito gratuito para serem conferidos e removidos para outro lugar. Já os inflamáveis da tabela G estavam barrados na Alfândega. Seus espaços eram certos trapiches distantes do centro comercial, quase sempre nas ilhas.

---

parte, portanto, de uma reforma global da Fazenda e da burocracia extrativa do país, bem como das normas de gestão e governo dos principais portos nacionais.

24 Para o controle oficial do funcionamento interno dos trapiches, iniciado no circuito da exportação, e o surgimento das regras do alfandegamento, CRUZ, 1999, p. 133-139.

25 BOLETIM DA ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro, ano 15, n. 18, p. 219, 30 set. 1901.

Só as oportunidades criadas pelas normas do despacho sobre água não explicam, porém, porque o porto era visto como sendo toda a Baía da Guanabara. A estas normas é preciso somar as regras relativas à entrada, armazenagem e saída dos produtos brasileiros, e à baldeação e reexportação das importações. Examinando-se as leis de 1833, 1836, 1860 e 1863, vê-se que, com exceção da cachaça destinada ao consumo da Corte, os gêneros de produção nacional podiam ser descarregados e armazenados onde conviesse à parte, com normas distintas de conferência caso fossem exportados. Se depositados num trapiche alfandegado, eram conferidos e embarcados lá mesmo. Se armazenados numa unidade não alfandegada, tinham de passar por um ponto de embarque designado pela Alfândega, para lá serem conferidos antes de seguir viagem. No que diz respeito a estes gêneros, portanto, os embarques e desembarques aconteciam em vários locais da baía, intensificando o trânsito de suas águas.

O mesmo pode ser dito das baldeações, isto é, das passagens diretas da carga de um a outro bordo. A baldeação fazia parte das descargas em saveiros devido à impossibilidade de atracação dos grandes navios, e por isso era alvo da crítica modernizante. Contudo, há que se notar o seu papel em certos ramos do comércio. Já em 1808 foi permitido aos ingleses baldear para outros portos as mercadorias existentes a bordo de navios fundeados na Guanabara, pagando os direitos de baldeação estabelecidos. Franqueada a todos, melhor especificada, e conjugada à reexportação para portos nacionais com alfândega ou para praças no exterior, a baldeação feita ao largo chocava-se com as regras do novo cais, apesar de ser também crucial aos fluxos comerciais de inúmeros pequenos portos brasileiros.<sup>26</sup>

Estou falando, portanto, de regras de gestão portuária inscritas em práticas formadoras de dinâmicas comerciais intimamente ligadas ao papel deste ou daquele porto, e não de regras que racionalizam a atividade portuária apenas para atender interesses individuais. Estes elementos da história incorporada no comércio alicerçam as posições contrárias às condições propostas para a exploração

---

26 Ver Regulamentos da Administração de Diversas Rendas Nacionais (1833); das Mesas do Consulado das Cidades do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco (1836); das Alfândegas (1860); Consolidação das Leis das Alfândegas (1894); decisão de 18 de outubro de 1808; decreto 3.217 de 31 de dezembro de 1863.

do cais do porto, como pode ser visto no seguinte raciocínio do Centro de Navegação Transatlântica do Rio de Janeiro (daqui por diante, CNTRJ):<sup>27</sup>

O porto do Rio de Janeiro, por sua posição central no continente sul-americano, pela frequência de suas comunicações, tanto transatlânticas como costeiras, parece ser destinado a um porto de trânsito por excelência, onde as mercadorias provenientes dos portos europeus e norte-americanos poderão ser baldeadas, tanto para outros portos da costa sul-atlântica e do Pacífico, como para todas as escalas dos navios costeiros.

Efetivamente este comércio existe [...] Atualmente, a baldeação das mercadorias em trânsito é feita por meio de saveiros que, tendo recebido a carga para baldear, atracam ao navio costeiro onde são prontamente descarregadas e raramente, quando a quantidade é maior, a baldeação é feita de navio a navio diretamente. Tanto um como outro acarretam despesas mínimas, que se limitam ao aluguel dos saveiros de um ou dois dias.

Sendo, porém, todos os navios obrigados a atracar ao cais ou mesmo não o fazendo, sujeitos às taxas de carga e descarga, terão ambos que pagar a taxa de 2\$500 por tonelada, isto é, 5\$ no total, como acontece no porto de Santos, que por isto não é usado para baldeação.

[...] as facilidades conferidas ao comércio de carvão são da maior importância para o comércio marítimo, que com preferência procurará os portos de escala onde o combustível possa ser encontrado ao mínimo preço e o abastecimento feito com as menores despesas.

Achamos, por conseguinte, que tanto a respeito dos gêneros a granel, como da descarga e carga em geral, seja mantido um regime de liberdade de atracar ou não [...] Desta forma, os navios com carvão e outros gêneros a granel poderão descarregar sua carga para os depósitos já estabelecidos com grande dispêndio, seja diretamente, seja por meio de saveiros, e os diversos depósitos existentes [...] para sal, inflamáveis, etc. utilizados como antes [...].<sup>28</sup>

27 Órgão patronal fundado no Rio em janeiro de 1907 visando defender os interesses das companhias de navegação transatlântica associadas, uniformizar os processos marítimos cariocas com os adotados nos demais portos do mundo, intermediar os projetos de interesse da navegação e fornecer informações especializadas às autoridades do país. Sobre o assunto, ver *The Board of Trade Journal*, London, v. 62, n. 616, set. 1908, p. 572.

28 PETIÇÃO do CNTRJ ao Presidente da República, Nilo Peçanha. In: 1909, *RETROSPECTO Commercial do Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, Typ do Jonal do Commercio de Rodrigues & C., 1910. p. 42-43. Grifo nosso.

Estes e outros argumentos do mesmo teor foram levados em consideração. Desde o final de 1907 já circulavam alertas de que só com a importação estrangeira a Alfândega e os trapiches alfandegados usavam uma área de armazenagem superior à projetada no cais em construção; de que o comércio de cabotagem carioca era tão volumoso quanto o comércio exterior; e de que, por isso, concentrar toda a importação, exportação e cabotagem no cais do porto seria impossível. Assim, como não queriam provocar uma crise, tanto o Legislativo quanto o Executivo acolheram com boa vontade as representações recebidas. Através do artigo 30 da lei orçamentária para o exercício de 1910, o Congresso revogou a disposição legislativa que estabelecera o trânsito obrigatório da carga pelos cais dos portos modernizados; pediu maior facilidade para a importação de carvão, as reexportações e a exportação de madeiras, café, minérios, frutas, animais e laticínios; e indicou, por fim, que as taxas do contrato de arrendamento dos serviços do porto do Rio de Janeiro não poderiam exceder as vigentes, com isso abrindo o caminho para uma alteração profunda dos termos da licitação, aliás, já prorrogada e em exame por uma comissão de feição corporativista.<sup>29</sup> Três assuntos são dignos de nota na análise encaminhada ao Ministério da Viação.

O primeiro diz respeito aos acréscimos indispensáveis ao cais do porto. Para a comissão, tanto as importações estrangeiras de despacho sobre água como os gêneros de produção nacional não deveriam ser recolhidos aos armazéns internos, que não teriam espaço para estadias demoradas, e cujas taxas seriam muito altas para produtos de valores relativamente baixos, como os da tabela H. Além do mais, também não convinha que a carga e descarga de minérios e sal fossem feitas no mesmo local em que se faria o trânsito das outras importações. Isso quer dizer que o porto não poderia operar sem a construção de armazéns externos que desempenhassem a função dos antigos trapiches, e sem a edificação de instalações para o manejo de minérios que compensassem a perda do grande píer da Estação Marítima da Gamboa.

O segundo assunto é decorrente desta avaliação. Por conferir à rede de armazenagem externa um papel semelhante ao desempenhado pelos trapiches

---

29 Lei 2.210, de 28 de dezembro de 1909. Orça a receita geral da Republica dos Estados Unidos do Brazil para o exercício de 1910, e dá outras providencias. In: *Portos do Brazil*, 1912, p. 387. A comissão era composta por dois representantes do comércio, dois do Executivo e um do Legislativo.

no sistema portuário anterior ao cais, a comissão especificou que os armazéns externos deveriam ser servidos pelas ferrovias do cais, ter taxas módicas de armazenagem e ser administrados tanto por firmas particulares quanto pela firma arrendatária do porto, sendo que neste último caso alguns deveriam ser alfandegados para o depósito de mercadorias da tabela H. Ressaltou que o porto deveria dispor, em local apropriado, de uma área servida por linhas ferroviárias, com serviço de transporte incluído nas taxas de capatazia, e arrendada para o depósito de carvão, outros minérios, sal, e areias monazíticas. Reafirmou também que as operações de carga e descarga poderiam ser feitas em qualquer ponto da baía, completando esta permissão com a manutenção da isenção do imposto da doca às embarcações entradas com mercadorias despachadas sobre água.<sup>30</sup>

O terceiro assunto refere-se às taxas propriamente ditas. Embora a lei falasse em taxação de navios e mercadorias, a comissão decidiu não onerar a navegação. Recomendou, portanto, que nada deveria ser cobrado do navio, nem mesmo a atracação ao cais. Admitiu-se apenas a cobrança de uma taxa por excesso de estadia livre, calculada pelo volume da carga e o número de escotilhas, ao final da qual a embarcação passaria a pagar setecentos réis por dia e pelo metro de cais ocupado. Assim, salvo este caso excepcional, as empresas de navegação nada pagariam ao porto, ficando sob seu controle a estiva, por ser esta uma atividade essencial à segurança da embarcação no mar. Toda a taxação ordinária (carga e descarga no cais, capatazia, armazenagem, transporte ferroviário entre o cais, estações ferroviárias e armazéns externos) recaía, por conseguinte, sobre a mercadoria. Como a sujeição legal de todo o tráfego comercial às taxas do cais fora revogada pelo Congresso, manteve-se a proposta da criação de um tributo diminuto de conservação do porto, de um real por quilograma de carga, a ser pago agora pela mercadoria, não importando o local da descarga. Desta taxa geral, a comissão isentou, contudo, os produtos brasileiros, o carvão de pedra importado e todos os gêneros estrangeiros em trânsito para outros portos brasileiros, desde que baldeados diretamente para embarcações de cabotagem sem o emprego dos guindastes do cais.<sup>31</sup> Estas isenções, não existentes em Santos e Belém,

30 Essa isenção é equivalente à *free water clause* inscrita nos *Dock Acts* londrinos. No Brasil, foi explicitada no Decreto nº 7.554, de 26 de novembro de 1879.

31 EXPOSIÇÃO Apresentada ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas pela Comissão Nomeada pelo Governo para Estudar as Reclamações do Commercio Relativas Às Taxas Para o

portos já em exploração, e não previstas para existir em Salvador, porto ainda em construção, serão importantes para o porto do Rio de Janeiro, explicando, em parte, o volume de suas importações e sua permanência como centro abastecedor de carvão, redistribuidor de importações e sede das principais companhias nacionais de cabotagem.

No despacho coletivo de 27 de fevereiro de 1910, este conjunto de propostas foi aceito pelo Presidente da República, que fechou a questão com a modificação do edital. O contrato de arrendamento feito com Daniel Henninger e Damart & Compagnie e logo depois transferido à *Compagnie du Port de Rio de Janeiro* incorporou, portanto, todas estas determinações. Mesmo assim, as disputas políticas não foram evitadas.

Quando, a 20 de julho, o novo porto foi finalmente aberto ao público, dos 2.700 metros de cais dados como terminados, foram inaugurados somente os 800 metros mais próximos à boca do canal do Mangue, porque apenas lá havia armazéns, cinco ao todo, e guindastes prontos para entrar em ação. Passadas 48 horas da atracação festejada do transatlântico inglês *Horace*, o Inspetor da Alfândega foi autorizado a permitir que os volumes de mercadorias para despacho sobre água fossem retirados pelo lado do mar para alvarengas **simultaneamente** aos outros a serem descarregados no cais e recolhidos ao armazém 3. Quatro dias depois, esta permissão foi estendida a todos os vapores que atracassem no cais do porto.<sup>32</sup>

Isto significa que em menos de uma semana de inauguradas as obras, o ministro da Fazenda foi compelido a se valer de uma medida adotada desde 1828 para apressar as descargas na ponte da velha Alfândega. Em outras palavras, o ministro permitiu o transbordo sistemático para saveiros de mercadorias retiradas de navios atracados ao cais, construído a fim de eliminar este procedimento. Comentando o desempenho do porto, assim escreveram os diretores do CNTRJ:

[...] as dificuldades para carga e descarga dos vapores, que pareciam dever desaparecer com a nova forma de serviço, ao contrário, se avolumaram [...] A descarga

---

Arrendamento do Porto do Rio de Janeiro, in: *Portos do Brasil*, 1912, p. 403-413. Grifo nosso.

32 BOLETIM DA ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro, ano 24, v. 14, 30 jul. 1910. p. 194.

mista como se faz, sem que haja trapiches bastantes para pronta descarga dos saveiros é a causa primordial do insucesso do serviço do novo cais.<sup>33</sup>

Resta saber se o fiasco descrito foi um incômodo fortuito ou um pesadelo recorrente.

Após a inauguração do cais, as obras continuaram, mas não com a eficiência necessária. Em julho de 1911, ao darem por encerrados os seus trabalhos, C.H.Walker & C. tinham prontos dez armazéns internos, o cais e o aterro entre este e a cidade. Deixaram de fazer sete armazéns encomendados, toda a infraestrutura de apoio, além dos acabamentos, que ficaram para o Estado providenciar. Esses encargos vieram aumentar uma agenda sobrecarregada. Desde novembro de 1910 o governo vinha estudando como construir com rapidez tudo que faltava ao cais. Não era pouco. Entre outras coisas, faltavam os trilhos entre as plataformas dos armazéns internos e o cais; mais da metade dos guindastes do cais e todos os dos armazéns; o desmonte da pedreira da Saúde; a urbanização da Praça Mauá e da Avenida do Cais; rede de esgotos; canalizações elétricas; a divisão em lotes e arruamento da área surgida com o aterro; e principalmente todos os armazéns externos concebidos como substitutos aos trapiches, demolidos ou agora muito distantes do cais.

Com tudo isso faltando, não é de admirar os protestos constantes. A própria concessão da descarga mista já fora provocada por uma contestação frontal, pois face à ordem dada à Companhia Lamport & Holt para atracar o *Horace* e descarregar no cais toda a carga destinada à cidade, inclusive aquela cujos consignatários queriam receber pelo mar, algumas agências de companhias transatlânticas apontaram ao ministro da fazenda que a obrigatoriedade de trânsito pelo cais feria “o espírito e a letra da lei”. Na realidade, a descarga mista foi logo encarada pelas agências como um paliativo, apenas. Em setembro de 1911, o CNTRJ esclareceu à ACRJ que, por conta da lerdeza do cais, as companhias de navegação estrangeiras não estavam aceitando a base de 75 toneladas de descarga por dia e por escotilha para o cálculo do prazo de atracação gratuita; que o aumento dos fretes fora motivado pela reiteração da prática de se obrigar a atracação, forçando

---

33 RELATORIO do Centro de Navegação Transatlantica do Rio de Janeiro apresentado à Assembléa Geral em 11 de Fevereiro de 1911. Rio de Janeiro: Papelaria Central, 1911. p. 8-9.

a descarga mista; e que em função destes problemas, o Centro estava procurando derrubar a obrigatoriedade de atracação.

De fato, a seu ver, a atracação só poderia ser obrigatória para os saveiros, “mas além dela não se deveria ir”. Isso porque, “na maioria dos casos as vantagens esperadas tornaram-se muito ilusórias”, pois “a experiência provou que **nenhum vapor atracado ao cais pôde trabalhar com a mesma rapidez como ao largo**”.<sup>34</sup> Alvo destas pressões, o ministro da Fazenda acabou rendendo-se à evidência dos fatos, e permitiu que os agentes indicassem se queriam atracar um determinado navio. Em maio de 1912, o Inspetor da Alfândega regulamentou a permissão.<sup>35</sup> Tamanha reviravolta é compreensível, pois a liberdade de atracação era um propósito firme e permanente do CNTRJ, como se verá adiante.

É importante marcar, todavia, que o descontentamento não era só das companhias transatlânticas. O problema criado pelo cais do porto foi ainda maior e mais duradouro para a mercadoria do que para o navio. A falta de armazéns externos suspendia uma característica essencial do sistema portuário imperial – a diferença de função e de custo existente entre os armazéns da Alfândega e os trapiches alfandegados. Os armazéns da Alfândega eram infraestruturas centrais para o fluxo do despacho aduaneiro. Recebiam bens de maior valor, menos volumosos, e que exigiam conferência mais detida. Suas taxas, bem mais caras, aumentavam progressivamente à medida que os prazos de armazenagem alongavam-se. Os trapiches alfandegados eram infraestruturas fiscais de depósito. Suas taxas, além de muito mais baixas, diminuíam com a demora da armazenagem. Neles era cabível deixar importações da tabela H encostadas por alguns meses, até anos, sem o pagamento imediato dos direitos alfandegários, desembolsando aos poucos o valor dos impostos, à medida que os produtos iam sendo negociados. Esta prática era impossível tanto na antiga Doca da Alfândega quanto nas novas obras arrendadas. Como o ministro da Fazenda ponderou a negociantes revoltados com as elevadas taxas de armazenagem do cais, a distinção entre armazéns internos e externos não era de modo algum anacrônica e tinha de ser preservada, pois se os armazéns internos, contíguos à faixa do cais, funcionassem

34 RELATORIO do Centro de Navegação Transatlantica do Rio de Janeiro apresentado à Assembléa Geral em 8 de fevereiro de 1912. Rio de Janeiro: Empreza Photo-Mechanica do Brazil, 1912. p. 13-15. Grifo nosso.

35 Sobre o assunto, ver *Boletim da Alfandega do Rio de Janeiro*, ano 26, n. 9. 15 maio 1912. p. 142.

como os externos, ficariam logo abarrotados, o que bloquearia as operações de carga e descarga e, portanto, o próprio uso do cais.<sup>36</sup>

Acontece que os armazéns externos eram uma miragem só concretizada a partir de meados de 1913. 1909, 1910, 1911 e 1912 foram, portanto, anos de decepções, reclamações contra o aumento dos custos e contínua mobilização política. Foram também anos de ações paliativas, a exemplo da construção de armazéns externos provisórios, bem como do arrendamento, a título precário, de um armazém (outubro de 1911) e de todos os barracões da doca do Mercado Velho da Candelária (julho de 1912) para depósito exclusivo de charque, a uma taxa próxima à dos antigos trapiches. Todavia, apesar da celeridade das obras e dos equipamentos introduzidos pelos Moinhos Inglês e Fluminense,<sup>37</sup> o porto modernizado continuou muito aquém do comércio marítimo da capital, não só porque a extensão do cais era insuficiente, mas principalmente por causa de um erro grave de projeto – não prever nenhuma área para a cabotagem, nem locais específicos para o serviço do sal, minérios e inflamáveis.

O problema dos inflamáveis foi parcialmente contornado com acordos que possibilitaram à *Caloric Company* e à *Anglo-Mexican Petroleum Products Company* colocar oleodutos através do cais para bombear derivados de petróleo até os seus tanques, e com a manutenção da atividade do Trapiche Carvalhaes. Edificado em 1882 na Ilha dos Melões, transferido na virada do século para a Ilha do Caju, quando mudou de nome, o Trapiche Ilha do Caju continuava funcionando como unidade alfandegada para inflamáveis, ainda em 1918.<sup>38</sup> Os minérios e a cabotagem foram, no entanto, obstáculos mais difíceis de vencer.

A questão da cabotagem surgiu como uma bomba de efeito retardado. Quatro meses depois do arrendamento, as companhias de navegação brasileiras comunicaram a seus clientes que por não terem como operar no cais do porto não assumiriam mais a responsabilidade de cumprir prazos de entrega das cargas transportadas. Diante do caos anunciado, foi aberto um processo de negociação

36 REVISTA DA ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO RIO DE JANEIRO, Rio de Janeiro, Ano 8, n. 32, 10 nov. 1910, p. 9.

37 Mediante acordos com o governo, e em compensação pelas propriedades desapropriadas, ambas as empresas foram autorizadas a instalar equipamentos subterrâneos para levar os grãos até os seus silos.

38 BOLETIM DA ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO, Rio de Janeiro, ano 27, n. 17, 15 set. 1913, p. 289.

(dezembro de 1910/início de 1911) do qual surgiu uma solução de compromisso que, além de desgostar o CNTRJ, atendeu só as três maiores empresas nacionais: o Lloyd Brasileiro, a Navegação Costeira e a Commercio e Navegação. Resolveu-se subtrair uma área do cais ao comércio exterior e alugar àquelas empresas os três armazéns internos que estavam sendo concluídos junto com a última parte do cais. Desta forma, quando em 1912 a *Compagnie du Port* pediu a entrega destas obras, a cessão foi feita mediante um acordo, assinado em maio, pelo qual o trecho em frente aos armazéns 12, 13 e 14 ficou para o uso exclusivo daquelas companhias, que continuaram na posse dos prédios, pagando à *Compagnie*, por tonelada, as taxas de 2\$500 pelos gêneros de importação e exportação, e de 1\$000 pelo sal, açúcar e carvão de pedra nacionais.<sup>39</sup> As outras empresas de cabotagem continuaram marginalizadas e, por isso, protestando. Incomodado com o problema, o governo imaginou levar o cais até a antiga Doca da Alfândega, ampliada e defendida por um quebra-mar enraizado na Ilha Fiscal. Um projeto neste sentido chegou a ser aprovado em 1912 e licitado em 1913, mas o contrato não foi assinado, porque a crise internacional, somada à da borracha, matou a possibilidade de se ter dinheiro para edificações daquele porte.

História diversa, mas igualmente frustrante, aconteceu com o manejo dos minérios. Com a demolição do píer pelo qual a Central do Brasil fazia a descarga do carvão e o embarque do manganês diretamente dos vagões para as embarcações, os serviços da Estação Marítima da Gamboa foram transferidos para o cais contíguo à boca do canal do Mangue, o que fez com que as mercadorias retiradas dos navios ali atracados perdessem o acesso direto aos armazéns internos correspondentes. Para diminuir este embaraço, a *Compagnie du Port* construiu uma ponte elevada dotada de aparelhos para receber e carregar minérios, mas seu desempenho foi decepcionante e muito fugaz. Em junho de 1915, com cerca de um ano de funcionamento, suas colunas desmoronaram. Todo o serviço de minérios retornou, portanto, ao cais, com o agravante de que o desenvolvimento havido na exportação de manganês tornava agora necessária a utilização, para este fim exclusivo, do trecho em frente aos armazéns 7 e 8, além daquele por onde se fazia

---

39 ARQUIVO NACIONAL. GIF1, Ministério dos Transportes/Portos, maço 176 (1910-1913) / 4B-33.

o transbordo de carvão. Assim, os dois serviços passaram a ocupar cerca de 400 metros de um espaço portuário que todos sabiam ser restrito demais.<sup>40</sup>

A crise inevitável foi postergada pela Primeira Guerra Mundial, durante a qual o cais se esvaziou. Porém, assim que a paz foi anunciada, em novembro de 1918, a pressão sobre as atividades do porto voltou com toda a força. Já em dezembro, o CNTRJ advertia o governo que, sem mudanças, não seria possível enfrentar a retomada do comércio. Daí várias medidas propostas num memorial, entre as quais a entrega imediata ao comércio exterior de todos os armazéns alugados às companhias de cabotagem, ideia que feria evidentemente grossos interesses nacionais.

O documento do CNTRJ recolocou na ordem do dia as dificuldades portuárias. Para o Centro seria muito fácil desalojar tanto o Lloyd Brasileiro quanto a Companhia Nacional de Navegação Costeira, porque o primeiro tinha em seu poder as instalações da antiga Alfândega e a segunda construía um grande armazém na Av. Rodrigues Alves, na área servida pelos trilhos do cais. Ledo engano. Segundo o parecer de Geraldo Rocha, porta-voz da *Compagnie*, o Lloyd tinha navios de alto bordo que não penetravam na doca, e os armazéns aventados estavam em grande parte ocupados por repartições governamentais. Já a Costeira preferia não atracar seus vapores e usar saveiros, mas dado o enorme movimento da companhia era preciso reservar no cais um trecho onde ela pudesse fazer dia e noite as suas operações. Na realidade, para Rocha, a única providência que resolveria o problema era o prolongamento do cais, “embora sem armazém algum, apenas dotado de guindastes [...] e de linhas férreas para o transporte das cargas”. É que ele raciocinava com a certeza

[...] de que na vastíssima área que forma a chamada zona do cais do porto continuará, e com bastante intensidade, logo que se normalize a situação criada pela última guerra, a construção de vastos armazéns destinados a Trapiches particulares ou a Depósitos das grandes casas comerciais desta praça. A falta principal a remediar é a de cais para atracação, carga e descarga do grande número de navios

40 ARQUIVO NACIONAL. GIFÍ, Documentação sobre Portos, maço 176 / 4B-313; LISBOA, A. Porto do Rio de Janeiro. *Dicionário Histórico e Geográfico do Brasil*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922, v. 1 p. 379-381; Mensagem do Presidente Hermes da Fonseca ao Congresso, em 3 de maio de 1914. In: CÂMARA DOS DEPUTADOS. Documentos Parlamentares 67, Mensagens Presidenciais 1910-1914. Brasília, Centro de Documentação e Informação, 1978, p. 396.

e pequenas embarcações cujo carregamento absolutamente não precisa dos armazéns do cais, porque ali não é depositado; apenas por ele transita.<sup>41</sup>

Neste caso estavam o carvão importado pela Central do Brasil, e que atingira, em 1914, cerca de 335.000 toneladas; os minérios de manganês exportados, que em 1917 chegaram a 560.000 toneladas; o café exportado, que em 1915 elevava-se a cerca de 217.000 toneladas; a exportação de cereais e outros gêneros, que em 1918 subira a cerca de 140.000 toneladas; a carga da cabotagem miúda, que era separada ou armazenada nos trapiches privados servidos pelos vagões do cais; e uma parte das mercadorias estrangeiras despachadas sobre água. Consequentemente, em sua opinião, o que o governo devia fazer, além de prolongar o cais, era oferecer o máximo de benefícios a todos aqueles que dentro de certo prazo comprassem terrenos na zona do cais do porto e ali construíssem “depósitos particulares ou para serem explorados como trapiches”.<sup>42</sup>

Opiniões como esta, e a quantidade de projetos oficiais abandonados por falta de recursos talvez expliquem a guinada do governo com relação à política portuária. Em junho de 1919, o ministro da Viação pediu à Inspetoria de Portos, Rios e Canais uma exposição de motivos favoráveis a uma lei que tornasse obrigatório o uso dos cais modernos, nos moldes do artigo revogado da Lei de 1904. Em resposta, o Inspetor argumentou que as duas formas de exploração comercial dos sistemas portuários modernizados – por concessão, abrangendo os portos de Manaus, Pará, Bahia e Santos, e por administração ou contrato, incluindo os portos de Recife e Rio de Janeiro – divergiam profundamente. Enquanto no primeiro caso a remuneração do capital empregado era “feita por meio de taxas elevadas e outros favores compensadores”, no segundo, partia-se “do princípio de que o porto não era instrumento de renda, e sim um elemento indispensável ao desenvolvimento do comércio”. Esta última concepção explicaria os problemas vividos pelo porto do Rio de Janeiro. “O caráter extremamente liberal do arrendamento” assegurava ao comércio e à navegação a liberdade de escolha quanto à utilização ou não do cais, o que produzia uma evasão de renda injustificada. Esta liberdade

---

41 PARECER sobre o memorial do CNTRJ, escrito por Geraldo Rocha, representante da *Compagnie du Port de Rio de Janeiro* e enviado à Fiscalização do Porto. Cópia não assinada, datada de 24 de janeiro de 1919. Arquivo morto do CNTRJ, pasta 89. Grifo da autora.

42 PARECER sobre o memorial do CNTRJ, 1919.

não existia nos portos geridos por concessão, e devia ser coibida nos portos construídos e arrendados pelo governo. A seu ver, era

[...] difícil de conceber que, depois de feito um porto como o do Rio de Janeiro ou do Recife, ambos com linhas de cais, aparelhamentos modernos, armazéns, etc. não sejam os navios que os demandam obrigados a procurar suas instalações [...]; a rotina, ou interesses particulares fazem com que aquelas sejam postas de lado, preferindo-se os processos antigos, inconcebíveis nos portos modernos.<sup>43</sup>

Em outubro, baseado nestas e noutras justificativas, o governo enviou ao Congresso uma mensagem pedindo em termos amplos a obrigatoriedade de uso dos cais modernizados, e com isso desagradou muitos usuários dos portos brasileiros. Durante o período em que o Projeto de Lei transitou no Congresso (1919-1921), o governo foi bombardeado com uma verdadeira avalanche de argumentos contrários às suas pretensões. A campanha, capitaneada pela ACRJ, Liga do Comércio, CNTRJ, Centro dos Empreiteiros de Estiva e Centro dos Industriais em Serraria – todos do Distrito Federal –, é reveladora, pois abre uma janela pela qual é possível ver mais de perto a circulação mercantil no porto do Rio de Janeiro.

A argumentação dos órgãos de cúpula patronais se desenvolve em dois planos – um valorativo e outro concreto. No plano valorativo, procurou-se mostrar que a obrigatoriedade de atracação e de trânsito das mercadorias pelo cais era ilegítima. Sancionado em lei, o projeto eliminaria uma prática consolidada e extinguiria “o direito, que sempre foi reconhecido ao comércio do Brasil, de despachar sobre água as mercadorias cuja natureza [...] não permite demora nos despachos, bem como as que não podem ser agravadas com maiores despesas”. Pior ainda, a reforma proposta alteraria “a situação secular do porto do Rio de Janeiro como intermediário dos demais portos do Brasil”, que não estavam aparelhados para receber navios de alto bordo e ficariam sobrecarregados com as despesas de cais para baldeação no Rio. Isto colocaria muitos estados numa posição de inferioridade frente aos outros, o que era injusto, porque “todos são partes integrantes da Nação” e “contribuem para a sua grandeza”. Não que o costume fosse visto como algo imutável.

43 ARQUIVO NACIONAL. GIFJ, Documentação sobre Portos, 4B 429. Grifos nosso.

A modificação de um serviço secular pode e deve ser ventilada no sentido de melhorar suas franquias de liberdade e de diminuir as despesas que vão recair sobre o consumidor. No caso em apreço, porém, [...] a intenção é de aumentar o preço do serviço e restringir a liberdade de trabalho.

O que não era legítimo.<sup>44</sup>

Contudo, embora julgassem arbitrária e autoritária a supressão despropositada de direitos assegurados há longo tempo, não é neste plano que os comerciantes jogaram o seu maior poder de fogo. O cerne da crítica patronal desenvolve-se no plano concreto, reunindo argumentos que o governo não teve como refutar. O primeiro ponto ressaltado foi o de que a obrigatoriedade que se pretendia instituir era “inexequível [...] dada a notória e não contestada insuficiência das atuais instalações do cais”. Os problemas eram muitos e velhos conhecidos, bastando lembrar que os prometidos guindastes para pesos de quinze e vinte toneladas nunca foram instalados, e que só doze armazéns eram utilizáveis pela importação, pois os demais estavam sempre abarrotados ou a serviço da cabotagem e do manejo de minérios. Com efeito, para os comerciantes, o porto só funcionava porque dispunha “de inúmeros trapiches particulares destinados a receber as mercadorias que, por serem uniformes, podem atualmente ser despachadas sobre água”. Como “numerosos são os vapores cujo carregamento total é representado unicamente por mercadorias desta natureza”, o uso indiscriminado do cais traria “maior congestionamento [...] pela restrição da liberdade de trabalho”.<sup>45</sup>

A menção à liberdade de trabalho já prenuncia o argumento central dos porta-vozes das companhias de navegação estrangeiras, articulado para responder todos aqueles que os acusavam de, por “rotina” ou meros “interesses particulares”, preferir trabalhar com um “sistema vicioso” e com “processos antigos”, inconcebíveis nos tempos modernos. Invertendo a lógica deste discurso, e desnudando

---

44 REPRESENTAÇÃO do CNTRJ ao presidente da Câmara dos Deputados em 20 de novembro de 1920. In: RELATORIO do Centro de Navegação Transatlantica do Rio de Janeiro apresentado à Assembléa Geral Ordinaria realizada em 20 de julho de 1921. Rio de Janeiro: Papelaria e Typographia Olympio de Campos & C., 1921. p. 19-20. Grifo nosso.

45 REPRESENTAÇÃO do CNTRJ ao presidente da Câmara dos Deputados em 20 de novembro de 1920; Representação conjunta da Liga do Comércio, CNTRJ, Centro dos Empreiteiros de Estiva e Centro dos Industriais em Serraria ao Presidente da República, em 25 de maio de 1921. In: RELATORIO do Centro de Navegação Transatlantica do Rio de Janeiro apresentado à Assembléa Geral Ordinaria realizada em 20 de julho de 1921. 1921, p. 20-22.

a sua superficialidade, eles demonstraram que inconcebível seria agir de outra maneira, já que o trabalho no mar continuava sendo mais rápido e eficiente do que o trabalho no cais. Ora, “o fator que principalmente prevalece no comércio marítimo é a **economia de tempo**”. Este fator era tão preponderante “que os agentes de companhias de navegação preferem trabalhar ao largo [...], apesar das maiores despesas com serviços de embarcações – reboques, etc. – tendo em vista sempre apressar a saída”.<sup>46</sup> Tal preferência impunha-se devido à

[...] descarga no cais ser morosa e não ser possível [...] trabalhar com o número de guindastes correspondentes às disposições dos aparelhos de bordo; também facilmente se pode trabalhar, para saveiros, com 8 a 10 ternos, mas para o cais isso não é possível pela situação dos guindastes; acresce a circunstância do pessoal do cais mui raramente fornecer o número de guindastes pedidos [...], alegando sempre que não tem pessoal para balanço, o armazém está cheio, [...] a entrada de mercadoria é só por uma porta e o conferente de capatazias da Alfândega é um só para toda a descarga. Demais, os navios de mala, tendo hora marcada de entrada e saída, [...] quase sempre trabalham às noites, nos domingos e feriados; entretanto, no cais, o serviço durante esse tempo paga taxas extraordinárias e é facultativo.<sup>47</sup>

Durante a campanha, os comerciantes e armadores apresentaram ainda os seguintes dados quantitativos, colhidos no serviço diário do porto, sobre o volume da descarga feita para cada escotilha, e para cada dia de trabalho – vapor descarregando ao cais: cimento, 90 ton.; ferro, 50 ton.; carga geral, 40 ton. Vapor descarregando ao largo em chatas: cimento, 110 ton.; ferro, 80 ton.; carga geral, 60 ton. Esta diferença de desempenho mostraria porque os navios descarregavam ao largo tantas vezes, e quase sempre faziam a descarga simultânea para o cais e saveiros, o que significa dizer que mesmo quando atracado, o mar continuava a ser um espaço de trabalho fundamental para o armador.

Mas não é só isto. Para as companhias de navegação estrangeiras, a esfera de trabalho no mar era estratégica também na exportação, porque o cais, pela sua exiguidade e estruturação, estava “impossibilitado de armazenar, num só ponto,

---

46 REPRESENTAÇÃO conjunta em 25 de maio de 1921. In: RELATORIO de Centro de Navegação Transatlantica. 1921. p. 25. grifo do autor.

47 REPRESENTAÇÃO ao Ministro da Viação e Obras Públicas, em 18 de novembro de 1919. In: RELATORIO da Associação Commercial do Rio de Janeiro apresentado à Assembléa Geral Ordinaria em 29 de maio de 1920. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1920. p. 186. Grifo nosso.

toda a carga que um vapor deve receber e que provém, geralmente, de diferentes depósitos particulares, de propriedade dos embarcadores, inclusive dos trapiches para café existentes fora do litoral”.<sup>48</sup> Os problemas logísticos de recebimento da carga não aconteciam com o método de trabalho que o governo queria suprimir, e que é detalhado em assento do Livro de Registro dos Usos e Praxes em Vigor na Praça do Rio de Janeiro, da Junta dos Corretores de Navios:

Foi sempre uso na praça [...] que as Companhias de Navegação para portos estrangeiros recebam em saveiros as mercadorias engajadas para determinado vapor, entregando imediatamente aos embarcadores, contra recibo do estivador [no contexto, firma estivadora], os conhecimentos, antes mesmo de ser a carga estivada a bordo, ou ainda anterior à chegada de vapor no porto do Rio de Janeiro, dispensando [...] a atracação de vapor ao cais, nem sempre com lugar disponível, e poupando o tempo da sua permanência no porto. Por esse meio, também é facilitada (principalmente em se tratando de embarques para diversos destinos em um só vapor) a separação da carga, que é feita cuidadosamente ao ser recebida nos saveiros, e a subsequente estiva a bordo do vapor é, então, efetuada com rapidez e sem atropelos. Outrossim, permite aos embarcadores terem os conhecimentos a tempo de fazê-los seguir pela mesma mala do vapor em que carregaram a mercadoria, saia ele durante a noite, logo após ter concluído o transbordo da carga dos saveiros, ou de madrugada, antes das horas de negócio.<sup>49</sup>

Esta mesma exposição aparece resumida em outros textos escritos durante a campanha patronal, a fim de sublinhar que na ausência de um cais com instalações destinadas a receber e separar com antecedência toda a carga de exportação eram exatamente os métodos de trabalho no mar, taxados, por preconceito, de “viciosos”, que davam velocidade à estivagem, salvaguardando “o coeficiente de maior vulto para a exploração dos vapores”, que é “sem dúvida alguma, a economia de tempo”.<sup>50</sup>

O outro eixo marcante da argumentação diz respeito às mercadorias embarcadas no exterior e chegadas ao Rio em trânsito para os portos brasileiros do norte e do sul, já comentado em seus desdobramentos valorativos, mas não nos

48 REPRESENTAÇÃO conjunta em 25 de maio de 1921. In: RELATORIO de Centro de Navegação Transatlantica.1921.p. 22

49 RESPOSTA à consulta feita ao CNTRJ por E. Johnston & C., agentes em Santos da *Wilhelmsen Line* sobre praxes adotadas no porto do Rio de Janeiro. In: RELATÓRIO do Centro de Navegação Transatlantica do Rio de Janeiro. *Rio de Janeiro*, 1921. p. 16-17.

50 REPRESENTAÇÃO conjunta ao Presidente da República, em 25 de maio de 1921. *Ibid.*,1921, p. 22.

seus aspectos concretos. Segundo os comerciantes, a baldeação para saveiros ou vapor nacional era conveniente por três razões principais. Primeiro, porque danificava menos a carga. Segundo, porque a ida ao cais acarretava

[...] a morosidade das averbações das entradas nos despachos de trânsito, e da conferência dos volumes na ocasião dos embarques, conferência que deverá ser feita por conferente designado, quando, presentemente, os volumes de trânsito são descarregados sobre água, assim processados os despachos, e conferidos a bordo por oficiais aduaneiros.

O que era muito mais rápido. E terceiro, porque a baldeação era a manobra mais simples e menos onerosa para os comerciantes de outras praças. Obrigar os consignatários das “mercadorias em trânsito a pagar as taxas de carga, descarga, e capatazias, sem contar a armazenagem”, seria sobrecarregá-los com dupla despesa, no Rio de Janeiro e no porto onde comerciavam, situação agravada pelo fato de não terem, na capital, prepostos para lidar com a burocracia.<sup>51</sup> Por conseguinte, com a alteração das regras, muitas redes comerciais poderiam se enfraquecer, ou, no limite, deixar de existir.

A última linha principal de raciocínio dos comerciantes reúne argumentos concebidos para refutar três princípios norteadores da exposição de motivos apresentada pelo governo ao Congresso. Afirmaram que o aumento da renda do sistema portuário devia ser procurado no desenvolvimento do comércio, e não em medidas que cerceavam a sua ação; defenderam que a solução do problema da insuficiente capacidade do cais do porto estava no prolongamento da sua linha de atracação, e não na formação de filas duplas ou triplas de navios atracados; e negaram com veemência que os despachos sobre água dificultassem ou iludissem a fiscalização aduaneira.

Em suma, os órgãos de classe da burguesia mercantil procuram mostrar que nada justificava o projeto governamental, nem mesmo a necessidade de se gerar recursos para melhoramentos portuários. Segundo carta do diretor-secretário do CNTRJ ao diretor-presidente de uma importante firma industrial e importadora de madeira,

51 REPRESENTAÇÃO CONJUNTA ao Presidente da República, em 25 de maio de 1921. p. 23.  
REPRESENTAÇÃO da ACRJ ao Ministro da Viação e Obras Públicas, em 18 de novembro de 1919. In: RELATORIO da Associação Commercial do Rio de Janeiro, 1920, p. 187.

[...] nenhum país, e em nenhum porto estabeleceu-se ainda a obrigatoriedade de atracação para todos os vapores, que em qualquer porto importante continuam gozando da faculdade de escolher entre a atracação ou não, pois [...] o fator principal, que é representado pela ECONOMIA DE TEMPO, deve sempre estar em primeiro lugar.<sup>52</sup>

A campanha é forte e a argumentação convincente, mas o projeto foi aprovado na Câmara e, depois, no Senado, em segundo turno. Todavia, apesar deste aparente fracasso, a mobilização produziu frutos valiosos. A lei votada estabeleceu algumas exceções importantes, atendendo às ponderações dos reclamantes. Os produtos nacionais ou nacionalizados em trânsito entre portos brasileiros continuaram podendo ser baldeados diretamente, fora do cais. Qualquer mercadoria desembarcada no cais e novamente nele embarcada sem ter saído de suas instalações pagaria as taxas correspondentes a apenas uma das operações, o mesmo acontecendo com as recebidas por mar, de procedência do próprio porto. O texto legal determinou, também, que os barcos do serviço interno do porto (ou de portos no mesmo estado), conduzindo gêneros de produção local ou já incorporados ao consumo, continuavam isentos de taxas, e podiam operar fora da zona em que os melhoramentos foram executados. Quanto à obrigatoriedade de atracação, a lei previu duas situações em que a regra podia ser suspensa, além dos casos óbvios de falta de profundidade, epidemia ou guerra – quando não existisse no cais acomodação adequada para a carga, e quando não houvesse espaço disponível para os navios junto ao cais, ficando esta decisão a juízo do governo.<sup>53</sup>

Pois bem. Para ser executada, a lei teria de ser regulamentada. Só que isto ficou para as calendas. Assim, quando em junho de 1923 o cais do porto foi outra vez arrendado, a nova lei não estava ainda em vigor. Este fato facilitou uma negociação mais solta dos termos do contrato, com a incorporação da principal demanda dos armadores, isto é, a preservação do seu direito de decidir se atracavam ou não os navios. Pelo contrato assinado com Manuel Buarque de Macedo e logo transferido à empresa por ele formada para explorar o porto – a Companhia Brasileira de Exploração de Portos –, é possível ver que novas taxas foram criadas

---

52 Carta de HAGUENAUER, David a L. Ruffier 10 de abril de 1921. Arquivo morto do CNTRJ, Pasta 189. Grifo nosso.

53 BRASIL. Lei n.º 4.279, de 2 de junho de 1921. *Diário Oficial*, n. 132, 5 de junho de 1921.

e que as margens de lucro cresceram, mas que, no essencial, o modo de funcionamento do porto não foi alterado, o mar permanecendo, para muitas empresas de navegação, um *locus de trabalho* tão ou mais importante do que o cais.<sup>54</sup>

Ao valorizar o trabalho no mar, o CNTRJ estava, evidentemente, comparando-o com o cais. Para contextualizar essas comparações, vale a pena apresentar, então, um caso dentre os muitos encontrados sobre o dia a dia do cais. A 6 de janeiro de 1926, o secretário do Lloyd Brasileiro reclamou do serviço de descarga do *Queensland Transport*, que lhe trouxera um carregamento de carvão, enviando à Companhia Brasileira de Exploração de Portos uma cópia da informação prestada pela Seção de Cargas Estrangeiras de sua empresa. Segundo o comunicado, a atracação daquele cargueiro fora transferida do armazém 2 para o armazém 10, a fim de dar lugar ao vapor *Curvello*. Acontece que o serviço desse armazém era péssimo, “por só poder trabalhar com uma linha,” e pela vizinhança do pátio 9/10. Assim, no dia 2,

[...] o serviço só teve início às 8,30 devido às manobras do cais. O serviço dos porões 1 e 2 esteve paralisado das 11,30 às 13,20 e o do porão 4 das 12,40 às 13,20. [À noite] [...] o serviço só teve início às 20,15 por demora do cais em colocar os faróis. O serviço do porão 1 esteve paralisado meia hora por desarranjo no guindaste nº 49 [...] [Na noite do dia 3] o serviço do porão 2 esteve paralisado das 11,50 às 12,40, o do porão 1 das 12,10 às 13,15 [e de novo] das 14,05 às 14,35 por desarranjo no guindaste do cais.

As explicações dadas ao Lloyd pelo Superintendente da Companhia dão a medida de quanto os problemas do cais eram reais:

O vapor *Curvello* chegou a este porto no dia 31 do mês passado e atracou no Armazém 18 para desembarcar passageiros, e para que ele não tivesse demora a esperar que vagasse um armazém para fazer sua descarga passou-se o *Queensland Transport* do Armazém 2 para o 10 [...] O *Queensland* foi terminar a sua descarga no armazém 10 (de exportação e sobre água), que se dá aos cargueiros que descarregam para o cais somente quando não há outro recurso.

Havia ao lado, no pátio 9/10, o vapor *Silton Hall* que, depois de terminar a sua descarga de carvão, passou a ali receber um carregamento de manganês, o que não podia prejudicar muito o serviço de descarga de carvão [do *Queensland*] porque as

54 CONTRATO de Arrendamento da Exploração do Cais do Porto do Rio de Janeiro com o Engenheiro M. Buarque de Macedo. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1923.

manobras dos vagões de manganês podiam ser feitas para o lado do Armazém 9, e as de carvão para o lado do Armazém 11, onde dispunha para isso de todo o pátio 10/11. Sucedeu, porém, que chegaram ao mesmo tempo dois vapores com carregamento de caixas de frutas para o Armazém 10, um com 30.000 caixas e o outro com 10.000, o que obrigou a fazer o serviço de descarga dos vapores durante o dia e durante a noite de 2 para 3, ocupando os vagões a linha da plataforma que não pôde, assim, ser utilizada no serviço de carvão.

Quanto à paralisação do guindaste n° 49 [...], e dos guindastes que trabalharam nos porões 1 e 2 [...], é esse um fato muito comum no cais, onde é impossível evitar um ou outro desarranjo nos guindastes, sobretudo nos da 2ª seção, onde eles trabalham dia e noite constantemente.<sup>55</sup>

Compreende-se, então, porque os armadores diziam não ser possível operar no cais com o número de guindastes correspondentes às disposições dos aparelhos de bordo. E seria difícil não ser assim. Devido aos repetidos fracassos em aumentar as instalações do porto, o cais continuava apresentando as mesmas deficiências de sempre.<sup>56</sup> Por outro lado, a conjuntura era desafiadora. 1923, e principalmente 1924, foram anos em que o congestionamento do porto chegou a dimensões tais que, em 1925, foi preciso trabalhar à noite para normalizar a situação. Contudo, foi a seriedade desta crise que fez o governo agir. A Ilha de Braço Forte foi escolhida e adquirida para receber os inflamáveis, assunto que estava para ser resolvido há cerca de vinte anos. Nela, as obras foram iniciadas pela firma arrendatária do porto em agosto de 1927. Além disso, a tão esperada extensão do cais até o Caju começou, afinal, a ser executada, com a dragagem da faixa marítima de São Cristóvão em julho de 1924.

Repetiram-se, então, embora de modo diverso, os problemas vividos décadas atrás, com a perda das marinhas de várias unidades portuárias. Em março de 1928, a Companhia Brasileira de Exploração dos Portos teve permissão para trafegar seus vagões em trilhos provisórios instalados na região das obras, a fim

55 ARQUIVO NACIONAL. APRJ, caixa 154 (4030), v. XVIII.

56 No final da gestão Epitácio Pessoa (1919-1922) foram contratadas obras na Ilha do Governador para a criação de uma zona franca, e obras na ponta do Caju para o serviço exclusivo de minérios. Iniciadas, foram logo suspensas. As primeiras por embargo judicial e as segundas por decisão do governo seguinte. Neste período só se fizeram, portanto, obras de natureza complementar: aumento das linhas férreas; extensão das galerias de águas pluviais; fechamento e aparelhamento de um pátio externo alfandegado para mercadorias de grande peso e depósito ao ar livre; colocação de coberturas metálicas nos pátios entre os armazéns 6 e 7, e 16 e 17.

de oferecer meios de condução à carga acumulada nos trapiches fronteiros ao aterro em execução.<sup>57</sup> Como o cais do porto continuava atravancado pelos minérios e pela cabotagem, e os vagões já eram poucos para servir os armazéns externos da Av. Rodrigues Alves, o recebimento de mais estas mercadorias, antes descarregadas no mar, trouxe de volta em poucos meses o congestionamento completo do porto.

Talvez mais do que as anteriores, esta crise evidenciou a diversidade de interesses existente entre os usuários do cais. Em julho de 1928, o *Jornal do Brasil* noticiou que o Congresso iria limitar o direito das companhias de cabotagem de alugar armazéns internos. Segundo a matéria, o projeto em discussão era absurdo e ilegal, pois havia contratos a respeitar e “não há abusos, nem queixas”, porém “interesses que não podem ser atendidos”.<sup>58</sup>

Tal alusão foi deixada no ar, mas de certo reverberava as pressões das empresas transatlânticas estrangeiras visando obter a exclusividade de uso do cais. Acontece que o Brasil era um país de dimensões continentais, com intensa navegação costeira e reduzido tráfego ferroviário interestadual. Além disso, praticamente toda a grande cabotagem era feita pelas quatro companhias brasileiras que tinham armazéns privativos no cais.<sup>59</sup> As reportagens ecoavam, portanto, a gritaria geral que a medida vinha provocando. De acordo com um dos participantes da grande reunião conjunta da ACRJ e da Federação das Associações Comerciais do Brasil, a lei deixava antever a possível concentração de serviços prestados pelas companhias de navegação nacionais nas mãos dos arrendatários, fato indesejável porque as companhias de cabotagem competiam entre si e precisavam conquistar clientes entre os embarcadores e recebedores, enquanto os exploradores do porto só pensavam em angariar taxas.

As coisas estavam mais ou menos nesse pé, quando a imprensa divulgou, em outubro, que o governo ia suspender as obras de prolongamento do cais por insuficiência de verba. A notícia não podia ser pior. O congestionamento portuário era tão grave que a própria empresa arrendatária do porto vinha fazendo

---

57 ARQUIVO NACIONAL. APRJ, caixa 153 (4029), v. XII.

58 JORNAL DO BRASIL, 25 jul. 1928.

59 Nesta época, possuíam armazéns no cais as três empresas de navegação já mencionadas e mais o Lloyd Nacional.

descargas no mar, porque seus armazéns estavam abarrotados e sem condições de receber carga. Houve desmentidos, publicaram-se ironias, mas o ritmo dos trabalhos foi mesmo desacelerado.

O ano de 1929 testemunhou, então, o desenrolar de três movimentos patronais interligados, mas não necessariamente convergentes. O que vocalizou as demandas da cabotagem nacional, o que expressou insatisfações variadas com o modo de operação do porto e o que articulou o descontentamento produzido pela possibilidade de interrupção das obras. Talvez a conjuntura tivesse se tornado deveras explosiva, não fossem a quebra da bolsa de Nova York e a crise econômica mundial. Com o desarranjo do comércio internacional e a queda abrupta das importações brasileiras, o congestionamento foi cedendo e a situação de normalidade voltou ao sistema portuário, apesar de não se ter alterado o *modus operandi* do cais, e das obras de extensão do porto até o Caju terem ficado para Getúlio Vargas inaugurar.

Não é preciso, portanto, acompanhar outra vez a ação da burguesia mercantil. Com os elementos reunidos já é possível apresentar algumas considerações finais mais abrangentes.



No sentido físico, o porto é um lugar abrigado na costa do mar ou nas margens de um rio, onde embarcações podem fundear para embarcar e desembarcar passageiros ou mercadorias; no sentido político, pode ser um local estratégico de defesa; mas no sentido socioeconômico é sempre muito mais do isso. Ponto de confluência do comércio de uma região ou país, o porto é também um conjunto formado por cais, pontes, terminais de transportes e instituições de ordenamento e fiscalização, em princípio suficientemente organizado e aparelhado para que os bens que por ele transitam possam fluir como corrente líquida, sem obstáculos ou tropeços de percurso. Neste terceiro sentido, o porto é, por conseguinte, um complexo de serviços diferenciados e, como tal, é denominado por Hobsbawm como um sistema de fronteiras fluidas,<sup>60</sup> já que seu trabalho inclui não só o conjunto de atividades burocráticas do pessoal que despacha importações e ex-

60 HOBBSAWM, E. J. National Unions on the Waterside. In: HOBBSAWM, E. J. *Labouring men: studies in the History of Labour*. Londres: Weidenfel and Nicolson, 6. ed. 1979. p. 204-230.

portações, como inclui também as funções de manutenção dos maquinismos porventura existentes, a estivagem e a descarga, a arrumação de mercadorias e o transporte delas sobre água, no cais ou molhes, e entre estes e os armazéns, carroças, vagões ou terminais de transportes terrestres. Em síntese, além de ser um lugar com uma determinada característica geofísica, o porto comercial é com frequência um centro político-administrativo, um polo aduaneiro, uma comunidade mercantil diversificada e um local de concentração de inúmeras ocupações operárias. É, assim, uma interface não só entre o mar e a terra, como também entre diferentes organizações públicas e privadas, o que faz dele uma instituição complexa, marcada pela ação de uma série de atores com interesses sobrepostos e muitas vezes divergentes.

Hobsbawm usa o termo “fronteiras fluidas” para indicar que nenhuma das categorias operárias existentes num porto é, naturalmente, aquela que deflagra o processo de sindicalização. Há, contudo, um aspecto implícito não explorado na sua expressão. Exatamente porque o porto comercial é um sistema de funções múltiplas e específicas, interligadas por uma racionalidade externa à realização de cada serviço ou função – a circulação mercantil –, ele constitui uma estrutura cujos elementos diferenciam-se conforme as mercadorias e dinâmicas comerciais processadas, podendo ser combinados, integrados ou dissociados de diferentes maneiras. Ou seja, não existe nos portos nenhuma lógica necessária a determinar esta ou aquela forma de organização. A um olhar comparativo atento, o que predomina é a percepção da diversidade – a existência de perfis institucionais de gestão relativamente diversos e, à sombra de perfis institucionais equivalentes, a presença de distintas configurações infraestruturais.

Este quadro teórico é particularmente significativo para o entendimento da realidade portuária subjacente aos fatos narrados. O período compreendido entre 1840 e o início do século XX foi marcado por um crescimento acelerado da economia global, e, sobretudo, do comércio internacional. Neste contexto, quatro ordens principais de fatores somaram-se ao aumento do volume do comércio, provocando mudanças nos portos. Em primeiro lugar, a utilização progressiva do vapor tanto no transporte terrestre de carga quanto no marítimo, e o aumento continuado do tamanho dos navios. Em segundo, a diferença dos ritmos na conquista das rotas pela embarcação a vapor, utilizada inicialmente

em rios e canais (no Clyde, Grã-Bretanha, já em 1812), depois nos trajetos marítimos de curta distância (década de 1840) e, por fim, nos percursos de longa distância (a partir dos anos 1860-70), o que fez com que, por um bom tempo, os portos vissem crescer consideravelmente o tráfego dos vapores, sem uma queda correspondente do tráfego dos veleiros. Em terceiro, a diversificação dos usuários do porto e, em particular, o surgimento do armador como um ator distinto do grande comerciante, com necessidades e interesses próprios. E, por último, a expressiva diferenciação dos fluxos comerciais, fato relacionado à variedade das demandas econômicas, mas também à queda dos custos do transporte de grãos ou de mercadorias volumosas de valor unitário baixo, cuja importação ou exportação tornou-se mais lucrativa. As pressões e mudanças foram, realmente, muitas.

Na Grã-Bretanha, as primeiras docas construídas eram quadradas, sem armazéns, e mais adequadas como abrigo dos veleiros do que como espaço de atracação. Já os navios a vapor não podiam ficar aglomerados como os veleiros, e por isso usaram inicialmente ancoradouros fluviais externos às docas. No entanto, ao passarem a usá-las, exigiram delas calados cada vez mais profundos, portas de entrada sempre mais espaçosas e um perímetro de águas mais estreito, porém muito mais longo; ou largo, mas com molhes internos para a maximização da área de atracação. Por questões de segurança, o comércio de luxo encorajou a edificação de enormes armazéns no interior das docas, mas estes não interessavam aos comerciantes de madeiras, para quem o importante era dispor de amplos espaços rasos para a flutuação das toras, e de rampas e guindastes para sua fácil retirada d'água. Armazéns sólidos também não interessavam ao ramo carvoeiro, cuja carga podia ficar depositada ao ar livre. A articulação das docas à ferrovia demandou, por sua vez, infraestruturas de trânsito para a separação de mercadorias e para a carga e descarga rápidas tanto dos navios quanto dos trens. Assim, a *Victoria Dock*, aberta em Londres em 1855, com conexões ferroviárias e profundidade suficiente para receber os maiores vapores da época, substituiu os armazéns por barracões integrados da melhor forma possível aos trilhos que a circundavam. Esta substituição foi, todavia, uma inovação que logo se generalizou pelo país, com a armazenagem de longo prazo sendo cada vez mais assumida por outros e deslocada para fora das docas. Em geral, o que aconteceu não foi,

portanto, um processo reconstrutivo global e contínuo das infraestruturas que ficavam aquém das novas demandas, mas sim a multiplicação das docas, com o surgimento de instalações mais modernas, sem a supressão das mais antigas. No Tâmis, os trapiches da beira-rio continuavam atraindo em pleno século XX a cabotagem e o comércio exterior de pequena distância, cujos pequenos vapores também frequentavam em outros portos ingleses docas que haviam sido construídas para abrigar a vela.<sup>61</sup>

Levando em consideração este leque de pressões e situações, Gordon Jackson argumentou que a maior realização do *Liverpool Dock Trust*, nos anos 1840 e 1850, foi ter conseguido criar e operar uma mistura conveniente de docas de diferentes tamanhos e funções, capaz de satisfazer as necessidades simultâneas de veleiros, vapores e de um conjunto bastante heterogêneo de ramos comerciais. Com isso deixou formulada nas entrelinhas do seu texto uma indicação fundamental – a de que uma evidência-chave do sucesso das autoridades portuárias é a acomodação da diversidade.<sup>62</sup> Esta perspectiva analítica ilumina a história do porto do Rio de Janeiro.

Arrendado, inconcluso e mal aparelhado, o cais do porto gerou protestos imediatos tanto da mercadoria quanto do navio. No que se refere à primeira, a mobilização galvanizou praticamente todo o comércio importador e exportador, como pode se ver na representação levada à Fazenda no final de outubro de 1910, que reuniu reclamações especificadas por quinze ramos mercantis distintos, e articulou demandas que iam das questões mais gerais às mais específicas.

O comércio de gêneros de estiva pediu o estabelecimento, “quanto antes”, dos armazéns destinados ao “depósito de mercadoria grossa [...], pagando a mesma taxa [...] dos atuais trapiches alfandegados”. O comércio de vinhos endossou esta medida, mas sugeriu outras, entre as quais “que os armazéns, a exemplo do que se fazia nos antigos trapiches da Alfândega, tenham um livro onde possam ser vistas as descargas, não folhas soltas de papel, como ora acontece.” Os exportadores de café pediram para fazer embarques provisórios na doca do Mercado Velho, explicando que até então pagavam para “colocar o café no trapiche,

61 JACKSON, G. *The History and Archeology of ports*. Kingswood: World 's Work Ltd., 1983. p. 73-119.

62 JACKSON, 1983, p. 78-80. Sobre o assunto, ver ainda MILNE, G. Port Politics: interest, faction and Port Management in Mid-Victorian Liverpool. In: FICHER, L.; DAVIES, P. *Harbours and havens: essays in honour of Gordon Jackson*. Research in Maritime History, 1999. p. 35-62. n.16.

debaixo de coberta enxuta, e deste para a catraia [...], 240 reis por saca”, enquanto que agora, “devido ao novo cais”, a despesa aumentara para 500 réis por saca, e o café “fica exposto ao tempo, pois nem sequer uma coberta de zinco existe onde o artigo fique resguardado de qualquer chuva”. Os comerciantes de madeiras apresentaram, por sua vez, demandas mais incisivas, equivalentes, aliás, às que o setor carvoeiro já levava ao governo. Requisitaram a “manutenção dos despachos sobre água para os gêneros grossos” e plena “liberdade nas descargas dos navios em seus primitivos fundeadouros”, com autorização para “daí poderem descarregar para embarcações apropriadas suas mercadorias, [...] a fim de serem depositad[a]s nos seus armazéns do litoral, onde existem as respectivas oficinas”.

No que diz respeito ao navio, as exigências foram frontais. Depois de obterem a concessão da descarga mista, as empresas de navegação transatlântica apresentaram demandas pontuais – “descarga das mercadorias despachadas sobre água pelo pátio do Rosário, em grande escala”, “designação de três conferentes pelo menos para desembaraçar aquelas mercadorias” – mas logo mudaram de estratégia, iniciando a luta radical em prol do direito de escolher não atracar seus navios e trabalhar no mar como sempre haviam feito.<sup>63</sup>

O que chama a atenção neste breve apanhado das demandas é a pressão reiterada para o retorno de procedimentos portuários anteriormente praticados, e o reconhecimento generalizado de que o novo porto só funcionaria a contento se dois aspectos do sistema portuário imperial fossem preservados – a diferença de custo e função entre os armazéns da Alfândega e os trapiches alfandegados, substituídos agora, respectivamente, pelos armazéns internos e os armazéns externos alfandegados do cais; e a rede de armazenagem privada externa à antiga Doca da Alfândega e, agora, ao cais. Em suma, vistas pelo prisma proposto por Jackson, as ações políticas da burguesia comercial falsificam os diagnósticos simplistas a respeito do funcionamento do porto no Império e na Primeira República, pois, diante do desempenho decepcionante do cais, o que a comunidade mercantil carioca fez foi lutar para reconstituir uma acomodação da diversidade que existia, mas que deixara de existir.

---

63 REVISTA DA ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO RIO DE JANEIRO, Rio de Janeiro, ano 6, n. 44, p. 1-3, 3 nov. 1910.

Esta é uma questão instigante. Com relação ao século XIX, seu aprofundamento exige um estudo mais acurado das ações e dos poderes coordenadores do Inspetor da Alfândega. No que se refere à Primeira República, o tema requer a análise do choque de interesses entre os ramos mercantis e os gestores portuários, materializado em inúmeras questões judiciais nas quais a Fazenda e os arrendatários do porto assumiram posições opostas. A proposição de Gordon Jackson abre, portanto, um campo de pesquisa relevante, mas que não é passível de ser explorado aqui. Nas alegações do CNTRJ há, contudo, um assunto que ainda está no ar – a propalada maior rapidez do trabalho no mar. Com ele termino este artigo.

Há duas questões de fundo entrelaçadas nesta valorização da labuta no mar – a da mecanização portuária e naval existente na época, e a do processo de trabalho estivador. No século XIX também houve a aplicação da força hidráulica aos equipamentos portuários e navais, fato ocorrido, no entanto, com maior sucesso a bordo do que em terra. O guindaste movido pelas caldeiras do navio foi uma invenção que logo deu certo, mas o maquinário dos portos enfrentou problemas técnicos por maior tempo. A transmissão da força hidráulica pelo cais não teve uma solução única e evidente, e o número dos guindastes permaneceu circunscrito pelo risco de colisão. A eletrificação posterior dos maquinismos também não produziu um impacto substancial nos portos. Na verdade, exceto nos granéis líquidos e sólidos, os embarques e desembarques não sofreram alterações radicais. Na carga geral, preponderante no movimento portuário carioca, as mercadorias continuaram chegando e saindo em caixas, caixotes, pipas, sacos, toneis e volumes estivados soltos nos porões dos navios, e soltos transportados e empilhados no cais e armazéns. Para serem içados por um guindaste mecânico tinham de ser reunidos e ligados manualmente. Assim, um contingente enorme de operários continuou envolvido com tarefas que permaneceram essencialmente manuais, não só no Rio de Janeiro como em todos os sistemas portuários do mundo.

Em muitos setores e berços dos portos oitocentistas e da primeira metade do século XX não houve, portanto, uma estruturação tecnológica do trabalho, com um sistema de máquinas comandando o processo de trabalho, disciplinando e organizando os trabalhadores. O processo de trabalho era sequencial e dividido em tarefas interdependentes, mas a subdivisão e a especialização

parcelar da atividade produtiva eram impossíveis. As ações não possibilitavam a fragmentação, não sendo cabível pensar num operário especializado em mover um guindaste “até certa altura” ou em carregar um saco “até certo ponto”. Desta forma, o maquinário não exerceu o tipo de pressão e coerção sobre os indivíduos que tendeu a caracterizar a atividade produtiva no contexto fabril. Nos portos, os homens não se tornaram apêndices da máquina, e sim a máquina é que permaneceu um apêndice do homem.

Ora, a bordo, tal como no cais, as operações manuais eram relativamente simples, mas as situações muito mais complexas. O interior de dois navios nunca era igual, existiam mercadorias de todos os tipos e as combinações de estivagem eram infinitas. Consequentemente, o importante não era aprender uma operação manual, mas dominar uma situação de trabalho. Esta complexidade tinha, por sua vez, desdobramentos significativos. Dada a impossibilidade de se reproduzir numa escola a diversidade de situações que o trabalho pressupunha (as diferentes combinações de estivagem; o balanço do mar, o vento, a chuva; o manuseio de cargas danificadas; a labuta no porão quase cheio; o calor sufocante dos porões; etc.), o que permitiria padronizar o treinamento indefinidamente, a aprendizagem da estiva não podia ser generalizada de modo ampliado. Assim, os “segredos” da ocupação tinham de ser transmitidos por instruções práticas e exemplos dados *in loco*, continuando sob o controle da força de trabalho. Este saber operário, base do orgulho e da identidade profissional do estivador, era uma fonte de autonomia e um recurso de poder significativo.

Pressionados pelo alto custo dos vapores e pelo imperativo de maximizar o seu uso, os armadores não podiam ter seus navios parados além do tempo estritamente necessário para efetuar-se um rápido *turn-around*. Compreende-se, agora, porque, ao discutirem os termos iniciais do arrendamento do porto, as companhias de navegação pressionaram o governo e conseguiram manter a estivagem sob seu controle. A alegada questão da segurança da embarcação no mar era real, porém, o que estava em jogo era um trunfo muito maior – poder continuar interferindo nas condições que estruturavam o processo de trabalho realizado a bordo.

Apesar da mecanização dos guindastes, havia um limite físico para a velocidade das operações manuais implicadas no manejo das lingadas. Na estiva, o

ritmo de trabalho e o grau de exploração da mão de obra eram determinados principalmente pelo número de horas trabalhadas, pelo número de operários que compunham os ternos e pelo tamanho ou peso das lingadas. Trabalhar dia e noite era essencial. Por outro lado, quanto mais reduzido o terno, e maior ou mais pesada a lingada, maior o esforço do trabalhador e, com ele, maior a produtividade arrancada do operário. Deste modo, se o cais, pela exiguidade da sua linha de atracação ou outra questão qualquer, não estava sendo capaz de fornecer às companhias de navegação “o número de guindastes correspondentes às disposições dos aparelhos de bordo”, nem lhes permitindo trabalhar “com oito ou dez ternos”, como podiam fazer usando saveiros, melhor ignorá-lo de vez e simplesmente não atracar.

Conclui-se, então, que a tão decantada revolução dos métodos de trabalho decorrente da modernização portuária da primeira metade do século XX é em muitos aspectos um mito coevo que a historiografia brasileira contemporânea incorporou. O mar foi e continuou a ser por muito tempo uma escolha estratégica e recorrente dos armadores brasileiros e estrangeiros não só pelo aspecto logístico já comentado, mas também porque no mar era possível obter frequentemente maior rapidez no carregamento e na descarga. Devido aos inúmeros problemas do cais do porto, foi ao largo que os armadores, usando seus próprios equipamentos de bordo, e numa queda de braços contínua com os trabalhadores de estiva e o seu sindicato, puderam muitas vezes na Primeira República intensificar o uso e a exploração da força de trabalho, e assim alcançar um lucro maior. A escolha, portanto, não era retrógrada, e nada tinha a ver com a rotina. Explica-se pelo interesse capitalista de classe.

## Referências

CRUZ, M. C. V. e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces, *Tempo*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 123-147, 1999.

HOBSBAWM, E. J. National Unions on the Waterside. In: HOBSBAWM, E. J. *Labouring men: studies in the History of Labour*. Londres: Weidenfel and Nicolson, 6. ed. 1979. p. 204-230.

JACKSON, G. *The History and Archeology of ports*. Kingswood: World's Work Ltd., 1983.

JACKSON, G. The Ports. In: ALCROFT, D. H.; FREEMAN, M. J. (Ed.). *Transport in the Industrial Revolution*. Manchester: Manchester University Press, 1983.

MILNE, G. Port Politics: Interest, Faction and Port Management in Mid-Victorian Liverpool. In: FICHER, L.; DAVIES, P. *Harbours and havens: essays in honour of Gordon Jackson*. Research in Maritime History, 1999. p. 35-62. n.16.

TULL, M. Port history in the International Journal do Maritime History (1928-2012). *International Journal of Maritime History*, St. John's, v. 26, n. 1, p. 123-129, 2014.



# O café e a modernização portuária de Santos (1869-1914)<sup>1</sup>

CEZAR TEIXEIRA HONORATO

LUIS CLÁUDIO M. RIBEIRO



O presente artigo busca explorar a configuração de Santos no principal porto exportador de café do Brasil no contexto da modernização capitalista da produção cafeeira, das vias de transporte ferroviário e da operação portuária. A perspectiva é a centralidade logística e a transformação do porto de Santos e sua inserção como grande corredor de exportação na economia-mundo.

O porto de Santos, localizado no município de Santos, no estado de São Paulo, é atualmente o principal porto brasileiro. A área de influência econômica do porto concentra mais de 50% do produto interno bruto (PIB) do país e sua *hinterland* abrange principalmente os estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Aproximadamente 90% da base industrial paulista está localizada a menos de 200 quilômetros do porto santista.

O complexo portuário de Santos responde por mais de um quarto da movimentação da balança comercial brasileira e inclui na pauta de cargas principais importantes produtos, como açúcar, soja, cargas containerizadas, café, milho, trigo, sal, polpa cítrica, suco de laranja, papel, automóveis, álcool e outros granéis líquidos. Em 2007, o porto de Santos foi considerado o 39º maior do mundo por movimentação de contêineres pela publicação britânica *Container Management*, sendo o mais movimentado da América Latina. O sistema de acessos terrestres ao porto é formado pelas rodovias Anchieta e Imigrantes e pelas ferrovias Ferroban e MRS.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Este texto é uma versão modificada do artigo HONORATO, C. e RIBEIRO, L. C. The emergence of Santos as a coffee port, 1869-1914. In: BOSA, M. S. *Atlantic ports and the first globalization, 1850-1950*. Hampshire/Cambridge: Palgrave/Macmillan, 2014.

<sup>2</sup> BRASIL. Secretaria dos Portos. Porto de Vitória. CODESA: Autoridade portuária, Vitória, [20--]. Disponível em: <[www.codesa.gov.br](http://www.codesa.gov.br)>. Acesso em: 7 ago. 2012.

A história da cidade de Santos se confunde com o próprio processo de exploração e colonização do Brasil. Em 1531, a expedição de Martim Afonso de Sousa escolheu a baía protegida onde se encontra o estuário do pequeno Rio Bertioga para instalar a primeira ocupação. Em 1546, o povoado foi elevado à condição de Vila do Porto de Santos e, em 1550, aí se instalou a Alfândega.

Durante os três séculos e meio seguintes, o porto de Santos não se distinguia dos demais pequenos portos coloniais. Contudo, com o início da operação da ferrovia *São Paulo Railway*, ligando o planalto paulista à cidade, em 1867, ocorreu um expressivo aumento da movimentação portuária, particularmente da produção de açúcar, algodão e do café que começava a lentamente ocupar o interior de São Paulo.

Firmas de exportação e importação, casas comerciais de vários tipos, companhias de navegação e todo um conjunto de atividades econômicas diretamente vinculadas ao comércio externo se instalaram na cidade, fazendo ver as dificuldades de operação de um porto colonial que se inseria na economia mundial.

Cena comum também aos demais portos coloniais brasileiros, pode-se perceber – através de documento de 1867– que em Santos:

[...] As embarcações de alto-mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligados a eles por simples pontes de madeira onde transitavam escravos e outros trabalhadores do porto, transportando virtualmente nas costas todas as mercadorias, inclusive as milhares de sacas de café que por ali eram exportadas todos os anos [...].<sup>3</sup>

Conforme exploramos em trabalho anterior,

Pelo Decreto nº 1746 de 1869 o Império Brasileiro passou a tratar dos portos de uma maneira diferenciada do que vinha praticando. Primeiramente, a exploração portuária assumiu a forma de concessão de serviços públicos através de concorrência pública de particulares interessados, cabendo ao Poder Público aprovar os projetos e demais definições de obra, bem como as tarifas dos serviços. O capital estrangeiro poderia ser concessionário desde que instalasse representantes oficiais no Brasil.<sup>4</sup>

3 GITAHY, M. L. C. *Ventos do mar*. São Paulo: UNESP, 1992. p. 24.

4 HONORATO, C. et al. A formação do complexo portuário capitalista no Brasil. Trabalho apresentado ao 6º International Congress of Maritime History, Gante, 2012. p. 20. Mimeo.

O concessionário do porto poderia, pelo Decreto supracitado, desapropriar os terrenos e benfeitorias de particulares necessários para as obras de melhoramento, apesar de tal provisão ser contraditória com o Decreto nº 4.105, de 1865, que reconhecia privilégios dos antigos proprietários de trapiches e demais benfeitorias nas regiões litorâneas.

Ou seja, ao reconhecer o direito dos trapicheiros, de donos de armazéns e de todos os demais operadores da atividade portuária preexistente (alguns instalados desde o período colonial), o Decreto nº 4.105, de 1865, reconhecia antigos privilégios, impedindo a implantação de uma modernização do tipo capitalista no setor, dificultando uma “revolução industrial portuária no Brasil.”<sup>5</sup>

Contudo, o grande impacto sobre a cidade e a sua estrutura portuária está diretamente vinculado à expansão da lavoura cafeeira para o interior de São Paulo, passando Santos a ser o caminho natural para a exportação desse produto para o mercado internacional.

Como se pode ver, este artigo analisará as transformações ocorridas no porto colonial de Santos que foi modernizado para atender às necessidades de escoamento da produção cafeeira de São Paulo. Dessa forma, quanto às fontes de pesquisa e metodologias utilizadas, cabe salientar que o período por nós estudado é considerado no Brasil como pré-estatístico, visto que o país não dispõe de nenhum sistema de coleta e tratamento de dados oficiais. O órgão responsável pelas estatísticas brasileiras, o Instituto Brasileiro de Estatística e Geografia (IBGE), foi criado na década de 1940 e produziu poucas estatísticas históricas. Por outro lado, parte dos dados estatísticos da Companhia Docas de Santos e outras instituições (Associação Comercial de Santos, por exemplo) foram perdidos ao longo do tempo, o que dificulta sobremaneira a montagem de grandes séries estatísticas. Para superar tais dificuldades, buscamos fontes diversas, como as do Ministério da Fazenda, da Companhia Docas de Santos e do Departamento Nacional do Café.

Quando ocorriam conflitos de informação ou lacunas, recorremos a trabalhos científicos atuais e reconhecidos pelo rigor no trato de informações. E para completar as lacunas de informações estatísticas utilizamos ainda documentos de época, que também funcionaram para nós como importantes repositórios de

5 HONORATO et al., 2012.

memória. Da mesma forma, utilizamos a legislação, particularmente, para elucidar o processo de surgimento e desenvolvimento da Companhia Docas de Santos e seu processo de gestão. Por último, foi realizado um rigoroso levantamento das mais recentes produções acadêmicas referentes ao tema do artigo.

## A questão do café no Brasil

A entrada do Brasil na produção capitalista no século XIX muito deve ao cultivo do *Coffea Arabica*, a planta nativa dos planaltos da Etiópia, onde cresce em florestas úmidas em temperaturas entre cinco e trinta graus centígrados. A cultura dos cafezais começou no Brasil ao mesmo tempo que no México, Colômbia, Venezuela, Costa Rica, Cuba e El Salvador, onde foi plantado sob diversos métodos alternativos de cultivo.<sup>6</sup>

No Brasil, para beneficiar-se da crescente demanda, inicialmente os fazendeiros optaram por um projeto de fazenda em que o escravo era parte primordial como mão de obra e como garantia de empréstimos para o plantio. Logo após a independência do país (1822), existiam terras férteis em abundância na região do Rio de Janeiro que eram obtidas gratuitamente e, nestas glebas de florestas virgens, a lavoura cafeeira foi implantada, primeiro sob o regime de trabalho escravo negro e, a partir da década de 1880, com crescente utilização de mão de obra livre de imigrantes brancos, sobretudo italianos, ocupando o oeste de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo.

A escravaria correspondia a cerca de 70% do valor de uma fazenda.<sup>7</sup> No dizer de Martins,

O escravo tinha dupla função na economia da fazenda. De um lado, sendo fonte de trabalho, era o fator privilegiado da produção. Por esse motivo era também, de outro lado, a condição para que o fazendeiro obtivesse dos capitalistas (emprestadores de dinheiro), dos comissários (intermediários na comercialização do café) ou dos bancos o capital necessário seja ao custeio seja à expansão de suas fazendas [...]. Tendo o fazendeiro imobilizado nas pessoas dos cativos os seus capitais

6 CAMARGO, R. de; TELLES JUNIOR., A. Q. *O café no Brasil: sua aclimação e industrialização*. Rio de Janeiro: Serviço de Informação Agrícola, 1953. 2 v.

7 Em 1882, a Associação Comercial de Santos estimava que, do valor de uma fazenda de café, 20% poderia corresponder à avaliação da terra. MARTINS, 1981, p. 25.

[...] subordinava-se uma segunda vez ao capital comercial, mediante empréstimos, para poder pôr em movimento os seus empreendimentos econômicos, inclusive para promover a abertura de novas fazendas e adquirir equipamentos de benefício.<sup>8</sup>

Nessas condições, o Estado forneceu o capital-crédito, que sustentou a ocupação das terras agricultáveis do Sudeste brasileiro. O sistema financeiro, vinculado ao câmbio-ouro, baseava-se no financiamento do Estado através das rendas públicas obtidas pelo movimento comercial. Dessa forma, engendrou-se na sociedade político-econômica brasileira uma relação de dependência mútua entre o Estado e os setores de exportação de produtos agrícolas, já que os fazendeiros repassavam os títulos que recebiam expressos em mil réis (valorizados em relação à libra-ouro) comprando mais escravos para a ampliação da lavoura.

“O Brasil é o café, e o café é ouro”, dizia-se.<sup>9</sup> A expressão dessa dependência dava-se, no mundo financeiro, pela emissão de títulos públicos lastreados no ouro do Tesouro, cuja variação ocorria em relação ao câmbio da libra esterlina, cotada em ouro. No caso do café, ao entregá-lo ao comissário, o fazendeiro geralmente era pago com títulos públicos. A circulação desses papéis, desde a compra no mercado por negociantes até a chegada ao interior da fazenda, era a moeda de troca no complexo cafeeiro.

Da relação entre o volume da safra de café e sua cotação em libra-ouro dependia o *establishment* da sociedade brasileira no Segundo Reinado e nos albores da República (1889) até 1930. Portanto, o Estado brasileiro, através da circulação de papéis públicos, financiava a estrutura econômica da fazenda escravista, lastreando no Tesouro da nação o pagamento dos lucros obtidos pelo traficante de escravos.<sup>10</sup>

Assim, enquanto a sociedade se abastecia de produtos industrializados importados pagando tarifas ao Estado, este, por sua vez, baseava suas receitas nas exportações crescentes de café. Ao final do século XIX, o café exportado era o

8 MARTINS, J. de S. *O cativo da terra*. 2. ed. São Paulo: LECH, 1981.

9 Esta expressão popular continha a ideia de que a monocultura do café bastava ao Brasil, sendo, por isso, criticada pelo Dr. Nicolau Moreira, da Sain. O AUXILIADOR DA INDÚSTRIA NACIONAL. Rio de Janeiro: Saociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, 1884. p. 27-31.

10 Os revezes e transformações ocorridas na vida política do Império se refletiam no sistema financeiro, tornando-o complexo e de difícil análise. Para um melhor entendimento da questão, ler: Almeida (1994), Caldeira (1995), Fragoso (1990), Fragoso (1992), Levy (1988), Machado (1993), Stein [1970].

principal responsável pela maior quantidade de ouro, cotado em libras, que financiava o Estado monárquico brasileiro.

Seguindo essa tendência, a partir das décadas de 1860-1870, as áreas de plantio se expandiram e a exportação de café do Brasil saltou de 2.666.835 sacos de 60 kg, em 1866, para 3.878.382 sacos, em 1875. Dez anos depois, a exportação saltaria para 6.015.036 sacos,<sup>11</sup> a maior parte sendo enviada aos Estados Unidos da América, conforme a tabela 01. Portanto, estando garantido o acesso às terras férteis, à mão de obra e aos mercados, as exigências do grande comércio mundial poderiam ser satisfeitas com as condições socioeconômicas internas existentes. Esses fatores possibilitariam a expansão da lavoura cafeeira para as províncias de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo após 1870, regiões integradas ao mercado de produção e consumo capitalista através da construção de ferrovias, estradas e dos portos para a navegação.

TABELA 1. PORCENTAGEM DA PRODUÇÃO BRASILEIRA NA PRODUÇÃO MUNDIAL

|         |        |
|---------|--------|
| 1820/29 | 18,18% |
| 1830/39 | 29,70% |
| 1840/49 | 40,00% |
| 1859/59 | 52,09% |
| 1860/69 | 49,07% |
| 1870/79 | 49,09% |
| 1880/89 | 56,63% |

Fonte: Martins (1990, p. 39).

Isso também atraía a concentração da mão de obra para a plantação de café, apesar da variação do preço do escravo. Sua concentração no Sudeste aumentava e tendia a manter imobilizada enorme quantidade de capitais no setor exportador, o que ocorria também em províncias produtoras de mercadorias agrícolas exportáveis, como é o caso da cana-de-açúcar e do tabaco, na Bahia e em Pernambuco. Na lavoura cafeeira, Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro

11 O AUXILIADOR DA INDÚSTRIA NACIONAL, (1882, 1884, 1886, 1891).

somavam 521.102 trabalhadores escravos em 1875;<sup>12</sup> uma década depois, a força de trabalho chegava a 728.112 escravos. Assim, o Sudeste reuniria 60,65% do total da mão de obra escravizada no país em 1885.<sup>13</sup>

Tendo em vista o mercado exportador, a produção do café a partir de 1870 expandiu-se em grande escala sobre as melhores zonas florestais de São Paulo, onde existia a “terra roxa”, para o médio e baixo vale do Rio Paraíba, no Rio de Janeiro; para as Zonas da Mata e Sul mineiras; e para os vales dos rios Benevente, Novo e Itapemirim, no Espírito Santo.

Relacionado às técnicas rudimentares de benefício, que lhe atribuía baixo preço, o café brasileiro era vendido como “café dos pobres” nos Estados Unidos da América e na Europa. Mas motivados pelos lucros imediatos e pela abundância de terras nativas os fazendeiros não atentavam para os problemas do método de cultivo que empregavam e tornaram-se os maiores produtores, inundando os mercados mundiais com safras irregulares do pior tipo de café. Por sua vez, a Europa reexportava café inferior de qualquer procedência misturado ao café brasileiro sob a nomenclatura de “café Brasil”, “Rio”, “Santos”, etc. E esta inferioridade do café brasileiro era associada também ao horror à escravidão dos negros praticada no país.

Em 1875, São Paulo possuía um estoque de 106 milhões de pés em produção. Entre 1876 e 1883, esse número duplicou para 211 milhões de pés. Os altos lucros engendraram a ampliação do estoque de pés de café entre 1886 e 1897 para 465 milhões de pés, o que em relação aos 106 milhões de 1876 representa um aumento de 343%.<sup>14</sup> Em 1920, a população de cafeeiros atingiu um total de 824 milhões, e em 1930 ultrapassou a barreira do milhão, atingindo 1.188 milhões.<sup>15</sup>

No início deste trabalho já tratamos da situação precária dos portos “coloniais” brasileiros na primeira década do século XIX e pudemos observar que se tratava de “porto colonial”, conforme trabalho anterior.<sup>16</sup> Nunca é demais lembrar

---

12 O AUXILIADOR..., 1886, p. 231.

13 Ibid., loc. cit.

14 CANO, W. Padrões diferenciados das principais regiões cafeeiras. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 12., 1984, São Paulo. *Anais...*, São Paulo: ANAPEC, 1984. p. 461-80. 1 v.

15 COSTA, I. D. N. da; HERNANDES, V. A.; V. A.; LIMA, J. L. (Org.). *Estatísticas básicas da agricultura paulista (1839-1988)*. São Paulo: FEAUSP, 1990.

16 HONORATO et al., 2012.

que a melhoria dos portos brasileiros preocupava as autoridades coloniais desde 1816.<sup>17</sup> Entretanto, somente na década de 1840 houve uma preocupação clara por melhoramento dos portos – 1841, São Luís do Maranhão; 1845, Salvador; 1855, Rio Grande, etc. –, embora patrocinada pelo Império que, combatido nas suas finanças, principalmente no início da década de 1860, pouco avançou nas obras portuárias.

Pelo Decreto nº 1.746, de 1869, o Império brasileiro passou a tratar dos portos de uma maneira diferenciada. Primeiramente, a exploração portuária assumiu a forma de concessão de serviços públicos através de concorrência pública de particulares, cabendo ao Poder Público aprovar os projetos e demais definições de obra bem como as tarifas dos serviços. Os investidores estrangeiros poderiam ser concessionários desde que instalassem representantes oficiais no Brasil.<sup>18</sup>

No caso de Santos, em 1872 o Conde de Estrela e Francisco Praxedes de Andrade Pertence decidiram propor à Caza Knuzles & Foster de Londres a organização de uma companhia na *City* para a exploração de melhorias do porto. Para tal foi feito um projeto aprovado no ano seguinte. Contudo, este projeto não foi à frente, e no ano de 1879 o engenheiro Milnor Roberts foi contratado para elaborar um novo projeto devido a insistentes pedidos da Associação Comercial de Santos.<sup>19</sup>

Como tal iniciativa também não logrou êxito e a crise de embarque do café em Santos se agudizava a cada safra, a Câmara Provincial de São Paulo aprovou, em 1881, uma lei dando ao governo de São Paulo o direito de melhorar e explorar o porto de Santos. Devido às dificuldades financeiras e técnicas para a execução das obras do porto pelo governo paulista, o Governo Imperial anulou a concessão em 1886 e mandou publicar um novo edital convocando empresários a participarem da concessão.

Finalmente, em 12 de julho de 1888 foi divulgado o resultado da polêmica licitação, dando a José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée, Eduardo Palassim

17 Em 1816, o governador da Bahia autorizou o Conde dos Arcos a abrir um canal no braço do mar em Itapagipe e Jequitaita. apud HONORATO, 1996, p. 83.

18 HONORATO, 1992.

19 HONORATO, C. *O Polvo e o Porto: a cia. docas de Santos e a montagem do Complexo Portuário Capitalista de Santos*. Santos: HUCITEC/PMS, 1996.

Guinle & Outros o direito de executarem os melhoramentos e explorarem o porto de Santos. Imediatamente ocorreu a criação da Gaffrée, Guinle & Companhia.

O Decreto nº 9.979, de 1888, do Império brasileiro, deve ser entendido como uma tentativa de demonstrar uma face moderna e empreendedora, particularmente para as elites da província de São Paulo, que começara a se tornar polo dinâmico da economia nacional na esteira da expansão cafeeira. Neste contexto, a concessão imperial para as obras do porto de Santos<sup>20</sup> compreendia a construção de

[...] um caes e aterro entre o extremo da ponte velha da estrada de ferro e a rua Braz Cubas, o estabelecimento de uma via ferrea dupla de um metro e sessenta centímetros (1m,60) de bitola para o serviço de guindastes e wagons de carga e a construção dos armazéns precisos para a guarda de mercadorias.<sup>21</sup>

O cais originalmente definido em concorrência pública media 866 metros e atenderia a um modelo portuário com molhes ou pontes distribuídas pelo aterrado, formando píeres, muito parecido com o sistema de trapiches que continuariam existindo. No Relatório Saboia e Silva — base para a concorrência —, o engenheiro já apontava que a melhor solução técnica para o caso de Santos, devido à presença de navios a vapor e paquetes, seria o cais retilíneo.

A defesa do argumento é clara:

[...] No caes continuo a descarga de vapores pode ser feita por todas as escotilhas e os guindastes de descarga, bem como os meios de transporte das mercadorias quer sejam carroças, vagões, tramway ou vagões da estrada de ferro, podem com rapidez e sem atropelo algum approximar-se dos navios.<sup>22</sup>

O relatório apresentava uma intenção produtivista capitalista no serviço portuário, racionalizando o trabalho de estiva no embarque e desembarque de

20 BRASIL. Decreto nº 9.979, de 12 de julho de 1888. Autorisa o contracto com José Pinto de Oliveira e outros para as obras de melhoramentos do porto de Santos. *Colecção de Leis e Decretos do Império*, Brasília, DF, Imprensa Nacional, 1888.

21 Contracto entre o Governo Imperial e José Pinto de Oliveira e Outros para Execução das Obras de Melhoramentos do porto de Santos, Província de São Paulo. ACDS/A. O mesmo documento encontra-se transcrito em. BRASIL. Ministério da Viação e Obras públicas. Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes. Rio de Janeiro: Pap. Americana, 1926. p. 25. (Colletanea das Leis, Decretos, Outros Actos Officiaes e Informes Referentes ao Porto de Santos).

22 LOBO, H. *Docas de Santos, suas origens, lutas e realizações*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1936. p. 24.

mercadorias na tentativa de diminuir o tempo de armazenagem e de espera no cais e de integrar com a ferrovia. Para a implantação de um cais linear a concessão governamental era muito acanhada, pequena mesmo, embora os concessionários soubessem de tal fato quando da disputa.

Baseado no referido relatório técnico e alegando a necessidade de retificar as sinuosidades do litoral para manter a profundidade necessária, a Gaffrée, Guinle & Cia. solicitou autorização ao Governo Imperial para prolongar em mais 122 metros o cais em construção, perfazendo um total de 988 metros lineares até o Valongo.<sup>23</sup> Não só conseguiu sensibilizar o governo como adquiriu o direito de

[...] construir, na enseada do Valongo, um dique destinado a reparações de navios e outras embarcações [...]. Terão direito os concessionários de perceber pelos serviços do dique que construir: de jôia e de estadia de navios e outras embarcações que fizerem obras [...].<sup>24</sup>

Além de caminhar no sentido de monopolizar toda a área possível de ser transformada em atracadouro, a Gaffrée, Guinle & Cia. conseguiu expandir-se para o setor de reforma naval, justificada pela inexistência deste serviço na cidade.<sup>25</sup> Na vigência do Governo Republicano Provisório, a Gaffrée, Guinle & Cia. obteve uma das suas maiores vitórias:

O Generalissimo Manoel da Fonseca, Chefe do Governo Provisório constituído pelo Exército e Armada, em nome da Nação, resolve, deferindo a representação feita pela Intendência Municipal da Cidade de Santos, no Estado de São Paulo, autorizar a Empresa Constructora das Obras de Melhoramentos do Porto de Santos a prolongar o cais em vias de execução, desde a Alfândega até ao lugar denominado PAQUETA, uso e gozo das referidas obras por 90 annos contados da presente data, tudo de accordo com os Decretos número 9979 de 12 de julho de 1888 e número 10277 de 30 de julho de 1889, e nos termos das cláusulas que com este baixam [...].<sup>26</sup>

---

23 LOBO, 1936, p. 24.

24 BRASIL. Decreto n.º 10277, de 30 de julho 1880. *Colecção de Leis e Decretos do Império*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1880.

25 LOBO, 1936, p. 24.

26 BRASIL. Decreto n.º 966, de 7 de novembro de 1890. *Actos do Governo Provisório*. Rio de Janeiro, 1890.

O citado Decreto nº 966/1890 concedera a Gaffrée, Guinle & Cia. mais 988 metros lineares de terras de marinha a serem transformados em cais, para além dos 884 metros lineares previstos na concorrência pública. Com isso o concessionário passou a ter o direito de explorar um cais de 1.872 metros lineares de extensão, além de garantir<sup>27</sup> o tempo máximo permitido pela legislação concessionária brasileira para a exploração de serviços públicos: 90 anos. Não satisfeita, a Companhia Docas de Santos, sucessora da Gaffrée, Guinle & Cia., continuou na luta pela expansão dos seus serviços com vistas à monopolização de todo o conjunto de atividades relacionadas ao porto de Santos.

A solene inauguração da pequena parcela do cais não conseguiu dar conta do crescente volume de cargas embarcadas por Santos. A companhia conseguiu sensibilizar o Governo Federal de que a solução estaria na ampliação da área concessionada. Talvez por isso o Presidente da República, atendendo aos apelos da concessionária, inovou o antigo contrato, autorizando o prolongamento do cais de Paquetá a Outeirinhos, aumentou o capital para 14.627:194\$707 e fixou um novo prazo para a conclusão da obra:

O Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, atendendo a necessidade de debelar, no menor prazo possível, a crise que actualmente affecta o serviço de embarque e desembarque das mercadorias do porto de Santos, Estado de S. Paulo, e considerando o estado actual do câmbio e a alta dos salários, assim como o inevitável augmento de despesa que acarreta a grande rapidez a execução das obras, resolve innovar o contracto a que se refere o Decreto número 9979, de 12 de julho de 1888, com os concessionarios da Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos [...] A empresa fica autorizada a prolongar o caes desde Paquetá até o logar denominado Outeirinhos [...] Para conclusão da construcção do trecho do caes de Paquetá a Outeirinhos fica concedido o prazo de cinco annos, contados de 7 de Novembro de 1895, data em que deve estar terminada a construcção de todo o caes concedido antes desta data.<sup>28</sup>

Com essa decisão, o Governo Federal prolongou o controle do cais em mais 2.848 metros, passando a concessionária a deter 4.720 metros lineares de extensão. Tratava-se, à época, da única área possível de ser transformada em espaço

27 BRASIL, Decreto nº 966, de 7 de novembro de 1890.

28 BRASIL. Decreto nº 942, de 15 de julho de 1892. *Colecção de Leis e Decretos do Império*, Rio de Janeiro, 1892.

portuário. Na prática, tornou impossível a manutenção dos antigos trapiches e, mais ainda, o eventual surgimento de outra empresa portuária no mesmo espaço.

Assim se estabeleceu o monopólio portuário em Santos! Muito embora os debates parlamentares e documentos oficiais do Império condenassem a monopolização de um serviço público numa mesma região, o que estava também expresso desde o Decreto-lei nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, que regulamentou as concessões de melhoramentos portuários, passando pelo Decreto nº 9.979/88, que concedeu as obras de melhoramentos do porto de Santos a Gaffrée, Guinle & Cia., ainda assim, por força do estatuto legal original, os concessionários obtiveram a preferência para a execução de todas as obras que se tornassem necessárias no porto de Santos durante o prazo da concessão.<sup>29</sup>

Todavia, como visto, novas obras foram contratadas com a Gaffrée, Guinle & Cia. para a ampliação do porto de Santos, sem concorrência pública, envolvendo uma extensão territorial cinco vezes maior que a original, e o que é mais característico, transformando o porto de Santos em monopólio de fato da Companhia Docas de Santos. Finalmente, as decisões governamentais possibilitaram a construção de um espaço geográfico para a atividade portuária do tipo capitalista, monopolizado por um único grupo empresarial.<sup>30</sup>

Adicionalmente, o concessionário do porto poderia, pelo Decreto nº 1.746/1869, desapropriar os terrenos e benfeitorias de particulares necessários para as obras de melhoramento, apesar de tal provisão ser contraditória com o Decreto nº 4.105, de 1865, que reconhecia privilégios dos antigos proprietários de trapiches e demais benfeitorias nas regiões litorâneas.

## O setor de armazenagem

Quanto ao avanço da Cia. sobre o setor de armazenagem, este deve ser entendido sob dois aspectos. No primeiro trata-se de construir armazéns no interior das “dependências” da empresa, ou seja, na faixa de aterrado entre o atracadouro e a rua, justificada como uma “necessidade operacional” do movimento portuário.

29 BRASIL, Coleção de Leis, 1888.

30 MOREIRA, R. *O Movimento operário e a questão cidade-campo no Brasil: estudo sobre Sociedade e espaço*. Petrópolis: Vozes, 1985.

No segundo caso, estava em jogo a construção de armazéns nos terrenos limítrofes ao porto, em plena área comercial, “disputando” com os antigos proprietários o mercado de armazenagem, particularmente de café.

Enquanto no contrato original, derivado do Decreto nº 9.979, de 1888, estava prevista a construção de telheiros ou galpões,<sup>31</sup> a concessionária solicitou do Governo Federal a substituição desta obrigação pelo direito de construir um armazém alfandegado<sup>32</sup> que desse “[...] abrigo, nos ditos armazéns, as mercadorias que transitarem pelo cais e forem sujeitas a se deteriorar, ficando essas mercadorias isentas da taxa de armazenagem, quando retiradas dentro do prazo de 48 horas.”<sup>33</sup>

Na realidade, a construção de armazéns e o aumento da amurada do cais compunham a estratégia dos comerciantes de Santos de pressionar o Governo Republicano Provisório para melhorar o embarque e desembarque de mercadorias. No dizer de um cronista: “O cais, por carência de armazéns, vivia abarrotado de mercadorias, cujos fardos invadiam a rua Xavier da Silveira e ali ficavam ao sol e ao relento, inflamando em certos indivíduos o delírio da rapina.”<sup>34</sup>

Devido à crise, a Associação Comercial de Santos convidou Ruy Barbosa, ministro da Fazenda do Governo Provisório, a visitar a cidade e buscar soluções para o problema. Solicitada pelo ministro à Câmara Municipal de Santos a constituição de uma comissão para estudar o assunto, esta se pronunciou da seguinte maneira:

O modo mais conveniente de levar avante estas obras, não só no mais curto prazo, como também com toda a garantia de segurança e boa execução, tendo sido maduramente pensado, foi reconhecido convir melhor ser por unidade de preço, ficando encarregada de executá-las a atual empresa do cais de Santos, sendo fiscalizada pelo atual engenheiro fiscal da mesma empresa.<sup>35</sup>

31 Contracto entre o Governo Imperial e José Pinto de Oliveira e outros para execução das Obras de Melhoramentos do Porto de Santos, Província de São Paulo – ACDS/A.

32 Entende-se por “armazém alfandegado” aquele que está sob custódia da Alfândega.

33 BRASIL. Decreto nº 74, de 21 de março de 1891. Actos do Governo Provisório. [S.l.], 1891.

34 SOBRINHO, C. S. *Santos noutros tempos*. São Paulo: [s.n.], 1953. p. 401.

35 SOBRINHO, 1953.

O parecer da referida comissão municipal atendia aos interesses da concessionária por lhe possibilitar a expansão da armazenagem, ainda dominada pelos setores tradicionais. De pouco adiantou a manifestação de desgosto dos antigos donos de armazéns, visto que a inserção econômica do Brasil na ordem capitalista internacional impunha a racionalização dos serviços e a diminuição de custos das operações portuárias.

Em 29 de janeiro de 1892, através do Aviso nº 33, o ministro da Agricultura, Commercio e Obras Públicas autorizou o Inspetor do 5º Distrito dos Portos de Marinha a

[...] permittir a inauguração provisoria do trecho de 260 metros correntes de caes, conforme requereram os concessionarios e constructores das obras de melhoramentos do porto de Santos se verificardes estarem satisfeitos os requisitos necessarios para esse fim, em vista do respectivo contracto.<sup>36</sup>

O Decreto nº 943, de 15 de julho de 1892, autorizou a construção do armazém número 2 dentro da faixa do cais<sup>37</sup> que já havia sido ampliada de 20 metros, no contrato original,<sup>38</sup> até aquela que a empresa necessitasse e fosse aprovada pelo governo para a construção de outros armazéns. O Decreto nº 1.069, de 5 de outubro de 1892, aprovou o orçamento de mais cinco armazéns para o serviço do cais de Santos a serem construídos no trecho do cais entre o Arsenal de Marinha e o enrocamento que precedia a ponte da *São Paulo Railway Company*.<sup>39</sup>

Tendo como justificativas os interesses fiscais do governo e a preocupação com o comércio de longo curso, o ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas autorizou a Cia. Docas a construir um armazém especial destinado aos materiais inflamáveis e corrosivos na parte do cais denominada “Allamoá”.<sup>40</sup> O mesmo ocorreu com um galpão destinado ao recebimento de carvão que foi concluído em abril de 1899.<sup>41</sup>

36 BRASIL. Ministro da Agricultura, Commercio. Aviso nº 33, de 29 de janeiro de 1892 Apud BRASIL, 1926, p. 44.

37 BRASIL. Decreto nº 943, de 7 de maio de 1892 e Termo de Novação correspondente de 20/07/1892.

38 BRASIL, Coleção de Leis, 1888.

39 BRASIL. Decreto nº 1.069, de 5 de outubro de 1892.

40 BRASIL. Ministro da Agricultura, Commercio. *Aviso nº 426, de 19 de outubro de 1894*. [S.l.], 1894. BRASIL. Decreto nº 2.490, de 5 de maio de 1897.

41 Aviso nº 109, de 15 de abril de 1899.

Ao longo da primeira década do século XX, a Cia. Docas de Santos expandiu ainda mais a sua participação no setor de armazenagem, chegando em 1909 a ter 23 armazéns internos – na área do cais – e nada menos que 12 armazéns externos, contando para isso com isenções fiscais e vantagens na desapropriação dos terrenos que lhe interessavam.<sup>42</sup>

A consolidação da Cia. Docas de Santos resultou, portanto, e em grande parte, das articulações da Cia. com o Estado, tendo por meta fundamental a implantação de um sistema portuário capitalista através da luta pela monopolização do embarque e desembarque de mercadorias em Santos, bem como pela monopolização dos armazéns, do transporte, do conserto de navios, do abastecimento de energia elétrica, etc.

O crescimento do tipo “tentacular” da Cia. Docas na vida de Santos foi percebida pelos contemporâneos que, não sem razão, a apelidaram de “Polvo”.<sup>43</sup> Conseguindo o monopólio do cais, o polvo buscou expandir os seus domínios sobre as atividades paralelas às de embarque e desembarque de mercadorias, como os armazéns, por exemplo. Outro aspecto a ser considerado é que, ao assim proceder, a Cia. Docas de Santos podia integrar o sistema ferroviário da *São Paulo Railway Co.* ao seu próprio sistema ferroviário e, através de guindastes, embarcar mais rapidamente as mercadorias e enfraquecer definitivamente os antigos carroceiros que trabalhavam na orla portuária de Santos.

Processo análogo ocorreu com o transporte de mercadorias dos armazéns até as embarcações, e vice-versa, com a montagem, por parte da Cia. Docas, de um sistema ferroviário próprio após a autorização do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas para

[...] estabelecer com a possível presteza, na rua do caes, adjacente a face posterior dos armazéns já construídos por aquella companhia, uma linha ferrea dupla, semelhante a existente na faixa do caes, com o fim de fazer cessar a irregularidade do trafegamento de carga e descarga promiscuamente na faixa exclusiva do litoral [...].<sup>44</sup>

42 COMPANHIA DOCAS DE SANTOS. Memorial Apresentado ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas em 11 junho de 1909. [São Paulo], 1909.

43 Trata-se de uma identificação pejorativa criada pela imprensa de oposição à Cia. Docas de Santos, devido à sua expansão sobre as várias atividades relacionadas ao porto.

44 BRASIL. Ministério da Viação. Aviso nº 342, de 28 de agosto de 1894. [S.l.], 1894. p. 73.

Pouco tempo depois, em 24 de junho de 1902, através do Decreto nº 4.756, a Cia. Docas de Santos foi autorizada a estender a linha férrea de Outeirinhos até Forte Augusto para “facilitar” o transporte de mercadorias dos armazéns até o cais. Considerando as limitações das fontes históricas é muito difícil, senão excepcional, quantificar a extensão da linha férrea da Cia Docas. Contudo, em relatório consta que somente no ano de 1911 foram executados 4.678 metros de trilhos ferroviários, além de 4 desvios e 8 cruzamentos de trilhos.<sup>45</sup>

A expansão tentacular da Cia. Docas de Santos também se manifestou no setor de produção de energia elétrica. Desde 1894 o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, preocupado com a evasão fiscal, roubo de mercadorias e com a diminuição do tempo de operação da carga, autorizou a Docas a implantar um sistema de “iluminação, a luz eléctrica, em toda a área do caes, de modo a permitir a descarga, a noite, segundo as exigencias do serviço aduaneiro”.<sup>46</sup>

Essa autorização ocorreu apenas a um ano da inauguração do primeiro serviço de iluminação pública do Brasil e da América do Sul, na cidade de Campos, na província do Rio de Janeiro, a partir de uma usina termelétrica.<sup>47</sup> No mesmo ano de 1883 foi instalada a primeira usina hidrelétrica no Ribeirão do Inferno, afluente do Rio Jequitinhonha, em Diamantina, Minas Gerais.<sup>48</sup>

Em 1901, o Presidente da República, atendendo ao requerimento da Cia. Docas de Santos, concedeu “[...] autorização para utilizar a força hydraulica do Rio Jurubatuba e seus affluentes, transformando-a em luz e forja electrica motora, nas oficinas e caes da Companhia”.<sup>49</sup>

Com o Decreto nº 4.235, de 11 de novembro do mesmo ano, o Presidente da República, Campos Salles, atendeu a um outro requerimento da empresa para que pudesse utilizar o Rio Jurubatuba ou outro que se mostrasse melhor, e ampliou

---

45 COMPANHIA DAS DOCAS DE SANTOS. Relatório da Directoria do Anno de 1911. Rio de Janeiro, 1911. p. 24.

46 Aviso nº 426, de 19 de outubro de 1894. Apud BRASIL, 1894, p. 75.

47 CENTRO DA MEMORIA DA ELETRICIDADE. A Cerj e a História da Energia Elétrica no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Memoria da Eletricidade, 1993.

48 Ibid., p. 30.

49 BRASIL. Decreto nº 4.088, de 22 de julho de 1901. *Diário Oficial da União*, [S.l.], Seção 1, 25 jul. 1901, p. 3579.

[...] a autorização concedida pelo art. segundo do Decreto número 4.088, de 22 de Julho do corrente anno, afim de que possa a Companhia Docas de Santos utilizar a força hydraulica dos rios que os respectivos estudos demonstrarem convenientes a transformação em luz e força electrica motora nas officinas e serviços do caes de Santos a cargo da referida Companhia.<sup>50</sup>

Com a apresentação dos estudos da Cia. Docas de Santos que reconheciam o Rio Itatinga como melhor para a produção de energia elétrica, o Governo Federal, em 1906, autorizou a sua utilização.<sup>51</sup>

Com relação à entrega das obras do cais, a Lei Orçamentária da União para 1897, aprovada pelo Congresso Nacional, definiu uma prorrogação, por mais cinco anos, a contar de 07 de novembro de 1895, para a entrega da seção do cais até Paquetá, prazo fixado em contrato. A nova data de inauguração passou a ser 7 de novembro de 1900 para esta parte do cais, e para 1905 a parte compreendida entre Paquetá e Outeirinhos.<sup>52</sup> Em 15 de outubro de 1900, pouco depois de expirado o novo prazo, o Presidente da República, Campos Salles, prorrogou por mais dois anos – até 7 de novembro de 1902 – a entrega das obras do cais até Paquetá.<sup>53</sup>

Como o prazo para a conclusão de toda a extensão do cais, incluindo a seção Paquetá-Outeirinhos, estava acoplado à entrega da parte anterior, o prazo para a conclusão das obras desta seção foi automaticamente prorrogado para 7 de novembro de 1907. A 3 de julho de 1906, o Presidente da República Rodrigues Alves e seu ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas autorizaram uma nova prorrogação de cinco anos para a entrega ao tráfego do trecho Paquetá-Outeirinhos, marcando como data definitiva o dia 7 de novembro de 1909 para a entrega do cais, e 7 de novembro de 1912 o grande aterro correspondente ao trecho do cais.<sup>54</sup>

Finalmente, no dia 6 de novembro de 1909, véspera do derradeiro prazo, realizou-se a solenidade de inauguração de todo o cais, ficando a parte do aterro

---

50 BRASIL. Decreto nº 4.235, de 11 de novembro de 1901. *Diário Oficial da União*, [S.l.], Seção 1, 13 jan. 1901, p. 5349.

51 BRASIL. Decreto nº 6.139, de 11 de setembro de 1906. *Diário Oficial da União*, 13.09.1906, p. 4817.

52 BRASIL. Lei nº 429, de 10 de dezembro de 1896 – Orçamento Geral da União – Brasil: Leis e Decretos, 1896.

53 BRASIL. Decreto nº 3.807, de 15 de outubro de 1900.

54 BRASIL. Decreto nº 6.080, de 3 de julho de 1906.

para dois anos depois. Ao raiar da segunda década do nosso século, a Companhia Docas de Santos tinha, por força de suas articulações com o governo tanto no Império como na República, monopolizado todo o cais, incluindo o transporte de mercadorias, o embarque/desembarque de mercadorias, os armazéns e até mesmo tinha avançado no domínio de energia elétrica da cidade de Santos, contando, para isso, com o relaxamento do Poder Público no cumprimento de cláusulas contratuais.

Não se deve esquecer que a Companhia Docas de Santos foi a primeira empresa brasileira – a maior do país no início do século XX – do setor portuário, composta por acionistas nativos cujos capitais tinham origem no setor de serviços, particularmente o comercial, sediado no Rio de Janeiro. E, ao contrário do que a historiografia tradicional apontava, não incluía nenhum acionista de São Paulo ou mesmo ligado à produção e comercialização de café. Convém ainda realçar a inexistência de uma administração central dos portos brasileiros no período estudado, ficando a administração de cada porto definida pelo arrendatário, e referendada pelo Governo Central.

## O porto de Santos e a exportação do café

A construção de uma infraestrutura portuária condizente com a expansão da fronteira agrícola do café em São Paulo, partindo das antigas plantações do Vale do Rio Paraíba do Sul para a região do planalto central e o “Oeste novo”, onde havia solos de excelente qualidade, escravos, migrantes livres e imigrantes europeus em abundância, foi o complemento essencial para a dinamização da economia cafeeira do Brasil nas últimas décadas do século XIX. Além disso, a construção de inúmeras ferrovias pelas novas regiões cafeeiras, para escoar as safras de café para o porto de Santos, significou a superação da antiga economia colonial. Por outro lado, a própria fazenda cafeeira, ainda que tenha permanecido escravista até a Abolição, também se modernizou com o impulso tecnológico dado pela introdução de modernas máquinas de beneficiamento do café que lhe permitiram ganho de escala ao embarcar o produto com maior rapidez

e qualidade, ao mesmo tempo em que pode desprender-se do trabalho escravo e das condições climáticas no preparo do produto.<sup>55</sup>

O resultado do processo integrado de modernização da lavoura cafeeira, conjugando melhoria do grão e a diminuição do tempo de estocagem e do transporte para o porto, fez de Santos o principal porto marítimo da economia brasileira.

Conforme se explicou anteriormente, havia uma crescente demanda pela construção de uma infraestrutura moderna no porto de Santos em relação a outros portos brasileiros nas décadas que antecederam a construção de suas docas, isto é, entre 1860 e 1880, à medida que se intensificava a ocupação das terras do interior de São Paulo, acarretando um brusco aumento da demanda pela ampliação da oferta de serviços de transporte terrestre e portuário para o atendimento da lavoura de café e de outros setores econômicos que também cresciam.

Transpondo para percentuais, os dados acima indicam que, se em 1860 o embarque por Santos representava apenas 7,6% das exportações brasileiras, em 1870 passava para 9%, e em 1880 já representava 14% das exportações nacionais de todos os produtos. De fato, neste período, o porto do Rio de Janeiro, também de tipo colonial, concentrava historicamente a maior parcela da movimentação comercial com o exterior e a cidade acumulava com o porto as suas atividades burocrático-administrativas de sede do Império do Brasil. Além disso, o plantio do café em escala comercial e exportável começara cedo em território do próprio Rio de Janeiro, antes mesmo da independência do Brasil, e isto favoreceu que as primeiras exportações fossem satisfeitas com o equipamento existente para embarque no porto da Corte.

Os dados de 1818 indicam que neste ano o Rio de Janeiro exportou 89.649 sacas de 60 kg de café e daí em diante manteve crescente volume, em média de 221.500 sacas anuais, chegando a embarcar 444.478 sacas em 1828. Isso representou um salto de 445,8% da quantidade exportada em apenas uma década. Tal aumento, além de revelar a boa aceitação do café nos mercados europeu e norte-americano, também demonstra que o café caíra no gosto dos brasileiros,

---

55 RIBEIRO, L. C. M. *Ofício criador: invento e patente de máquina de beneficiar café no Brasil (1878-1910)*. 1995. 282 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

já que o consumo interno saltou de 65.000 sacas, em 1819, para 445.000 sacas, em 1828.<sup>56</sup>

Dessa forma, configurava-se nos arredores da Corte brasileira o bem-sucedido caminho comercial do café e a configuração do porto do Rio de Janeiro cada vez mais associado ao embarque deste produto durante a primeira metade do século XIX até a década de 1870, quando as províncias de São Paulo, Bahia, Minas Gerais e Espírito Santo se lançaram ao cultivo da apreciada rubiácea, tendo os dois últimos produtores concentrado suas exportações no Rio de Janeiro que, dessa forma, praticava o maior volume comercial do país.

Tal crescimento subordinava-se à disponibilidade de terras virgens e trabalhadores em crescente demanda pela expansão das fazendas do Vale do Rio Paraíba. Interessante ver que ainda na década de 1870 a produção de toda a província de São Paulo (447.580 sacas) atingia a produção média que o Rio de Janeiro exportara 50 anos antes. Neste ano, porém, o Rio de Janeiro exportou 1.832.947 sacas; contudo, São Paulo já se pronunciava como potencial concorrente das demais regiões produtoras e fortemente vinculada ao escoamento por Santos.

Na verdade, os prognósticos de aumento da produção do café paulista se confirmavam a cada ano, uma vez que a exportação fluminense mantinha-se, a partir da década de 1870, em crescimento menor do que o verificado na província vizinha. De fato, enquanto a média de crescimento da exportação pelo Rio de Janeiro crescera em 109,8 % nesta década, a produção paulista média crescia mais que o dobro, chegando a atingir 232,8% de crescimento (2.012.746 sacas) no mesmo período.

Sendo assim, por volta do ano de 1880 a exportação pelo Rio de Janeiro chegava a 60,92% do volume de café exportado pelo Brasil, enquanto Santos exportava cerca de 32,90% do total, ficando outros portos, como Vitória e “Bahia”, somados, com apenas 8,2% do total. Dez anos depois, entre 1889/1890, o porto do Rio de Janeiro já havia trocado de posição com o porto de Santos, estando aquele responsável por 32, 65% (1.509.271 sacas), enquanto este chegava a 44,17% (2.041.503 sacas) de todo o café exportado pelo Brasil, estimado em 4.622.000 em

---

56 Dados produzidos a partir das informações fornecidas por Ramalho Ortigão em: “A influência do café na economia e nas finanças nacionais”. In: REIS, M. W. *O Café no Rio de Janeiro: textos selecionados de história fluminense*. Niterói: ICHF/UFF, [1970].

um ano de “quebra” de produção da lavoura e consequente elevação dos preços internacionais do produto.

Tudo isso vem justificar as renovadas concessões de ampliações de áreas à Cia. Docas de Santos para a construção de cais e armazéns ao longo da orla portuária. E devemos ainda tomar em conta que as exportações pelo porto de Santos acompanhavam a expansão da lavoura cafeeira em São Paulo e que a mesma também induziria à formação de companhias por ações para o investimento em construção e exploração dos serviços de transporte por estradas de ferro.<sup>57</sup>

Podemos observar que São Paulo experimentou um “movimento de conjunto” na relação sociedade/economia cafeeira em consonância com as mudanças maiores (de regime de governo monárquico para republicano; da mão de obra escrava para livre; de meios tecnológicos rudimentares para a construção de infraestrutura) que ocorriam no Brasil, e se preparava para ser o eixo das mudanças políticas e econômicas que viriam.

De fato, as safras de café aumentavam ano a cada ano e a demanda externa pelo produto brasileiro e o consumo interno não deixavam dúvidas sobre a premência da construção do porto de Santos em bases de operação e gestão capitalistas. Na década de 1890, por exemplo, quando as transformações do porto começaram a ser executadas, subiram tanto a produção de café de São Paulo e do Brasil como um todo como a movimentação de embarque por Santos, que alcançou crescimento médio de 58,05%, chegando a 4.195.696 sacas anuais, enquanto o Rio de Janeiro ficou em apenas 19,18% (1.337.418 sacas) da média brasileira, que subiu para 7.222.656 sacas de café anuais.

Na década seguinte e até o início da Grande Guerra (1914), o crescimento das exportações brasileiras foi ainda maior. Neste período o Brasil alcançou pela primeira vez o marco de 10 milhões de sacas de café exportadas, ficando uma média de 12.492.818 de sacas no período. Deste montante, o porto de Santos foi responsável pela exportação de 71,14% em média anual (8.878.203 sacas), enquanto o porto do Rio de Janeiro, apesar de somar a produção do território do Rio de Janeiro com a exportação de parte do café do Espírito Santo e de Minas Gerais e assim ter recuperado parcela do volume exportado em relação à década anterior, atingiu apenas cerca de 24,30% das exportações anuais do Brasil entre 1900 e

---

57 RIBEIRO, 1995.

1914, representando um total de 307.464.000 de libras esterlinas no período. A tabela 02 demonstra a participação dos estados brasileiros nos percentuais de produção do café:

TABELA 2. PRODUÇÃO DE CAFÉ DOS PRINCIPAIS ESTADOS DO BRASIL (SACAS DE 60 QUILOS)

| Safras    | Produção de Café dos Principais Estados do Brasil<br>(Sacas de 60 quilos) |              |                |                |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------|----------------|
|           | Estados Produtores                                                        |              |                |                |
|           | São Paulo                                                                 | Minas Gerais | Espírito Santo | Rio de Janeiro |
| 1900-1901 | 8.932.000                                                                 | 3.137.000    | -              | * 1.264.000    |
| 1906-1907 | 15.392.000                                                                | 3.328.000    | 748.000        | ** 739.000     |
| 1908-1909 | 9.533.000                                                                 | 2.786.000    | 461.000        | *** 739.000    |
| 1909-1910 | 12.124.000                                                                | 1.993.000    | 408.000        | * 746.000      |
| 1914-1915 | 9.207.000                                                                 | 3.676.000    | 968.000        | 1.180.000      |

Fonte: Anuário Estatístico do Café (1938, p. 12).<sup>58</sup>

\*média do período \*\* média de 1904-05 \*\*\* média de 1908-09

Explicando o papel fundamental do porto de Santos no desempenho das exportações de café de São Paulo, um dos maiores líderes empresariais do período, o presidente da Companhia Docas de Santos, Guilherme Guinle, demonstra que o crescimento da economia paulista e o conseqüente impulso que experimentara a economia brasileira no final do Império e na República estavam plenamente explicados pela ampliação dos mercados mundiais do café e pelo aproveitamento do comércio desta mercadoria para atrair receitas em libras, tendo, para isso, as lavouras paulistas e o porto de Santos se adaptando em tempo hábil para proporcionar este salto da economia brasileira:

[...] Em tempos recentes, os fatos já se incumbiram de assinalar que a produção exportável e transportes marítimos rápidos e seguros, se dependem reciprocamente, tornando-se preciso para que os transportes marítimos e, em particular, a aparelhagem portuária se aperfeiçoem em volume de mercadorias que assegure o rendimento dos capitais investidos, sendo igualmente verdadeira a proporção vice-versa.

58 ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CAFÉ. 5. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1934.

Todo fenômeno, por mais que disfarce a sua origem em causas fragmentárias, deve ter, forçosamente, uma causalidade básica. No caso do desenvolvimento do porto de Santos e da colateral expansão da economia paulista, qual seria essa causa tão poderosa? De certo que foi o café, e que continua a ser o café, mercadoria privilegiada imposta ao consumo do mundo [...]. Da mesma forma que o café constitui atividade fundamental e a riqueza básica de São Paulo, sem cujo auxílio não teríamos as indústrias que possuímos [...]. É o café o produto de resistência de que se dispõe o porto de Santos, considerado como sede de uma empresa que explora os serviços portuários, produto que garante a tranquilidade dos capitais empregados nesse ancoradouro e permite a vigência de taxas módicas para a tonelagem da importação.<sup>59</sup>

De fato Guinle tinha razão, pois quando confrontamos o intercâmbio comercial do Brasil com alguns dos principais mercados mundiais no período de 1901 a 1914, e transpomos o volume de mercadorias comercializadas pelo Brasil para os valores cambiais praticados no seu comércio exterior, vemos que com a Alemanha (RFA), em 1901, as exportações somaram 6.014.842 libras contra 2.012.651 libras gastas com importação, chegando o saldo em favor do Brasil à ordem de 4.002.191 libras. Nos anos seguintes os valores de exportação decaíram enquanto os de importação tiveram altas consistentes, o que fez cair o saldo da balança comercial para o Brasil, até que em 1912 o valor das exportações (10.684.814 libras) por pouco não se iguala ao de importações (10.909.070 libras). Nos anos seguintes (1913 e 1914), que antecederam a Primeira Guerra, o movimento da balança comercial voltou a patamares do século XIX, ficando as exportações em 4.637.337 libras, enquanto as importações somaram 5.719.045 libras, gerando um saldo negativo de 1.071.208 libras inglesas.

Já com a Grã-Bretanha a balança comercial oscilou um pouco menos em valores nominais, mas manteve as fortes oscilações do mercado. Enquanto as exportações somavam 5.259.667 libras esterlinas e as importações 6.709.338 libras, em 1906 esta relação começa a mudar quando a produção brasileira dá um salto para 9.294.707 libras gastas em importação, enquanto a exportação sobe menos, ficando em 8.544.904, e o saldo negativo em 749.803 libras esterlinas. No ano seguinte, o salto das importações é ainda maior, de 8.657.955 libras de exportação contra 12.155.110 libras para a importação, com saldo negativo de 3.498.155 libras.

---

59 ANÚARIO ESTATÍSTICO DO CAFÉ, 1934.

Deste momento em diante, o cenário que antecede a Primeira Guerra parece influenciar a economia interna, que, associada à necessidade de investimentos, elevou o valor gasto com as importações, enquanto os valores de exportação também decaíram para valores equivalentes a 1902, com saldo sempre negativo para o Brasil.

Prosseguindo a análise para a balança comercial agora com os EUA, talvez devido ao cenário de ausência do conflito naquele território e da necessidade de importar máquinas e equipamentos, o intercâmbio comercial favorável ao Brasil partiu de 17.462.650 libras, em 1901, contra 2.659.237 libras em valores importados, gerando um saldo positivo de 14.812.413. A maior variação desses valores ocorreu novamente em 1912, quando o Brasil vendeu 29.200.594 libras contra 9.899.036 libras, um saldo comercial favorável de 20.311.558 libras esterlinas. Daí em diante, até o último ano desta série, em 1914, o intercâmbio comercial diminuiu, chegando as exportações a atingirem 19.001.781 de libras neste ano, contra 6.222.948 em importações, com saldo positivo de apenas 12.873.833 libras.

Justificando nossas assertivas sobre a importância do porto de Santos, diante da análise da balança comercial, falava o maior empresário brasileiro no início dos anos 1930 a respeito do peso relativo das exportações do café por Santos no conjunto das transações comerciais do Brasil desde os primeiros anos do século XX: “[...] quando se fala em relevo da exportação pelo porto de Santos, implicitamente nesta afirmativa se traduz o culminante papel que o café exerce nos totais respectivos.”<sup>60</sup>

E logo demonstrava em números que o equipamento portuário de Santos destinava-se, sobretudo, ao embarque do café. Guinle nos mostra, ao mesmo tempo, também pela movimentação por Santos, que a produção agrícola do café acompanhara a construção das instalações portuárias deste porto que, dessa forma, superou o crescimento do conjunto dos demais produtos por ali exportados. Vejamos:

Para se ter uma ideia completa do valor do café, na exportação efetuada pelo porto de Santos, durante o presente século, isto é, de 1900 a 1926, basta dizer que nos últimos 26 anos saíram para o exterior do Brasil, via Santos, 241.239.906 sacas de café, no valor de 17.328.140 contos de réis, cuja equivalência, na moeda

<sup>60</sup> ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CAFÉ, 1934, p. 61.

internacional, produz 724.806.000 libras esterlinas. Confrontando-se estes algarismos com a exportação total de Santos, vemos que, no mesmo período, atinja ela a 18.482.560 contos de réis, ou com 50.073.000 libras esterlinas, menos, portanto, do que o valor do café exportado apenas em qualquer um dos últimos anos.<sup>61</sup>

## Considerações finais

Ao longo deste artigo, buscamos caracterizar a importância das exportações de café para o surgimento e o desenvolvimento do porto de Santos como um complexo portuário capitalista brasileiro desde o final do século XIX até o início da Grande Guerra, quando os negócios internacionais foram grandemente prejudicados. Para tal, utilizamos fontes diversas, principalmente as de natureza estatística, que demonstram cabalmente tal afirmativa.

Ao se consolidar como produto principal da pauta de exportações do Brasil, o café, ainda que sob bases de produção antigas, foi se expandindo para regiões mais férteis no interior do Sudeste brasileiro, em especial no vasto planalto paulista, de onde geraria fortunas e fomentaria a criação de inúmeros núcleos urbanos associados à ocupação humana do interior, ao investimento em ferrovias e a novos processos de produção, tudo isso resultante numa brutal demanda por equipamento portuário condizente com a nova dinâmica econômica do país.

É neste contexto que entendemos a emergência das concessões para a construção do porto de Santos e o surgimento da Cia. Docas de Santos. De fato, a análise das exportações de produtos gerais e de café brasileiro no período dos anos 1880 até 1914 nos permite concluir que Santos foi um porto eminentemente voltado para as operações de embarque de café. Sendo assim, e tendo o café como produto principal da economia nacional, entendemos o papel preponderante do porto de Santos na construção do edifício político e econômico que sustentou a nascente República e serviu de base para as transformações urbanas e industriais que o país experimentaria, notadamente na industrialização e na expansão urbana de São Paulo.

---

61 ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CAFÉ, 1934, p. 59.

## Referências

- ALMEIDA, G. R. de. *Hoje é dia de branco: o trabalho livre na província fluminense - Valença e Cantagalo (1870-1888)*. 1994. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1995.
- CALDEIRA, J. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Cia. da Letras, 1995.
- CAMARGO, R. de; TELLES JR., A. Q. *O café no Brasil: sua aclimação e industrialização*. Rio de Janeiro: Serviço de Informação Agrícola/MA, 1953. 2 v.
- CANO, W. *Padrões diferenciados das principais regiões cafeeiras*. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA. 12., 1984, São Paulo. *Anais...*, São Paulo: ANPRC, 1984. p. 461-80. 1 v.
- A CERJ e a História da Energia Elétrica no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade: Memória da Eletricidade, 1993.
- COSTA, I. D. N. da; HERNANDES, V. A. V. A.; LIMA, J. L. (Org.). *Estatísticas básicas da agricultura paulista (1839-1988)*. São Paulo: FEA/USP, 1990.
- FRAGOSO, J. L. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.
- FRAGOSO, J. L. O império escravista e a república dos plantadores. In: LINHARES, M. Y. (Org.). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 1990.
- GITAHY, M. L. C. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos*. Santos, SP: Ed. UNESP, 1992.
- HARDMAM, F. F. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- HONORATO, C. T. A montagem do complexo portuário capitalista em Santos. *Primeiras Jornadas de História Econômica*, Montevideo, v. 2, junho 1995.
- HONORATO, C. T. et al. *A formação do complexo portuário capitalista no Brasil*. 2012. Trabalho apresentado ao 6º International Congress of Maritime History, Gante (Belgium), 2012. Mimeo.
- HONORATO, C. T. *O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos e a montagem do Complexo Portuário Capitalista de Santos*. Santos: HUCITEC/PMS, 1996.
- KEMP, T. Grã-Bretanha 1870-1914: um pioneiro sob pressão. In: A REVOLUÇÃO Industrial na Europa no século XIX. Lisboa: Edições 70, 1987.

- LEVY, M. B. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. 1988. Tese (Doutorado em História) – Rio de Janeiro, Faculdade de Economia e Administração, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1988. Mimeo.
- LOBO, Helio. *Docas de Santos, suas origens, lutas e realizações*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1936.
- MACHADO, H. F. *Escravos, senhores e café: a crise da cafeicultura escravista do Vale do Paraíba Fluminense*. Niterói: Cromos, 1993.
- MARTINS, A. L. *Império do café: a grande lavoura no Brasil – 1850 a 1890*. 4. ed. São Paulo: Atual, 1990.
- MARTINS, J. de S. *O cativo da terra*. 2. ed. São Paulo: LECH, 1981.
- MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984.
- MOREIRA, R. *O Movimento operário e a questão cidade-campo no Brasil: estudo sobre Sociedade e Espaço*. Petrópolis: Vozes, 1985.
- PANORAMA do Setor de Energia Elétrica no Brasil. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade: Memória da Eletricidade, 1988.
- REIS, M. W. *O Café no Rio de Janeiro: textos selecionados de história fluminense*. Niterói: ICHF/UFF, [1970].
- RIBEIRO, F. A política econômica e o convênio de Taubaté na Economia Cafeeira (1889-1906). *Pesquisa & Debate*, São Paulo, v. 22, n. 1/39, p. 75-93, 2011.
- RIBEIRO, Luiz Cláudio M. *Ofício criador: invento e patente de máquina de beneficiar café no Brasil (1878-1910)*. 1995. 282 f. Dissertação (Mestrado em História) – São Paulo: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1995.
- SOBRINHO, C. S. *Santos noutros tempos*. São Paulo. [s.n.], 1953.
- STEIN, S. J. *Grandeza e decadência do café no vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, [1970].



# Tudo se revela diverso

## a concessão, o movimento e problemas do Porto da Baía do Pontal – Ilhéus – Bahia (1911/1940)<sup>1</sup>

FLÁVIO GONÇALVES DOS SANTOS



Nós os homens construímos  
Os nossos cais de pedra atual sobre água verdadeira,  
Que depois de construídos se anunciam de repente  
Coisas-Reais, Espíritos-Coisas, Entidades em Pedra-Almas,  
A certos momentos nossos de sentimento-raiz  
Quando no mundo-exterior como que se abre uma porta  
E, sem que nada se altere,  
Tudo se revela diverso.<sup>2</sup>

(*Ode marítima* de Álvaro Campos, heterônimo de Fernando Pessoa)

## Introdução

Esta não é a história de um navio. A história de um deles já foi escrita por Amaral Lapa.<sup>3</sup> Tão pouco é sobre quem parte, quem chega ou quem fica. Tratar-se-á aqui, sobretudo, de contar, como o poema epígrafe pode sugerir, de um lugar de onde os navios partiram e chegaram, e do que trouxeram e levaram. Dos portos e dos seus cais, igualmente não se sente saudades, posto que quase não são vistos, sentidos ou vividos. De tão próximos, cotidianos, e, apesar de nossa dependência deles, fogem de nossos sentidos, de nossas memórias.

<sup>1</sup> Este texto é resultado da pesquisa a *Baía do Pontal-Ilhéus: a cidade, o porto e o atlântico – 1914/1977*, financiada pela FAPESB e pelo CNPQ.

<sup>2</sup> PESSOA, F. *Poemas Escolhidos*. São Paulo: Klick Editora, 1997. p. 88.

<sup>3</sup> LAPA, J. R. A. *Economia colonial*. São Paulo: Perspectiva S. A, 1973. p. 231-293.

Todos os dias, centenas, talvez milhares, de pessoas passam pelas portas do antigo “Porto Ilhéus” ou pelo que hoje é o “Terminal Pesqueiro”, ao lado da estação de transporte urbano, e quem não tem nenhuma relação mais direta com ele não percebe sua existência.

Ilhéus, o principal polo econômico baiano durante a maior parte do século XX possui uma história portuária longa e riquíssima – embora ainda pouco explorada –, que se iniciou juntamente com o processo de colonização do país. Nas primeiras décadas do século XX, presenciou a alteração de suas feições em razão da necessidade de ampliação e modernização de sua infraestrutura portuária e, provavelmente, foi a cidade litorânea baiana que, por conta de sua prosperidade econômica, se dispôs a criar um equipamento portuário concorrente ao porto de Salvador.

É dessa história, entre os anos de 1911 e 1942, de que tratará este texto. Porém, para isso, é necessário situar Ilhéus no tempo e no espaço, ainda que brevemente.

## Ilhéus e a economia do cacau

A cidade de Ilhéus está situada ao sul de Salvador, a uma distância de 211,04 km em linha reta, e suas coordenadas geográficas são: Latitude 14° 47’ 20” S, longitude 39° 02’ 56” O. O núcleo inicial de sua ocupação foi construído à margem esquerda da foz dos Rios Santana, Itacanoeira e Cachoeira. Assim como Salvador, o início de sua colonização levou em consideração a proximidade de um porto natural que abrigasse com segurança as embarcações. No caso de Ilhéus, o sítio escolhido para o estabelecimento da povoação foi o Morro do Unhão. Luiz dos Santos Vilhena assim se refere às condições de navegabilidade no porto fluvial:

[...] tem a barra 40 braças de largo, e 20 palmos, com pouca diferença de fundo na baixa-mar; não é mudável por ser encontrada de pedra, nem em todo o seu canal há banco de algum de areia, ou pedra. Dali se navega para a Bahia dirigindo as embarcações para o norte, havendo cautela com os baixios que se descobrem, como é o ilhéu formado de um recife de pedra alta, que os navegantes avistam a algumas léguas ao mar; as duas pedras da Sororoca e Tapitunga que ficam ao correr do Ilhéu do Norte, distantes uma légua a barra, e fronteiras uma à outra, entre estas e o Ilhéu podem fundear vasos maiores, tanto pela parte de terra como pela do mar.<sup>4</sup>

4 VILHENA, L. dos S. *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Editora Itapuã, 1969. v. 1. p. 491.

De acordo com Campos,<sup>5</sup> ao final do século XVI as embarcações que aportavam em Ilhéus remetiam à metrópole açúcar, pau-brasil, madeiras e algodão, mas era um comércio de pequena monta, sobretudo em razão das relações pouco amistosas com os índos aimorés. Deste modo, ao longo dos séculos seguintes, a economia de Ilhéus se retraiu, mantendo apenas as atividades de corte de madeira e a agricultura de subsistência.

Foi no século XIX, sobretudo a partir da sua segunda metade, que a economia de Ilhéus se fortaleceu e demandou um processo mais rápido e eficiente de transporte de cargas. Segundo Campos, em 1856:

[...] o transporte de mercadorias para a Bahia fazia-se por dois pequenos iates que viajavam carregados a ponto de ir a carga até o convés, sujeita a avaria. Os fretes eram de 100 a 160 réis por arroba. Iam, porém, navios de porte de Alagoas e do Rio de Janeiro, carregar madeiras nos portos da comarca.<sup>6</sup>

Até o segundo quartel do século XIX, Ilhéus era uma localidade economicamente inexpressiva, cujas principais atividades produtivas estavam relacionadas à produção de farinha, à extração de piaçava, à pesca e extração de madeiras. Porém, a partir do final do século XIX e décadas iniciais do XX, com o sucesso da lavoura de cacau e o estímulo dos poderes públicos, um substancial fluxo migratório ocorreu para o Sul da Bahia. A região foi declarada área de fronteiras abertas onde os migrantes e imigrantes poderiam se apropriar de faixas de terra e integrá-las ao cultivo do cacau ou de gênero de subsistência.

Essa característica da ocupação de terra provocou enormes tensões sociais na região, envolvendo indígenas, quilombolas, pequenos proprietários que foram hostilizados e expulsos de suas terras. Era prática corrente o uso de jagunços e o “caxixe”.<sup>7</sup>

As tensões em torno da ocupação da terra, provocadas pelo uso constante deste expediente, transformou a Região Sul da Bahia, naquela época, em uma

5 CAMPOS, J. da S. *Crônicas da capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Ilhéus: EDITUS, 2006.

6 CAMPOS, 2006, p. 377.

7 O caxixe é nome que se dá na Região Sul da Bahia à grilagem de terra, ou seja, à prática da adulteração de documentos cartoriais para mudança de titularidade da terra e a desocupação da área ilegalmente adquirida, com o emprego de força policial ou de jagunços armados a mando de latifundiários interessados em ampliar suas extensões de área cultivada com a incorporação de terras já preparadas pelos pequenos produtores que estão sendo lesados.

espécie de faroeste, onde a violência, a arbitrariedade, o abuso de poder político e econômico eram peças integrantes do cotidiano das pessoas. Era, pois, o berço esplêndido onde o caudilhismo e todos os fenômenos sociais que estão em seu entorno puderam se desenvolver e prosperar.

Sob essas condições se implantou e estruturou a lavoura cacauera.

Ao longo do último quartel do século XIX, a economia de Ilhéus passou por um processo distinto do restante da província da Bahia no que se refere às suas finanças. O aumento da competitividade do cacau no mercado internacional e a ampliação considerável das áreas cultivadas, bem como a manutenção de bons preços do produto, fizeram a economia desta cidade e de toda a região sair do ostracismo e se converter num dos principais esteios da economia baiana.

Na virada do século XIX, o cacau já superava o fumo em importância e valor na pauta de exportação do agora estado da Bahia.

QUADRO 1. EXPORTAÇÕES POR PRODUTO – BAHIA 1889-1930 (EM CONTOS DE RÉIS)

| Período    | Cacau   | Fumo    | Café    | Couro  | Borracha | Açúcar  |
|------------|---------|---------|---------|--------|----------|---------|
| 1889/ 1899 | 62.978  | 112.087 | 112.934 | 6.672  | 4.926    | 3.155   |
| 1900/1910  | 159.486 | 155.410 | 48.837  | 23.658 | 25.735   | 25.018  |
| 1911/1920  | 316.175 | 210.818 | 72.999  | 65.657 | 1.412    | 74.239  |
| 1921/1930  | 764.744 | 445.027 | 320.042 | 89.569 | 915      | 106.919 |

Fonte: Adaptado de Bahia (1978, pp. 120-125).<sup>8</sup>

Em 1923, o Brasil estava em segundo lugar no ranking dos produtores de cacau, tendo produzido 66.883 toneladas. À sua frente, encontrava-se apenas a Costa do Ouro, na África Ocidental, que em 1921 produziu 133.909 toneladas do produto. 88% da produção de cacau do Brasil era proveniente da Bahia e 100% da produção baiana oriunda da Região Sul do estado. Estes números dão dimensão da importância e do dinamismo econômico por que passava Ilhéus, na época o

8 BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. A inserção da Bahia na evolução nacional: 2ª etapa: 1850-1890. Salvador: Fundação de Pesquisa – CPE, 1978. p. 120-125.

principal aglomerado urbano da região.<sup>9</sup> Entretanto, apesar de todo vigor econômico, havia ainda dificuldades com o transporte da produção.

É neste cenário que se propôs a construção de um porto de Ilhéus. Entenda-se este porto como moderno, adaptado às novas demandas de logística e que, neste contexto, o enquadraria no segundo estágio da evolução das inter-relações porto-cidade. De fato, este é o momento em que se propõe em Ilhéus a transição da estrutura portuária da lógica do primeiro estágio para a do segundo, proposto por Hoyle.<sup>10</sup>

Segundo este autor, da Antiguidade até o século XIX, a coexistência dos portos com as cidades se caracterizava pela interdependência funcional e uma estreita associação espacial. Porém, com o avançar do processo de industrialização, de novas tecnologias, com a ferrovia, navios a vapor, estimulados pelo colonialismo europeu do século XIX, as cidades-porto cresceram rapidamente em torno das margens do processo de industrialização e do mundo em desenvolvimento. O crescimento industrial e comercial forçou a expansão dos limites da cidade, foram adotadas estruturas, como cais lineares e indústrias de carga fracionada. Este seria um segundo estágio das relações porto-cidade que se verificou entre o início do século XIX até a primeira metade do século XX.<sup>11</sup> É possível inferir, a partir deste modelo explicativo, que Ilhéus tentava se adequar a uma proposta de estruturas portuárias em sintonia com um movimento mais amplo do capitalismo mundial.

Porém, nos anos de 1940, Ilhéus e a região em seu entorno já haviam experimentado o auge da produção cacaueteira, que ocorreu entre o final do século XIX e a década de 1920, período de ampliação e incorporação de novas áreas ao cultivo. No cenário internacional, a produção cacaueteira da Região Sul baiana encontrava a forte concorrência das possessões britânicas na Costa Ocidental da África. Internamente, a produção, antes mesmo da colheita de cada safra, era açambarcada pelas casas comerciais – invariavelmente representantes do capital internacional. Essa situação acarretou a perda, para os produtores, do controle

9 BARBOSA, M. F. A Bahia através de cem anos. *Diário Oficial do Estado da Bahia*. Salvador, p. 155, 2 jul. 1923. Edição Especial.

10 HOYLE, B. S. Cities and ports: concepts and issues. *Vegueta*, Las Palmas, n. 3, p 263-278, 1997-1998.

11 Ibid.

do preço de sua produção, o que colocou alguns deles na condição de devedores das casas comerciais e levou outros à perda de suas propriedades.

Apesar deste fato, ou por conta dele, Ilhéus e sua região ainda eram os principais polos produtores das *commodities* agrícolas que sustentaram a economia baiana durante a maior parte do século XX. A Região Sul continuou produzindo 100% do cacau baiano; e o estado da Bahia foi, em 1940, responsável por 96% da produção brasileira.<sup>12</sup>

Se comparados, o rendimento médio da cultura do cacau por hectare superava o café. Por exemplo, de 557 Kg/ha para o primeiro, e de 398 Kg/ha para o segundo, no ano de 1940. Por outro lado, no mesmo ano, o montante de área cultivada do último era, aproximadamente, dez vezes maior que o cacau. E essa tendência se manteve ao longo dos anos seguintes.<sup>13</sup>

Embora, em nível nacional, a produção de cacau, historicamente, não se comparasse à produção de café ou açúcar, o fruto compôs um expressivo fluxo de capital para a combalida economia do estado da Bahia, durante um período significativo do século XX.

A Bahia, por sua vez, até os anos de 1940, experimentava um crescimento lento, com pouco dinamismo e grande instabilidade.

[A] economia baiana conheceu, do final do século XIX aos anos 1930-1940, um período de lento crescimento, marcado pelo débil dinamismo ou pela instabilidade de suas atividades agroexportadoras, pela dominação quase absoluta do capital sobre o conjunto das atividades econômicas regionais e, ainda, por baixas taxas de expansão urbana e industrial. Isso não significa dizer que a economia baiana tenha atravessado um período de generalizada 'estagnação' ou de 'involução'. A lentidão do desenvolvimento da economia estadual deve ser vista como um fator relativo: ela não deixou de crescer; apenas não acompanhou a vigorosa expansão da economia cafeeira e acabou por perder a posição privilegiada que detinha na economia brasileira, pelo menos até o meado do século XIX. A perda dessa posição, visível desde a consolidação da cafeicultura em São Paulo, acelerou-se com o desenvolvimento mais rápido das forças capitalistas de produção e com a concentração do crescimento industrial naquele estado.<sup>14</sup>

12 IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil: ano 1941-1945*. Rio de Janeiro, 1946.

13 Ibid.

14 ALMEIDA, P. H. de. *A Economia de Salvador e a sua região metropolitana*. Salvador: EDUFBA, 2008. p. 18-19.

Algumas ações nos anos seguintes a 1940, sobretudo por conta de grandes investimentos do Governo Federal, visaram à criação, na Bahia, de uma infraestrutura, necessária à integração de outras regiões do país, que desse suporte ao processo de industrialização brasileiro. Figuram entre essas ações a abertura de uma malha rodoviária – a BR-116, aberta em 1948; a exploração do petróleo no litoral baiano e a instalação de refinarias entre 1940 e 1950; a criação de órgãos, como o Banco do Nordeste Brasileiro (BNB), em 1954, e a Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959. Porém, apesar dessas iniciativas, o processo de industrialização do estado e, conseqüentemente, a sua independência econômica da lavoura cacaueteira tardou a acontecer.

Efetivamente, o processo de industrialização na Bahia ocorreu de forma inconsistente e assistemática. Na primeira metade do século XX, as pequenas manufaturas não conseguiram – por questões de infraestrutura, de gestão empresarial ou estímulo estatal – se consolidar. As indústrias de transformação da Bahia só se desenvolveriam, de fato, a partir da exploração e refino do petróleo. Mesmo assim, tendo seu foco concentrado no Recôncavo Baiano. As demais áreas do estado, salvo alguns polos específicos, ainda hoje mantêm a tradicional economia baseada no latifúndio e na produção de *commodities* para a exportação, tais como soja, cacau ou de gêneros alimentícios, como a pecuária, o feijão e a farinha de mandioca.

É, portanto, neste cenário econômico, até aqui delineado, que o Porto da Baía do Pontal, em Ilhéus, construído no primeiro quartel do século XX, operou no embarque e desembarque de navios de longo curso, tentando competir com o porto de Salvador. Mas, como se deu, exatamente, o seu processo de construção?

## A concessão do Porto da Baía do Pontal

O primeiro contato para a construção de um porto na Baía do Pontal, em Ilhéus, data de 1911. O referido contrato foi celebrado entre a Prefeitura Municipal, tendo como seu representante João Mangabeira – na época prefeito da cidade – e Bento Berillo de Oliveira, o primeiro concessionário para a construção e exploração da Estrada de Ferro Ilhéus/Conquista.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> BARROS, F. B. de. *Memórias sobre o município de Ilhéus*. Ilhéus: EDITUS, 2004. p. 107.

Cabe aqui uma questão: até que ponto a Prefeitura Municipal estava respaldada legalmente para propor e assinar um contrato desta natureza?

Neste período, as matérias referentes à concessão de direitos relativos aos portos estavam reguladas pela Lei nº 1.746, de 13 de outubro de 1869. Em se Art. 1º, § 1º, esta lei estabelecia que:

Art. 1 Fica o Governo autorizado para contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação, sob as seguintes bases:

§ 1º. Os empresários deverão sujeitar à aprovação do Governo Imperial as plantas e os projetos das obras que pretenderem executar.<sup>16</sup>

Se ao Governo Central, e só a ele, competia aprovar a contratação de obras em portos, outra questão é suscitada: qual o amparo legal no caso de Ilhéus?

A resposta a essas e outras questões pode ser dada pelo entendimento de que:

[...] para o Estado instalar o instituto de concessão no caso de melhoria dos portos foi necessário que as Terras de Marinha fossem transformadas em propriedade do Estado, e que este se arrogasse no direito de repassá-las a empresários não sob a forma de propriedade absoluta, que é estatal, mas como posse.<sup>17</sup>

Isso remete a questão para um emaranhado jurídico que remonta a um período muito recuado no tempo, mas que, para os objetivos aqui propostos, retroagir-se-á apenas até ano de 1868, quando da publicação de outro texto legal. Este, por sua vez, regulava a concessão dos terrenos de marinha.

O Decreto nº 4.105, de 22 de Fevereiro de 1868, logo na apresentação das considerações, fundamentava sua existência:

Reconhecendo quanto é importante semelhante concessão, a qual, além de conferir direitos de propriedade aos concessionários, torna os ditos terrenos produtivos e favorece, com o aumento das povoações, o das rendas públicas[.]

16 BRASIL. Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869. Autorisa o Governo a contractar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, 1869.

17 HONORATO, C. T. *O polvo e o porto: a cia. Docas de Santos*. São Paulo; HUCITEC Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996. p. 99.

Atendendo à necessidade de regular a forma da mesma concessão no interesse, não só do domínio nacional e privado, como no da defesa militar e bom estado dos portos, rios navegáveis e seus braços.<sup>18</sup>

Estes dois parágrafos revelam em seus termos duas questões de fundo quanto às concessões. A primeira relativa ao direito de propriedade e a segunda relativa ao domínio. Expressos em uma combinação interessante de palavras. A saber: **direito de propriedade, concessão e rendas públicas**, no primeiro parágrafo; e no segundo: **domínio, nacional, privado**.

Palavras em textos legais raramente são escolhidas aleatoriamente. Traduzem certo espírito à lei, na medida em que esta se propõe a criar ou disciplinar comportamentos, enfim, torná-los normais. No caso em tela, como bem chamou a atenção Honorato, as terras de marinha, que são um bem nacional, portanto, coletivo, são entendidas nesta lei como propriedades do Estado passíveis de alienação ou concessão, isto é, transferência a um particular.<sup>19</sup> Por outro lado, ainda que o Estado conceda o direito de usufruto e propriedade a um particular de um bem nacional, conserva para si o domínio. Deste modo, pode reivindicar para si o pagamento de rendas, estas chamadas de públicas, uma alusão à ideia de uma coletividade, para a qual o Estado quer fazer crer que ele representa e da qual ele pode dispor dos bens.

No segundo parágrafo, se percebe também que a atenção à navegação é destacada, uma vez que a concessão das terras de marinha deverá atentar também para o “alinhamento e regularidade dos cais e edificações, servidão pública, navegação e bom estado dos portos, rios navegáveis e seus braços.”

Mais adiante, em seu Artigo 2º, o Decreto nº 4.105/1868 afirma que:

O requerimento para concessão de terrenos acréscimos natural ou artificialmente ou para aterros e quaisquer obras particulares sobre o mar, rios navegáveis, e seus braços (Lei de 12 de Outubro de 1833, art 3º; nº1114 de 27 de Setembro de 1860, art. 11§ 7º e nº 1507 de 26 de Setembro de 1867, art. 39), serão dirigidos na

---

18 BRASIL. Decreto nº 4.105, de 22 de fevereiro de 1868. Regula a concessão dos terrenos de marinha, dos reservados nas margens dos rios e dos accrescidos natural ou artificialmente. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, 1868.

19 HONORATO, 1996.

Corte ao Ministro da Fazenda, e nas Províncias aos Presidentes, por intermédio das Câmeras Municipais dos respectivos distritos.<sup>20</sup>

Vê-se aí o papel da municipalidade no processo de aforamento, isto é, concessão de usufruto de terrenos em área de marinha. No entanto, quase duas décadas depois se ampliou às Câmeras Municipais o direito de aforar terrenos de marinha, com o seguinte texto:

3º A transferir á Illma. Camara Municipal do Rio de Janeiro o direito de aforar os terrenos accrescidos aos de marinhas existentes no Municipio Neutro, e ás Camaras Municipaes das Provincias os de marinhas e accrescidos nos respectivos municipios, passando a pertencer á receita das mesmas corporações a renda que dahi provier, e correndo por sua conta as despezas necessarias para medição, demarcação e avaliação dos mesmos terrenos, observadas as disposições do Decreto n. 4105 de 22 de Fevereiro de 1868.<sup>21</sup>

Através da lei de concessão dos terrenos de marinha, tem-se a chave para compreender o contrato celebrado entre a Prefeitura de Ilhéus e o empresário Bento Berillo de Oliveira. Pode-se considerar que as obras de melhoramento, contratadas pela municipalidade de Ilhéus, se não estavam de todo em consonância com a legislação, poderiam estar amparadas na melhoria da infraestrutura não de um porto, mas de um ancoradouro. Sobretudo porque na estrutura existente não havia alinhamento ou regularidade dos cais, nem edificações ou serviços que se assemelhassem aos de um porto.

Esta é uma consideração plausível, uma vez que o parecer do Governo Federal, em 1909, recebido por Bento Berillo, em resposta ao processo no qual pedia a concessão do porto de Ilhéus, sinalizava que o contrato não podia ser celebrado em razão da legislação vigente.<sup>22</sup> É provável que a celebração do contrato com a municipalidade visava adequar tanto o pleiteante quanto o objeto do pleito à legislação. Ilhéus precisava, primeiro, ter um porto dentro do que se considerava como tal à época, antes que qualquer contrato para sua organização pudesse ser celebrado.

20 BRASIL, 1868.

21 BRASIL, Lei nº 3.348, de 20 de outubro de 1887. Orça a receita geral do império para o exercício de 1888 e dá outras providências. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, 1887.

22 CAMPOS, 2006, p. 588.

A principal demanda e expectativa para a construção do porto era de colocar a produção de cacau diretamente no mercado internacional, sem a intermediação do porto de Salvador. Este fato conferia à iniciativa respaldo nos mais variados setores da sociedade.

Por quatro vezes, em 1909, 1917, 1919 e 1920, Bento Berillo solicitou ao Governo Federal a concessão de autorização para a construção de um porto em Ilhéus.<sup>23</sup> Apenas em 1922, quando encaminhou sua solicitação ao Congresso Nacional, houve parecer favorável à sua iniciativa. Entretanto, este era, mais uma vez, obstado pela legislação. Após nova demanda, desta vez ao Congresso Nacional, o pleito foi acatado, atendido e, finalmente, respaldado pelo Inciso XXXIX do Art. 97 da Lei nº 4.632, de 6 de Janeiro de 1923, que fixava as “Despesas Gerais da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1923” e que dispunha o seguinte :

XXXIX. A conceder, da fôrma ou pelo processo que julgar mais acertado, a exploração dos portos de Ilhéos e Cannavieiras, no Estado da Bahia, exigidas as condições da idoneidade do contractante e do limite maximo das taxas, que será o das que forem adoptadas para o porto de S. Salvador.<sup>24</sup>

Finalmente, em 25 de abril de 1923, o governo autorizou a contratação das obras:

Concede ao industrial Bento Berillo de Oliveira autorização para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Ilhéus, no Estado da Bahia, e aprova o orçamento das obras a executar, na importância de quatro mil e seiscentos contos e duzentos mil réis (4.600:200\$000).<sup>25</sup>

Porém, as considerações que antecedem são bastante reveladoras sobre os critérios elencados para o deferimento do pedido de concessão. Há três grupos de ponderação indicados com fundamento para o decreto. O primeiro, de ordem econômica, destacava que a exportação de cacau e outros gêneros da “extensa

23 CAMPOS, 2006, p. 588-589.

24 BRASIL. Lei nº 4.632, de 6 de janeiro de 1923. Fixa a Despesa Geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1923. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 12 jan. 1923a.

25 BRASIL. Decreto nº 16.019 de 25 de abril de 1923. Concede ao industrial Bento Berillo de Oliveira autorização para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Ilhéos, no Estado da Bahia, e aprova o orçamento das obras a executar, na importancia de quatro mil e seiscentos contos e duzentos mil réis (4.600:200\$000). *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 2 maio 1923b.

zona tributária do Estado da Bahia” exigia o melhoramento e o aparelhamento do porto. O segundo, de ordem técnica, indicava a antiga reivindicação de melhoria pela dificuldade de acesso, em baixa-mar, para embarcação com calado superior a 1,5 metros e a existência de um estudo e um projeto de obras de melhorias para aquele porto. O terceiro, por sua vez, apresenta argumentos de ordem pessoal, isto é, apresentando as “vantagens” que Bento Berillo mostrava como concessionário. Este grupo é composto por três parágrafos, argumentando:

- a. a idoneidade moral e financeira do pleiteante;
- b. a execução de obras de melhoramento no porto e na cidade, com dinheiro próprio;
- c. a posse de terrenos de marinha aforados nas áreas onde as obras seriam realizadas e de benfeitorias interessantes ao porto, tais como cais, armazéns e linha férrea.

Isso demonstra tanto o interesse na concessão do direito de organização do Porto da Baía do Pontal quanto a capacidade de articulação de Bento Berillo e seus associados com as esferas centrais de poder.<sup>26</sup>

Conforme já assinalado, as obras do porto iniciaram-se muito antes da regularização da concessão. Segundo Silva Campos, no contrato estabelecido com a municipalidade, em 1911, estavam previstas as construções do cais de saneamento e de uma ponte de embarque. As benfeitorias foram realizadas, mas não foram tomadas em consideração pela Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais como obras de organização do porto, pois estas eram de competência exclusiva do Governo Central, nos termos da Lei de Portos de 1869. Assim, tendo, por fim, regularizado seus investimentos no porto de Ilhéus, Bento Berillo, em 1923, assume com a União o compromisso de realizar as seguintes obras:

---

26 Entende-se aqui “porto organizado” conforme o Decreto nº 15.693, de 22 de Setembro de 1922 – Regulamento de Portos Organizados, que os define como: “instalações modernas de cais, de molhes e obras congêneres, serviços de dragagem e outros necessários ao tráfego dos navios”. BRASIL. Decreto nº 15.693, de 22 de Setembro de 1922. *Approva o regulamento de portos organizados. Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 30 set. 1922.

a) Dragagem:

- Canal de acesso, 300.000 metros cúbicos;
- Bacia de evoluções, 130.000 metros cúbicos.

b) Cais de atracação:

- Estaca de cimento armado, 200 metros lineares;
- Enrocamento nos extremos do cais, 6.000 metros cúbicos;
- Aterro atrás do cais, 60.000 metros cúbicos.

c) Armazéns:

- Armazéns de 20 metros por 50 metros (2), 2.000 metros quadrados.

d) Aparelhamento do cais:

- Guindastes a vapor para 1T,5 (2);
- Guindastes a vapor para 5T (1);
- Linhas para guindastes, 200 metros lineares;
- Vias férreas, bitola de um metro, 400 metros lineares.

e) Material rodante:

- Locomotivas de manobras (2);
- Vagões (6).

f) Calçamento:

- Avenida externa, 7.500 metros quadrados;
- Faixa do cais, 5.000 metros quadrados.

g) Serviços diversos:

- Água, luz, esgoto, etc.

h) Desapropriação:

- Na zona do cais.<sup>27</sup>

O montante orçado para essas obras era de 4.182:000\$000 (quatro mil cento e oitenta e dois contos). A essa quantia somou-se mais 10% do valor orçado para obras, a título de taxa de administração, compondo um total geral de 4.600:200\$000 (quatro mil e seiscentos contos e duzentos mil réis). Cerca de um

---

27 BRASIL, 1923.

ano depois da autorização, o Decreto nº 16.544, de 13 de Agosto de 1924, transferiu à Companhia Industrial de Ilhéus o contrato celebrado com Bento Berillo de Oliveira para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Ilhéus, e aprovou um novo plano das obras, prorrogando o prazo para início destas.

A Companhia Industrial de Ilhéus foi constituída em 28 de outubro de 1918, inicialmente em caráter temporário, com o objetivo de executar o contrato assinado por Bento Berillo de Oliveira, conforme seus estatutos, que conta da ata da reunião de instalação da Sociedade.

Artigo 1º. Fica constituída, pelos presentes Estatutos, a sociedade anônima denominada Companhia Industrial de Ilhéus, cuja sede será na Cidade de Salvador, capital do Estado Federal da Bahia, a contar da data de aprovação dos presentes Estatutos e devendo terminar no dia 10 de abril de 1938.

Artigo 2º. A Companhia tem por fim:

- a. Executar o contrato que Bento Berillo de Oliveira assinou em 10 de abril de 1918, com o Governo da União na Procuradoria Geral da Fazenda Pública, os arrendamentos de uns terrenos acrescidos de marinha, parte já aterrado pelo referido Bento Berillo de Oliveira e parte a aterrar fronteiras à Cidade de Ilhéus deste Estado.
- b. Construir o segundo trecho do cais, pontes e armazéns e explorá-las.<sup>28</sup>

A Companhia tinha inicialmente o objetivo de levantar o capital necessário para a concretização das obras de organização do porto em Ilhéus. Entretanto, em 1924, ao receber a titularidade da concessão das obras do referido porto, sua constituição deixou de ter uma data fixa para término, sendo expressa nos seguintes termos: “da data de aprovação de seus Estatutos e devendo terminar com o objeto para que foi fundada”. Outras reformas dos estatutos seriam procedidas entre 1924 e 1942, mas o fato é que os benefícios e obrigações com o porto em Ilhéus passaram à Companhia.

Em 1926, Alfredo Lisboa, em publicação do Instituto Federal dos Portos, Rios e Canais, se refere ao porto de Ilhéus, indicando os defeitos do porto e o que ainda se tinha por fazer, sobretudo a partir das alterações propostas pela

---

28 1º LIVRO de Ata da Assembleia de Acionistas da Companhia Industrial de Ilhéus. Ilhéus, 1918/1940.

Companhia Industrial de Ilhéus e aceitas pelo governo da União.<sup>29</sup> No seu texto, o autor resume as propostas de alteração do projeto inicial, constantes do Decreto nº 16.544/1924, da seguinte forma:

As modificações aceitas pelo governo e incluídas no novo decreto resumem-se aos seguintes itens:

a) ao canal de acesso, no trecho em que atravessa a barra é dada nova orientação, afim de evitar não só as proximidades das rochas, denominadas 'Rapas', como para oferecer melhores condições à navegação;

b) ao canal de acesso se dará a largura de 30 metros e a profundidade de seis, em águas mínimas. A bacia de evolução no ancoradouro terá a largura aumentada para 220 metros;

c) as pontes de atracação e os armazéns pertencentes ao concessionário serão incorporadas a serviço da exploração do porto depois de convenientemente reparados e, em vez do cais sobre estaca de concreto armado, serão construídas duas pontes de madeira ou de concreto armado, acostáveis pelos vapores de maior tonelagem, que serão ingressos no porto, e aparelhadas com guindastes e linhas férreas.<sup>30</sup>

Em 1929, outra publicação no *Diário Oficial da União* dá conta de outra revisão no contrato das obras de construção e melhoramento do porto de Ilhéus. Desta vez, o trecho que tratava das obras dispunha, entre outras obras e aparelhamentos, a dragagem do canal de acesso e da bacia de evoluções, para assegurar a profundidade de seis metros em águas mínimas e uma draga de sucção auto-transportadora.

A questão da draga foi posta em tela na assembleia de acionista da Companhia Industrial de Ilhéus, constando na ata da reunião de 10 de março de 1930. Diz a ata que Bento Berillo, fazendo uso da palavra, declarou que, para se cumprir as obrigações contratuais com o governo, era indispensável a aquisição de uma draga de sucção para manter-se a profundidade do canal de acesso ao porto de Ilhéus e dos vagonetes elétricos para maior facilidade do transporte de mercadorias entre os armazéns e as pontes de atracação dos navios. Devendo-se considerar, ainda, que, uma vez iniciada as dragagens, o contrato com o governo

29 LISBOA, A. *Portos do Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926. p. 295.

30 *Ibid.*, p. 297.

garantia a cobrança da taxa de três réis por quilo para as cargas embarcadas e desembarcadas.

A questão das dragagens demonstrou ser, ao longo dos anos seguintes, um problema central, senão determinante para o porto de Ilhéus.

## Movimento e problemas do Porto da Baía do Pontal

A construção de estruturas portuárias de grande e médio porte pode estar vinculada à necessidade de escoamento da produção agrícola ou industrial da região onde se localizavam e de uma *hinterland* que a ela se vincula. E este era o caso de Ilhéus e região cacauceira, quando dos empreendimentos para a construção e melhoramento do porto. Embora ele permitisse o contato através do Atlântico com outros mercados nacionais e internacionais, o determinante de sua instalação era endógeno e não exógeno. Em outras palavras, Ilhéus e região viviam processos de crescimento econômico expressos no grande volume de produção de cacau, que forçou o governo a responder aos anseios locais que queriam maior eficiência e maior autonomia no escoamento da produção, em relação a Salvador. Este fato fez com que, desde o primeiro momento, o Porto da Baía do Pontal de Ilhéus se projetasse como concorrente do porto de Salvador, no que se refere à exportação de cacau para o mercado internacional.

Entretanto, o processo não foi tão simples e encontrou severos entraves. Entre o embarque direto para Salvador e a tão ambicionada colocação do cacau diretamente no mercado internacional, foram 12 anos de adiamentos. Em 26 de janeiro de 1926, o cargueiro “Falco”, de bandeira sueca, aportou em Ilhéus a fim de receber uma carga de 47.150 (quarenta sete mil cento e cinquenta) sacos de cacau, que tinha por destino final a cidade de Nova York. O projeto portuário de Ilhéus, que objetivava acabar com a hegemonia e intermediação do porto da Baía de Todos os Santos, enfim se concretizava.

Entretanto, a Baía do Pontal exigia constantes dragagens. Este expediente estava previsto inclusive no contrato de concessão. Porém, é fato que, entre 1926 e 1942, vários foram os incidentes causados em função do processo contínuo de assoreamento do canal de acesso e da baía de evolução. Dentre eles, os

naufrágios da draga “Bahia”, em 1938, e do navio “Itacaré”, em 1939, que vitimaram 30 pessoas. Os episódios recorrentes de encalhe e naufrágio motivaram, em 1939, a composição de uma Comissão de Estudo do Porto de Ilhéus. Após três anos de trabalho, a comissão chegou ao parecer de que as instalações do porto deveriam ser abandonadas e sugeria a construção de um porto artificial em mar aberto, 2,5 km ao norte da foz do Rio Cachoeira.<sup>31</sup>

Em 1942, o engenheiro Ney Rebello Tourinho, analisando a situação do assoreamento da barra e do canal de acesso ao porto, teceu as seguintes considerações: “pelo que foi possível observar a respeito da barra deste curso, onde existe um grande banco, não é ela sujeita a um processo de assoreamento progressivo. Nem mesmo que ele devera ser atribuído a ele.”<sup>32</sup>

Em razão do assoreamento do canal de acesso, não mais se autorizou a atracação de navios de longo curso no porto de Ilhéus, ficando ele restrito a operações de alvarengagem e, novamente, à navegação de cabotagem, frustrando os anseios de independência em relação ao porto de Salvador para o escoamento da produção de cacau. Ainda de acordo com Tourinho, no momento da redação de seu relatório:

O escoamento da produção regional não se faz inteiramente por este porto (Ilhéus). Grande parte dela é transportada para o de São Salvador e daí, então, reexportada. Isso é motivado pela circunstância de que os navios de procedência estrangeira que aportam em Ilhéus em busca de mercadorias em apreço não saem totalmente carregados.

Recebem tão somente a carga de modo que seus calados fiquem compatíveis com as atuais profundidades da barra indo, após, procurar reforço de carregamento no porto da capital.

Na presente safra de cacau em Ilhéus atinge 1.300.000 sacas, das quais cerca de 600.000 são exportadas diretamente e as restantes por intermédio do porto de São Salvador.<sup>33</sup>

Entre a recomendação pela construção de um porto em mar aberto e o início de suas obras, Ilhéus esperou 20 anos. Em 1948, já fora do contexto da II Grande

31 ROSADO, R. de C. S. de C. *Cronologia portos da Bahia*. Salvador: CODEBA, 1988. p. 60.

32 BRASIL. Comissão de estudos do porto de Ilheus. *Porto de Ilhéus pelo engenheiro civil Ney Rebello Tourinho*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943. p. 45-46.

33 *Ibid.*, p. 69.

Guerra, outro engenheiro, Paulo Peltier de Queiroz, também a serviço de um órgão regulador dos portos, desta vez o Departamento Nacional de Portos e Rios e Canais (DNPRC), escreveu um artigo, publicado em vários órgãos da imprensa, no qual analisou as quatro alternativas dadas pela empresa estadunidense *Merrit-Chapman & Scott Corporation*, contratada pela Companhia Industrial de Ilhéus, concessionária do porto, para realizar um projeto de melhoramento do porto de Ilhéus. Quatro foram as soluções apresentadas para o porto de Ilhéus pelo engenheiro V. R. Stirling, consultor da empresa estadunidense, a saber:

- a. a construção de um quebra-mar exterior, próximo à embocadura do Rio Cachoeira;
- b. melhoramentos no porto, com a construção de estruturas mais adequadas;
- c. a construção de um porto inteiramente novo; e
- d. a abertura de um novo canal de acesso ao porto.<sup>34</sup>

Das soluções apresentadas pelo consultor estadunidense, a recomendação era pela abertura de um novo canal. Porém, em seu artigo, Peltier de Queiroz, que era o chefe do 11º distrito da DNPRC, defendeu e justificou a opção pela adoção de uma solução emergencial. Neste ínterim, algumas obras do Porto Fluvial de Ilhéus foram feitas e, em 1954, a draga “Antwerpen III” retomou os serviços de “dragagem do canal de acesso à Barra e o da bacia de evolução do porto.”<sup>35</sup> Mas o Porto da Baía do Pontal já estava condenado, pois as demandas e pressões para a construção de um novo porto já haviam se iniciado.

Mas, quais eram as condições de funcionamento e a movimentação do porto de Ilhéus no final dos anos de 1930?

De acordo com o que pode ser apurado através das fontes, Ilhéus, entre 1939/1940, contava com um cais acostável com a extensão de 454 metros, constituído por duas pontes de 16,30 metros. Contava com 5 armazéns com área total de

---

34 QUEIROZ, P. P. de. *O problema do porto de Ilhéus*. Bahia: Tipografia São Miguel, 1948. p. 6.

35 ROSADO, 1988.

5.555 m<sup>2</sup> e 3.800 m<sup>2</sup> de área útil, mas não possuía nenhum guindaste. Era servido por uma linha férrea interna de apenas 597 metros e com nenhuma locomotiva.<sup>36</sup>

Alguns destes números, no entanto, não coincidem com os apurados no relatório de Ney Rebello Tourinho. De acordo com o referido relatório, cujos dados foram apurados entre 1939 e 1941, no porto de Ilhéus a essa altura se encontravam 3 (três) pontes e 4 (quatro) armazéns.

Duas das três pontes construídas pela Companhia Industrial de Ilhéus – concessionária do porto – eram em madeira e estavam seriamente comprometidas. A terceira era de concreto armado e estava em boas condições de uso.<sup>37</sup> Quanto aos armazéns, dois deles foram considerados regulares com relação às condições de uso, embora apresentassem sinais de desgaste que requeriam reforma, e dois deles se apresentavam com severos problemas que comprometiam a sua estrutura. A respeito da aparelhagem do porto, Tourinho informou que “A concessionária do porto dispõe unicamente de uma equipe composta de 90 carrinhos de mão de construção mista de madeira e ferro. A capacidade de transporte de cada um deles permite carregar 4 sacos de 60 quilos.”<sup>38</sup>

A partir destas informações, pode-se concluir que muitos dos compromissos de execução de obras e melhoramentos no porto de Ilhéus, acordados em 1923 e depois reafirmados pela Companhia Industrial de Ilhéus, por ocasião da transferência da concessão do porto, até aquela data não haviam sido cumpridos na sua integralidade e que as obras que já haviam sido realizadas não proporcionavam boas condições de uso.

Quanto à capacidade de atracação em extensão metro/hora, do porto de Ilhéus, comparativamente ao de Salvador, obteve-se o seguinte cenário:

QUADRO 2. CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO DOS PORTOS BAIANOS – 1936/1938

| Portos   | Em extensão m/hora |            |            | Em profundidade (m <sup>2</sup> ) |             |             |
|----------|--------------------|------------|------------|-----------------------------------|-------------|-------------|
|          | Ano: 1936          | Ano: 1937  | Ano: 1938  | Ano: 1936                         | Ano: 1937   | Ano: 1938   |
| Salvador | 13.000.320         | 12.964.800 | 12.964.800 | 101.147.760                       | 100.871.360 | 100.871.360 |
| Ilhéus   | 3.668.374          | 3.977.040  | 3.977.040  | 7.630.218                         | 9.146.900   | 9.146.193   |

Fonte: Adaptado do IBGE (1939-1940).

36 IBGE. *Anuário estatístico do Brasil*: Rio de Janeiro, 1939-1940.

37 BRASIL, 1943, p. 55-56.

38 *Ibid.*, p. 59.

Esses números dão conta da relação entre o tempo de trabalho para atracação da embarcação levando em consideração as variáveis: extensão m/hora (metros por hora) e profundidade (m<sup>2</sup>/hora). A capacidade de atracação em extensão se refere, pois, ao produto do cálculo do comprimento do cais multiplicado pelo tempo de trabalho. Já a capacidade em profundidade é obtida a partir, também, da multiplicação da capacidade de extensão pela profundidade do porto. Com esses dados se pode considerar a grande diferença nas condições de operação existentes entre o porto de Salvador e o de Ilhéus.

Os dados da Quadro 3 evidenciam, também, essa discrepância, quando se consideram as taxas de ocupação média e de lotação útil dos armazéns nos dois portos. Por eles, se percebe que a média da taxa de ocupação dos armazéns no porto de Salvador era 10 (dez) vezes maior que no porto de Ilhéus. Quanto à lotação útil dos armazéns, era um pouco menor, de apenas 5 (cinco) vezes. No entanto, a distância é ainda considerável.

QUADRO 3. OCUPAÇÃO MÉDIA E LOTAÇÃO ÚTIL DOS ARMAZÉNS NOS PORTOS BAIANOS – 1936/ 1938

| Portos   | Ocupação média |        |        | Lotação útil |        |        |
|----------|----------------|--------|--------|--------------|--------|--------|
|          | 1936           | 1937   | 1938   | 1936         | 1937   | 1938   |
| Salvador | 10.732         | 15.464 | 14.028 | 36.678       | 43.328 | 43.328 |
| Ilhéus   | 921            | 1.482  | 1.534  | 4.700        | 7.600  | 7.600  |

Fonte: Adaptado do IBGE (1939-1940).

Não se pode considerar esse fato surpreendente ou extraordinário, visto que para o porto de Salvador afluíam todos os gêneros de exportação e de importação do estado e era, exatamente, em reação a essa concentração que se deu corpo ao projeto do Porto da Baía do Pontal.

Quanto ao número de embarcações nacionais e estrangeiras que deu entrada nos portos de Ilhéus e Salvador, se constatou, para os anos de 1938 e 1939, que não há uma diferença tão grande em número de embarcações nacionais que deram entrada nos dos portos. Neste caso, a diferença é de 240 embarcações em 1938 – contando-se 985 embarcações para o porto de Salvador e 745 para o Porto de Ilhéus –, e de 130 embarcações em 1939 – sendo 799 para o primeiro e 669 para o segundo. No entanto, a discrepância é notada quando comparadas as tonelagens

movimentadas. Em Salvador, foram 1.608.300 (um milhão seiscentas e oito mil e trezentas) toneladas e 1.527.300 (um milhão quinhentas e vinte e sete mil e trezentas) toneladas para os anos de 1938 e 1939, respectivamente. Enquanto que, em Ilhéus, foram 745.000 (setecentas e quarenta e cinco mil) toneladas e 195.600 (cento e noventa e cinco mil e seiscentas) toneladas, respectivamente, para os mesmos anos.

A maior distância se revelou em relação ao número de embarcações estrangeiras. Em Salvador aportaram 522 embarcações, em 1938, e 462, em 1939, movimentando 2.532.300 (dois milhões quinhentas e trinta e dois mil e trezentas toneladas) e 2.295.000 (dois milhões duzentas e noventa e cinco mil toneladas) em cada ano, respectivamente. Enquanto que, para Ilhéus, afluíram 28 embarcações, em 1938, e 22, em 1939, movimentando, apenas, 36.500 (trinta e seis mil e quinhentas) toneladas e 27.700 (vinte e sete mil e setecentas) toneladas, respectivamente.

Estes números dão conta da real incapacidade do porto de Ilhéus de se constituir em um real concorrente do porto de Salvador. E que, em parte, isso se deve às condições inadequadas – que seja por questões ambientais, de infraestrutura e investimento – de operação do porto.

## Considerações finais

De fato, Ilhéus se destacou das demais regiões do estado que possuíam um ancoradouro, utilizado em grade medida pela navegação de cabotagem, por ter iniciado e levado a cabo um processo para organização de um porto, tendo, ainda que em pequena quantidade, exportado seus produtos diretamente. Entretanto, a exportação do cacau jamais pode prescindir do porto de Salvador e, concretamente, havia poucas condições de ampliação da infraestrutura do Porto da Baía do Pontal, considerando os atrasos e as dificuldades da Companhia Industrial de Ilhéus em honrar com os compromissos firmados no contrato de concessão.

O fato é que o local escolhido para a instalação de um porto organizado em Ilhéus no início do século XX, o mesmo onde há séculos se processou o embarque e desembarque de cargas, não era nem de longe o mais adequado para a instalação de um porto organizado. Não havia ali as condições reais de expansão

da região portuária. Sua baía de evolução era inadequada para as pretensões de independência em relação a Salvador. Se for permitido fazer uma avaliação à distância no tempo, é também permitido dizer que faltou aos homens de visão, daquele momento, a perspectiva de planejamento a curto, médio e longo prazo, posto que uma vez colocado em operação, o porto de Ilhéus atingiu a sua obsolescência em pouco menos de 40 anos.

Mas, de modo geral, o que se intentou ao longo deste texto foi caracterizar o momento em que surgiu o projeto de organização de um porto em Ilhéus, articulando-o com o contexto econômico da região cacauceira e do estado da Bahia. Buscou-se, também, situar, a partir do modelo de Hoyler, o projeto do porto de Ilhéus com uma lógica mais ampla que a gerada na própria região.

Além disso, analisou-se o processo de concessão do porto em Ilhéus sob a luz da legislação do período, sobretudo aquela que se referia ao contrato de concessão, considerando esse um tema estratégico, onde o interesse do Estado brasileiro sempre foi um ponto relevante a ser considerado, mas que, no entanto, esse mesmo Estado, com suas finanças comprometidas ou limitadas, não conseguiu propor e levar a cabo uma política portuária no país sem a presença do capital privado. Por fim, buscou-se também evidenciar alguns dos fatores limitantes e presentes, desde o primeiro momento, que impediram um funcionamento mais eficiente do porto de Ilhéus.

Longe de considerar a História como um receituário de exemplos para que erros do passado não sejam recorrentes no presente, se esse texto puder ser visto como mais uma contribuição ao debate que se processa hoje na cidade de Ilhéus e região sobre a instalação de mais uma estrutura portuária, será algo de que seu autor poderá se orgulhar. Posto que de tudo que é desejado, planejado e executado, como no exemplo do porto de Ilhéus, no final, “tudo se revela diverso”.

## Referências

ALMEIDA, P. H. de. *A Economia de Salvador e a sua região metropolitana*. Salvador: EDUFBA, 2008.

BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A inserção da Bahia na evolução nacional. 2ª etapa: 1850-1890*. Salvador: Fundação de Pesquisa – CPE, 1978.

- BARBOSA, M. F. A Bahia através de cem anos. *Diário Oficial do Estado da Bahia*, Salvador, p. 155, 2 jul. 1923. Edição Especial.
- BARROS, F. B. de. *Memórias sobre o município de Ilhéus*. Ilhéus: EDITUS, 2004.
- BRASIL. Comissão de estudos do porto de Ilheus. *Porto de Ilhéus pelo engenheiro civil Ney Rebello Tourinho*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.
- CAMPOS, J. da S. *Crônicas da capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Ilhéus: EDITUS, 2006.
- HONORATO, C. T. *O polvo e o porto: a cia. Docas de Santos*. São Paulo; HUCITEC Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996.
- HOYLE, B. S. Cities and ports: concepts and issues. *Vegueta*, Las Palmas, n. 3, p. 263-278, 1997-1998.
- IBGE. *Anuário estatístico do Brasil: ano 1941-1945*. Rio de Janeiro, 1946.
- IBGE. *Anuário estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro, 1939-1940.
- LAPA, J. R. A. *Economia colonial*. São Paulo: Perspectiva S. A., 1973.
- LISBOA, A. *Portos do Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926.
- PESSOA, F. *Poemas escolhidos*. São Paulo: Klick Editora, 1997.
- QUEIROZ, P. P. de. *O problema do porto de Ilhéus*. Bahia: Tipografia São Miguel, 1948.



# A relação entre cidades e portos no Espírito Santo entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação

LUIZ CLÁUDIO M. RIBEIRO  
MARIA DA PENHA SMARZARO SIQUEIRA



## Introdução

No contexto histórico brasileiro, as cidades portuárias sempre constituíram um elo fundamental nas interações do processo de desenvolvimento, em uma longa trajetória desde o Brasil colonial. As mudanças que foram ocorrendo nesta trajetória, envolvendo a cidade, o comércio, a economia local e o porto, se refletiam diretamente na dinâmica cidade-porto, modificando também as relações socioespaciais e funcionais da cidade.

Esse processo, aliado à urbanização que marcou as primeiras décadas do século XX, com ações diretas na infraestrutura portuária, foi determinante nas novas direções das ocupações urbanas que mediavam a área do porto e a associação funcional entre porto e cidade. Entretanto, as características urbanas tradicionais da cidade portuária com seu perfil colonial identificado em estreitas ruas e casarios à beira-mar já haviam estruturado a marca da urbanização brasileira em cidades marítimas. O cais sempre representou a centralidade maior da cidade, que pelo viés das relações comerciais do porto, e seguindo a expansão das atividades portuárias, traçava novos vínculos e novas funções no espaço do porto e da cidade. Assim se desenvolveu a cidade de Vitória, tendo seu porto como referência maior em seu cenário comercial, social e urbano, em consonância direta com o desenvolvimento econômico do estado.

Tal configuração acompanhou a natureza das mudanças históricas que se processaram no desenvolvimento do Espírito Santo e as novas fases de integração da economia estadual com o Brasil e o mundo, como um marco na inserção da economia local no capitalismo em ascensão no país. As articulações das principais cidades portuárias no Brasil são de tradição colonial, antecedem a industrialização, e suas potencialidades na grande maioria dos casos contribuíram para o avanço industrial do país; e o porto de Vitória é uma grande referência nesta perspectiva de análise, uma vez que no estado do Espírito Santo o processo industrial vai emergir tardiamente a partir da década de 1960, apoiado nas potencialidades de seu principal porto. Desenvolvimento que desponta em meio às relações conflituosas já tradicionalmente estabelecidas entre cidade-porto, principalmente no que se refere à questão urbana e de poder. Mesmo na transição de um porto e uma cidade colonial para um novo modelo de porto e cidade industrial, chegando aos novos paradigmas globais de porto e de cidade, não presenciamos divórcios insuperáveis entre as tradições arcaicas e relações mais modernas no âmbito da modernidade globalizada que marca o início do século XXI.

## A cidade, a dinâmica portuária e os desafios do modelo de desenvolvimento no Espírito Santo

O surgimento das vilas e cidades brasileiras do início da colonização resultou de escolhas de sítios com características muito peculiares. De um lado, os portugueses buscaram baías abrigadas onde houvesse condições de encontrar boa água e alimentos, condições de defesa contra os ataques inimigos e de estabelecimento de povoados, roças, engenhos e cais. De outro, havia a necessidade de encontrar locais com profundidade adequada, abrigados dos ventos e correntes marinhas, com espaço que permitisse manobras de defesa e também dispusesse de madeiras e materiais necessários para o reparo e construção de embarcações.

Logo, o modelo dos núcleos dos primeiros tempos era uma conjugação entre povoamento urbano e cais de atracação ao longo dos quais se construíam armazéns, fortificações, engenhos e estaleiros. Nestes locais, o desenho original do fundador privilegiava a posição das igrejas matrizes, do colégio e residência de jesuítas (o próprio Anchieta ajudou a construir) e de outras congregações, a

casa da Câmara, o pelourinho e a cadeia. Depois vinham as casas dos moradores delineando ruas e becos, tudo geralmente cercado por um muro ou paliçada para a defesa. Na parte baixa, junto ao mar, ficava o armazém da Alfândega para onde convergiam as cargas submetidas à inspeção e desembaraço.<sup>1</sup>

Com o passar do tempo, a expansão das plantações e das instalações de engenhos para produção de açúcar e aguardente pela região fez com que se formassem também rotas internas para a circulação de produtos e mercadorias de consumo ou de exportação. E junto ao núcleo principal se fixaram índios e mestiços dedicados aos serviços da pesca, da estiva, e aos trabalhos comuns à orla portuária.

Na capitania do Espírito Santo não era diferente. Vitória, a vila-sede da capitania, foi criada numa graciosa ilha cercada de manguezais em cujo canal que divisava o continente havia contrafortes que a protegiam dos ventos, águas calmas e profundidade suficiente para os barcos.<sup>2</sup>

Desde a chegada dos colonos, o donatário Vasco Coutinho plantou cana-de-açúcar no continente, suprindo-se de mão de obra com nativos “descidos” das matas. Logo, formaram-se engenhos. Em 1545, Ambrósio da Meira escreveu ao rei que havia preparado um carregamento de 1.000 arrobas de açúcar para Angola no navio de Braz de Teles, produzidos entre 1545 e 1546.<sup>3</sup>

Assim, a *villa de Victoria* nasceu dotada de boas condições de atracação, exigência comum às localidades dos primeiros tempos coloniais. Sua entrada por mar era uma fortaleza natural que nunca chegou a ser tomada, mesmo quando o pirata inglês Thomas Cavendish tentou saqueá-la em 1592, ou os holandeses, em 1625 e 1640. Revelam-se, assim, as fortes razões pelas quais a faixa litorânea da capitania do Espírito Santo permaneceu segura durante toda a colonização, tendo Vitória como “cabeça” da defesa contra as investidas pela mítica Serra das Esmeraldas. Em Vitória, o cenário vila-porto pouco se alterou, e manteve uma estrutura portuária que bem atendia tanto à demanda de abastecimento local e

---

1 Sobre o assunto, ver CARVALHO, J. A. *O Colégio e as residências dos jesuítas no Espírito Santo*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura 1982.; PESSOTTI, L. *Vila de Nossa Senhora da Vitória: por uma perspectiva urbana do Brasil colonial*. In: PESSOTTI, L.; PORTO, N. (Org.). *Urbanismo colonial: vilas e cidades de matriz portuguesa*. Rio de Janeiro: POD Editora, 2009. p. 200-223.

2 RIBEIRO, L. C. M. *A serventia da casa: a Alfândega do porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo*. Vitória: Sindix, 2008.

3 ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. Sobrescripto Pera el Rey nosso senhor do Brasil. Lisboa, maço 76, n. 98. Parte 1.

regional com as capitâneas vizinhas quanto às operações de carga e descarga dos produtos importados e exportados, sem que uma estrutura urbano-portuária se impusesse sobre as demais.

Tal configuração só se tornou inadequada na segunda metade do século XIX, quando se verificou em todo o Império a intensificação da produção agrícola, sobretudo do café, o crescimento urbano e um aquecimento das trocas comerciais e da navegação proporcionadas pela “abertura dos portos” e pelos tratados de livre comércio que, evidentemente, se refletiram sobre o movimento dos portos. Por sua vez, a Revolução Industrial já impunha outra escala de produção e outro padrão tecnológico para os portos, com a substituição dos veleiros por navios de casco metálico, movidos por motores. A intensidade e o ritmo da modernização eram impostos pelo padrão tecnológico adotado pelos parceiros comerciais do Brasil. Isso implicava, gradativamente, na adaptação da estrutura do antigo porto aos guindastes, aos trapiches de empresas comerciais, e por último, ao trem de ferro, símbolo maior da modernidade.

Os sinais de mudança ocorreram em 1869, quando o Governo Imperial editou a primeira lei de concessão de exploração de portos pela iniciativa privada. Inicialmente houve concessões de construção e modernização de portos no Rio Grande do Sul e em Alagoas; no Sudeste, a nova legislação afetou o porto de Santos que, após várias caducidades no seu contrato, acabou entregue à Cia. Docas de Santos. No Rio de Janeiro, o processo se deu mais lentamente devido à reação os donos dos trapiches. A situação caótica da falta de espaços adequados para as cargas que se avolumavam e a insalubridade, prática tradicional de embarque e desembarque de mercadorias, embargavam o crescimento da economia nacional, conforme apontou Velasco e Cruz.<sup>4</sup> Em Vitória o processo de modernização ensejado na última década do século XIX foi iniciado em 1908 após idas e vindas, como se verá adiante.

Conforme descrevemos, nas antigas cidades portuárias do Brasil a dinâmica do porto foi importante na organização da centralidade da sua vida urbana. Em seu entorno se dava o movimento das cidades, atraindo a população por sua

---

4 CRUZ, M. C. V. e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. 1998. Tese (doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1998.

própria dinâmica econômica e oferta de oportunidades de mobilidade social. Assim, as “[...] cidades cresciam em dependência das atividades do porto e de sua hinterlândia, e o porto dependia do suporte das cidades para o movimento de seus fluxos comerciais e de serviços.”<sup>5</sup>

Desta forma, o início da construção de estruturas modernas dos portos no Brasil ocorreu entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Do ponto de vista interno, os investimentos estão atrelados, principalmente no Sudeste, à expansão da economia cafeeira, à construção de ferrovias e à modernização urbana. Portanto, a modernização portuária é também uma fase de grande importância na organização urbana das cidades. Ocorreu na maioria delas uma aproximação ainda maior entre instalações portuárias e o tecido urbano em expansão, o que define, como é o caso de Vitória, uma relação cidade-porto pelo viés da urbanização.<sup>6</sup>

De acordo com Siqueira, no século XX ocorreram investimentos em empreendimentos industriais no espaço urbano que foram transformando a cidade e alterando completamente o perfil agrário-exportador da economia nacional. A cidade de Vitória também sofreu estas alterações que visavam inseri-la nos fluxos globais do comércio, já que o crescimento do porto criou a necessidade de uma remodelação urbana, com uma atenção particular aos assuntos da saúde pública sanitária. Essas medidas encontravam-se vinculadas aos novos pressupostos de higienização: o espaço de circulação comercial, de entrada e saída de mercadorias, obrigatoriamente deveria ser higienizado, afastando as condições de insalubridade e precariedade. Portanto, o projeto das obras do porto oportunizava o plano de saneamento da cidade; o projeto continha uma concepção de reforma urbana em que o espaço portuário e a modernização eram associados funcional e espacialmente, aprofundando a relação direta entre cidade e porto.<sup>7</sup> Em outras palavras, a emergência não estava apenas em urbanizar a cidade, mas urbanizar promovendo condições para o desenvolvimento e expansão do por-

5 RIBEIRO, L. C. M.; SIQUEIRA, M. da P. S. *Portos e Cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (Sec. XX-XXI)*. Trabalho apresentado ao 4º Congresso Internacional de la Asociación Mexicana de Historia Económica. Cidade de México, AMHE, 2010.

6 *Ibid.*, 2010.

7 SIQUEIRA, M. da P. S. *O porto de Vitória: expansão e modernização 1950-1993*. Vitória: CODESA, 1994.

to. Um porto cafeeiro que substituiria áreas insalubres da cidade, estruturado com docas de atracação, capatazia para a operação de guindastes e trânsito de trens de carga, armazéns e plataforma para o desembarque de caminhões, além da estrutura para o controle aduaneiro. Por tudo isso, um porto especializado na exportação do café.

Visando aprofundar as relações históricas entre a cidade, o porto e a economia cafeeira de exportação, o governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912) começou a elaborar um plano de urbanização aliando cidade/porto. O plano possuía um caráter modernizante, inserido no ideário do progresso e da civilização. Foi concebido em três dimensões: obras de saneamento da cidade; obras de estruturação e aparelhamento do porto; obras da reforma urbana.<sup>8</sup>

As obras de saneamento público da capital visavam os

[...] serviços de água, esgoto, energia e, inclusive bondes elétricos, aterro de mangues, construção de parques, construção, alargamento e calçamento de novas ruas [...] reconstrução dos primeiros edifícios públicos e a construção da Santa Casa de Misericórdia.<sup>9</sup>

As obras do porto tiveram início quando o Governo Federal autorizou a concessionária pública Companhia Portuária de Vitória (CPV) a implantar as novas instalações; esta contratou a empresa C. H. Walker & Co. Ltd. para a execução de 1.130 metros de cais. Em 1908 foram iniciadas as obras de dragagem e aterro de parte do canal para a construção das docas. Em 1914 a crise financeira provocada pela Primeira Guerra Mundial levou à paralisação dos trabalhos. Passada a crise, o Governo Federal encampou a concessão da CPV e transferiu-a ao governo estadual pelo Decreto n.º 16.739, de 31 de dezembro de 1924, tendo sido a construção do porto retomada no início de 1925. O novo porto só foi inaugurado em 03 de novembro de 1940, dando início à construção do atual complexo portuário.<sup>10</sup>

8 GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Secretaria de Estado do Planejamento. *O Corredor de Exportação Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo*. Vitória: 1981. apud SIQUEIRA, M. da P. S. *O desenvolvimento do porto de Vitória: 1870-1940*. Vitória: CODESA, 1995.

9 Ibid., p. 79.

10 SIQUEIRA, 1995.



FIGURA 1. VISTA DA BAÍA DE VITÓRIA, DA CIDADE E DO PORTO NA DÉCADA DE 1950

Fonte: Acervo da Biblioteca Central/UFES.

## A modernização do porto de Vitória – décadas 1950-1970

Na conjuntura econômica brasileira até a década de 1930, o crescimento dependeu basicamente da expansão da produção agrícola, particularmente da produção e exportação do café. Após 1940, teve início no Brasil o processo de urbanização-industrialização de maneira mais consolidada, à medida que os interesses urbanos industriais passam a conduzir a política econômica brasileira. Contudo, no Espírito Santo os interesses do mercado cafeeiro vão prevalecer pelo menos até os anos 1960.

Isso ocorria porque a economia agrário-exportadora-cafeeira ainda assegurava as condições para o desenvolvimento econômico e social do estado e da capital, sendo que Vitória também criava condições para a modernização urbana da cidade e a organizava para ser um ponto de trânsito dos produtos de exportação-importação.

## De acordo com Siqueira, neste período a cafeicultura

[...] era geradora predominante da renda estadual e direcionava a estrutura econômica da produção da lavoura ao beneficiamento, transporte, armazenagem e exportação [...] o grau de industrialização era insignificante (inferior a 10%) e intimamente ligado a produtos primários.<sup>11</sup>

Porém, a expansão da mineração e das operações portuárias da Companhia Vale do Rio Doce e o surgimento de uma rede de pequenas indústrias urbanas e de serrarias de madeiras impulsionavam um aumento populacional e as oportunidades do mercado de trabalho provocado pelas obras de expansão da cidade. Desde o governo de Jones dos Santos Neves (1951-1954), o centro da cidade era ampliado e passava por novos aterros para a construção de infraestrutura, criando também alternativas de escoamento viário. O Plano de Valorização Econômica do Estado, implantado neste governo, também implementou políticas de modernização da indústria de energia elétrica, de abastecimento de água e esgoto, de saúde e construção de conjuntos de casas populares para os trabalhadores sindicalizados.

No entanto, estudando a Mensagem (1954) do governo de Santos Neves, observamos que a obra-símbolo de seu governo seria a continuidade do prolongamento do aterro dos terrenos contíguos ao lado norte do porto. Ali Santos Neves faria construir a Avenida Beira-Mar (fig. 1), artéria da cidade que, além de seguir padrões estéticos afinados com o conceito de modernidade então vigente (rodovia plana, com duas pistas separadas por canteiro central, acostamentos, iluminação, etc.), também aumentava as vias de circulação de carga junto às instalações do cais do porto.<sup>12</sup>

Neste contexto, a Companhia Vale do Rio Doce S/A (atual Vale), criada em 1942 no governo de Getúlio Vargas, tinha sua atividade ligada tanto à exploração do minério fino e grosso na região de Itabira-MG e quanto à ligação entre a mina e o porto de Vitória, feita pela Estrada de Ferro Vitória-Minas. O porto de Vitória passou a ser o escoadouro da produção de minério extraído em Minas Gerais

11 SIQUEIRA, M. da P. S. *Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória, 1950-1980*. Vitória: EDUFES, 2001. p. 37.

12 GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. *Mensagem do Governador do Estado do Espírito Santo Jones dos Santos Neves*. Vitória: Imprensa Oficial, 1954.

pela CVRD, fato determinante nas mudanças que vão ocorrer na sua estrutura física. O volume e o tipo de produto desta categoria de exportação não permitiu que o movimento comercial se expandisse no cais comercial de Vitória, que, pelo seu próprio sítio e pela própria natureza de um cais cafeeiro, também voltado para mercadorias gerais, não comportava o movimento comercial do minério. Neste caso, as iniciativas da CVRD se voltaram para a construção de um novo cais específico para o minério no lado continental da Baía de Vitória. Este novo cais, iniciado em meados da década de 1940, denominado Eumenis Guimarães, conhecido também como Cais do Atalaia e/ou Péla-Macaco (fig. 2), especializado na exportação de minério grosso, no início dos anos 1950 já estava absorvendo o movimento exportador deste tipo de minério de forma expressiva, eliminando gradativamente o fluxo comercial pelo cais de Vitória.<sup>13</sup>

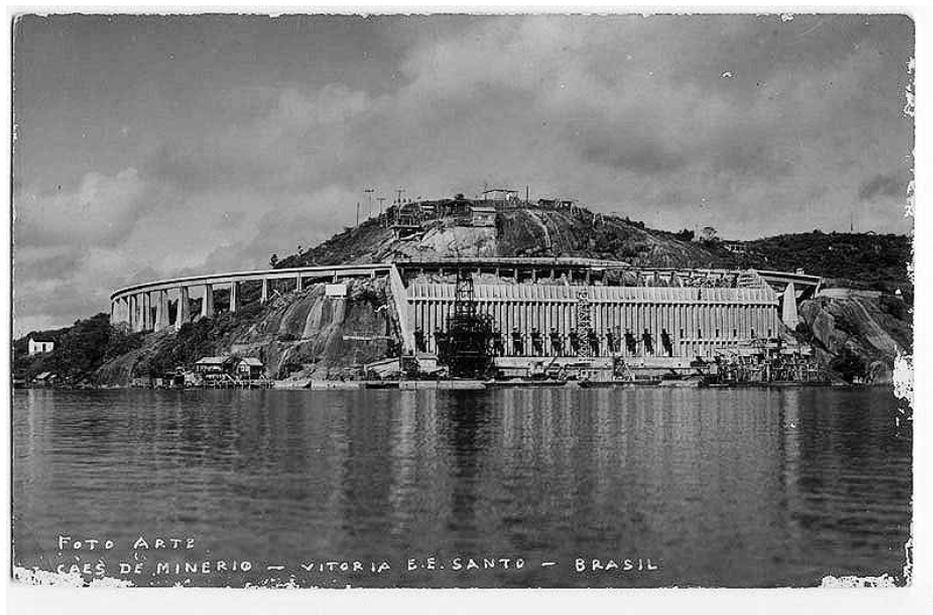


FIGURA 2. CAIS EUMENIS GUIMARÃES, TAMBÉM CONHECIDO COMO CAIS DO ATALAIÁ, E/OU PÉLA-MACACO – O ACERVO É FÍSICO

Fonte: Biblioteca Central/UFES. (1955).

<sup>13</sup> RELATÓRIO do ano de 1956. Vitória: Administração do Porto de Vitória, 1956.

Com a construção deste cais, a CVRD inicia a expansão do porto de Vitória pelo viés de terminais especializados para a exportação de minério. Tal iniciativa se completa na região continental da Baía de Vitória com a construção do cais para o comércio do minério fino, que se intensifica a partir de 1956. Este fato levou a CVRD a construir outro terminal especializado, conhecido como Cais de Paul, um cais complexo e moderno caracterizado por dois terminais distintos: um com infraestrutura técnica e operacional para exportação do minério fino; outro para o desembarque do fluxo importador de carvão nacional e internacional, destinado à USIMINAS (Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais), situada em Itabira, região de origem do minério de ferro mineiro.<sup>14</sup>

Porém, em função da multiplicidade de tipos de minério, das exigências internacionais e do intenso crescimento do volume das exportações anuais de minério e as novas possibilidades econômicas vislumbradas pelos negócios da empresa na região, aliados à fase de expansão do parque produtor de energia elétrica no país, o Governo Federal construiu o porto de Tubarão, na entrada norte da Baía de Vitória, em local conhecido como Ponta do Tubarão, aproveitando-se do “linhão” de energia de Furnas que entrava no Espírito Santo por Governador Valadares para abastecer o novo porto e a região urbana de Vitória.<sup>15</sup>

O processo de construção do novo porto para o minério de ferro, ocorrido desde o final dos anos 1950 e nas duas décadas seguintes, credenciou fatores importantes para a modernização, destacando-se as vantagens estratégicas, operacionais e de transportes do complexo urbano-portuário instalado em Vitória. Em outros estados da Federação, o processo de construção de portos especializados associados a polos industriais de suprimento de insumos para a economia interna e exportação de *commodities* também foi utilizado para eliminar gargalos logísticos e impulsionar a industrialização em regiões metropolitanas. É este o caso da criação do Centro Industrial de Aratu, de 1966, e, em seguida (1968), da concessão federal de construção de um terminal privativo da Usina Siderúrgica da Bahia S/A (Usiba), na Ponta da Sapoca, na Baía de Todos os Santos. Três anos depois, o Governo Federal também autorizava o início das obras do Porto de

14 RELATÓRIO do ano de 1963. Vitória: Administração do Porto de Vitória, 1963.

15 Sobre o assunto, ver RIBEIRO, L. C. M. *Excelsos destinos: história da energia elétrica no Espírito Santo (1896-1968)*. Vitória: Edufes, 2013. p. 332.

Aratu, no município de Candeias, pelo governo estadual, cuja operação se iniciou em 1975 e hoje se encontra vinculado à Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba).<sup>16</sup>

Tal como ocorreu com o Centro Industrial, o Porto de Aratu também se expandiu e hoje é formado por 3 terminais. O Terminal de Granéis Sólidos (TGS) possui dois píeres, sendo o primeiro de dois berços, um destinado à exportação (magnesita e ureia), com 153 metros de extensão, e outro para importação (concentrado de cobre, alumina, carvão, enxofre, fertilizantes, manganês e rocha fosfática), com 202 metros de extensão; já o píer II possui apenas um único berço de 210 metros de comprimento para as importações dos granéis sólidos. O Terminal de Granéis Líquidos (TGL) possui píer com atracação com berços bilaterais para bombeamento de produtos líquidos, como soda cáustica, dicloretano, MEG, estireno, MTBE, benzeno, entre outros materiais necessários à indústria. Quanto ao Terminal de Produtos Gasosos (TPG), este possui apenas um píer de um berço para bombeamento de amônia, butadieno, propeno, entre outros gases, com capacidade para atender navios de grande porte que abastecem nafta e outras matérias-primas.

Para armazenagem, o Porto de Aratu opera granéis sólidos em pátio de 475.000 toneladas de capacidade estática, além de instalações particulares (silos da Alcan e Cimex e armazéns da Petrobras/Fafen, Caraíba Metais e Magnesita). Granéis líquidos e produtos gasosos são armazenados em tanques da Tequimar, Brasterminais, Tegal e Petrobras/Fafen. Os terminais privados da empresa Cimento Aratu e da Usiba dispõem, cada um, de silo vertical com, respectivamente, 25.000 toneladas e 50.000 toneladas de capacidade estática.

É interessante associar a estrutura portuária ao complexo industrial multissetorial do Centro Industrial de Aratu, localizado entre os municípios de Simões Filho e Candeias, no estado da Bahia, tendo o porto como principal elemento de suporte logístico que articula a BR-324, o Aeroporto Internacional de Salvador, a Refinaria de Petróleo Landulpho Alves e o porto de Salvador, todos situados num

---

<sup>16</sup> CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (Brasil). *Pesquisa marítima*, Brasília, ©c2016. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/Porto\\_Aratu\\_PCNTTM\\_2012.pdf](http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/Porto_Aratu_PCNTTM_2012.pdf)>. Acesso em: 17 mar. 2014.  
BAHIA. Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração. Centro Industrial de Aratu, [Salvador], c2016. Disponível em: <<http://www.sicm.ba.gov.br/pagina.aspx?pagina=centroindustrialdearatu>>. Acesso em: 17 mar. 2014.

raio de 30 km da capital baiana. Neste espaço existem hoje cerca de 144 empresas, responsáveis pela geração de mais de 13.500 empregos diretos.

Voltando à discussão dessa mesma concepção de desenvolvimento econômico no Espírito Santo, embora o processo tenha se caracterizado por um número de empresas de maior porte, o padrão indústria-porto se aprofundou na implantação de outros grandes projetos industriais do Estado brasileiro em consórcio com o capital internacional, num raio de 60 km da capital, apoiando-se principalmente nas potencialidades portuárias e na viabilidade de expansão da hinterlândia do porto de Vitória. Eram projetos voltados para plantios extensos de eucaliptos e para a construção e operação de uma megaindústria de celulose e porto para exportação (Aracruz Celulose; hoje, Fíbria); para a construção de um complexo exportador de minério de ferro da Samarco (Samitre e Marcona Internacional) que conjugava as minas com o porto de Ubu, no litoral Sul do estado capixaba, através de um mineroduto oriundo de Minas Gerais, fruto da realização de *joint ventures* da CVRD com parceiros/clientes internacionais (Finsider/Itália, Instituto Nacional para a Indústria da Espanha, Nipon Steel Co./Japão) para a construção de usinas de “pelletização” de minerais.<sup>17</sup>

Na década de 1980, o governo brasileiro também construiu a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) em sociedade entre a Siderbrás e o capital italiano. Para atender a toda a demanda, junto às usinas de “pelletização” e do porto de Tubarão da CVRD, foi também construído o Porto de Praia Mole para escoar os produtos siderúrgicos da CST.<sup>18</sup>

Além de incrementarem a pauta de exportações brasileira, os projetos industriais correspondiam ao proposto no I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-74), e visavam reforçar a integração nacional mediante a incorporação de novos territórios produtivos e criação de novas estruturas especializadas de transporte.

Através do I PND, o governo brasileiro buscava induzir maior articulação da economia nacional ao capitalismo internacional pelo aumento do produto e diversificação da pauta de exportação para novos mercados. É neste contexto

---

17 SIQUEIRA, 2010.

18 A CST – Companhia Siderúrgica Tubarão, antes uma empresa pública, foi transferida para o controle acionário privado, sendo chamada de ARCELOR MITTAL a partir de 2006. Em 2007, a CVRD – Companhia Vale do Rio Doce – mudou seu nome popular para VALE.

político e econômico que se formam corredores de transporte. No Espírito Santo, os terminais portuários de Vitória foram articulados e equipados para receber parte da produção de um corredor composto também pelos estados vizinhos de Minas e Goiás, especializado no escoamento de grãos do cerrado, das siderúrgicas de Minas Gerais (através da Estrada de Ferro Vitória-Minas e de rodovias federais) e da produção siderúrgica e industrial do Espírito Santo que tomava vulto.<sup>19</sup> Para compor o corredor de exportação o Governo Federal construiu o Terminal de Capuaba, também do lado oposto ao cais comercial, onde já operavam os cais especializados em minério de Atalaia e Paul, ampliando com isso a ampla infraestrutura do porto de Vitória.

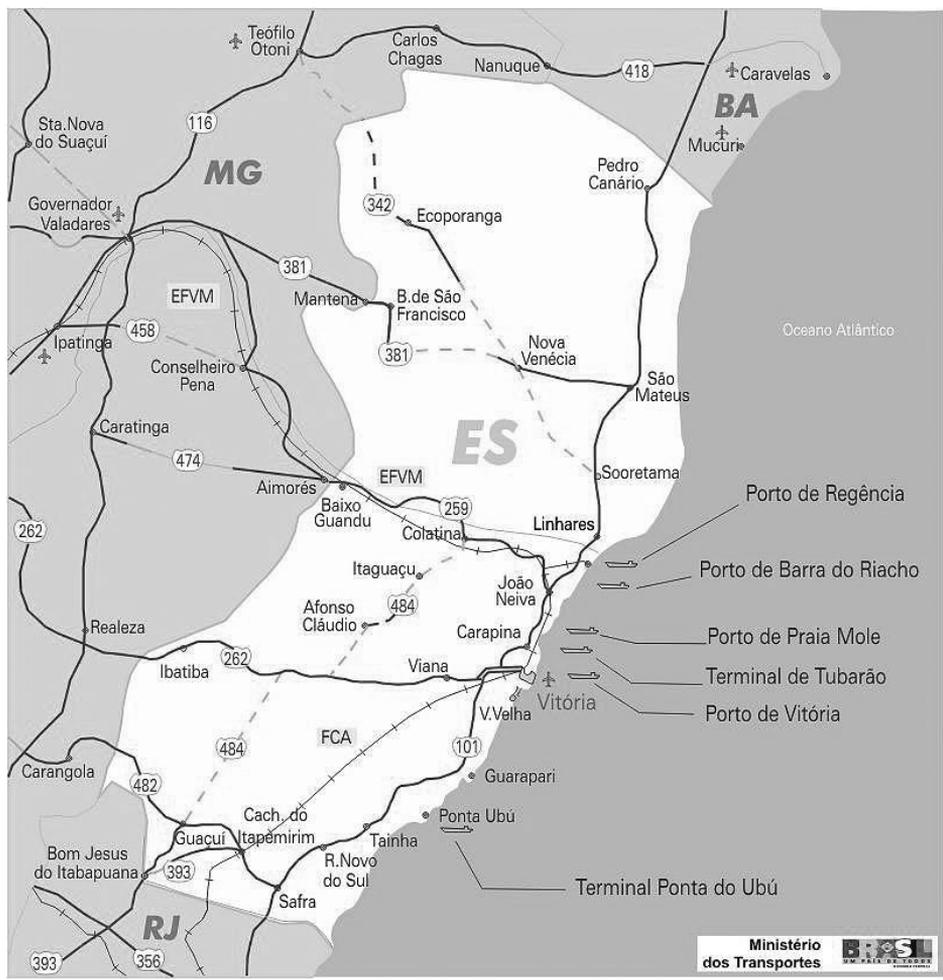
Inicialmente, Capuaba movimentou carga geral, celulose e produtos siderúrgicos acabados e semiacabados e atuou na importação de betonita e carvão para as usinas de “pelletização” da CVRD e Usiminas. Sua utilização em exportação de cereais se iniciou em 1983 com o embarque de milho do cerrado; em 1984, se efetivou este fluxo com o embarque de soja a granel.<sup>20</sup> No ano anterior (1983) tinha sido criada a Companhia Docas do Espírito Santo, em substituição à APV – Administração do Porto de Vitória, para administrar e operar o conjunto de terminais públicos que compunham o complexo portuário de Vitória.

Após a aplicação da Lei dos Portos, de 2003, o porto de Capuaba teve o espaço dividido em vários berços que foram concedidos a operadores privados que diversificaram ainda mais as mercadorias por ali movimentadas, a saber: Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), com 2 berços que operam contêineres, navios *roll-on roll-off*, mármore, granito e carga geral. A Codesa, no entanto, permaneceu com os outros 2 berços com acesso rodoferroviário por onde opera produtos agrícolas e carga em geral. Vemos a seguir a situação e imagens aéreas desses portos e terminais.

Até aqui demonstramos como as instalações portuárias do Espírito Santo foram ampliadas e diversificadas para portos e terminais especializados, que proporcionaram à economia capixaba superar a dependência do mercado do café, se colocar na ponta da produção de minérios de ferro e aço para o mercado interno

19 Sobre o assunto ver, BITTENCOURT, G; NETO, A. *Espírito Santo 1990-2002: um estudo atual sobre a conjuntura do Estado e seus fundamentos políticos e econômicos*. Vitória: ABIO/BANDES, 2002.

20 RIBEIRO; SIQUEIRA, 2010.



MAPA 1. MAPA DE SITUAÇÃO DOS PORTOS QUE FORMAM O COMPLEXO PORTUÁRIO DO ESPÍRITO SANTO  
 Fonte: Ministério dos Transportes/Governo Federal.

e para exportação, e se diversificar para a produção de celulose e escoamento de grãos da região do cerrado,<sup>21</sup> interligando-as ao porto de Capuaba, na Baía de Vitória. O complexo de Capuaba foi construído para atender ao crescimento e à diversificação das exportações e importações que despontavam no contexto da nova lógica do desenvolvimento modernizado que tomava forma no estado em conexão direta com o programa de Corredores de Exportação. Este programa se incluía em uma perspectiva muito ampla de dinamização integrada dos transportes, interligando o setor viário, ferroviário e marítimo, dentro da política de integração nacional de infraestrutura e transportes.<sup>22</sup>

Paralelamente aos grandes projetos dos portos capixabas, passava por enorme diversificação a pauta de mercadorias importadas e exportadas, podendo-se dizer que a estrutura portuária impulsionou um surto industrial na região da Grande Vitória a partir da década de 1970. Segundo Ribeiro e Siqueira,

[...] um dos instrumentos utilizados para superar o *gargalo* da baixa industrialização capixaba e os gravíssimos problemas gerados pelos deslocamentos populacionais do interior e dos estados vizinhos para a Vitória e seus arredores foi o Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap), criado pela Lei Estadual nº 2.508, de 22 de maio de 1970, e regulamentado pelo Decreto nº 163-N, de 15 de julho de 1971.<sup>23</sup>

O Fundap foi pensado para ampliar a renda do setor terciário do estado através do incremento e diversificação do intercâmbio comercial com o exterior e através de mecanismos de captação de créditos obtidos em operações portuárias. Essa iniciativa tinha por objetivos ampliar a renda dos setores primário, secundário e terciário, oferecendo capitais para novos investimentos em projetos agropecuários, industriais, de pesca, de turismo, de florestamento e reflorestamento, saúde, educação, ação social, transporte, infraestrutura não governamental, de

21 A produção de grãos do cerrado atendia ao projeto de expansão de fronteira agrícola, compreendendo áreas do estado de Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais e Bahia, que concentram 80% dos cerrados do país, projeto de expansão agrícola em conexão com os ideários do Corredor de Exportação. GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Secretaria de Estado do Planejamento. *O Corredor de Exportação Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo*. Vitória: 1981.

22 REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. I Plano Nacional de Desenvolvimento – 1972-1974 (I PND). Brasília, 1974.

23 RIBEIRO; SIQUEIRA, 2010, p. 11.

construção, de natureza cultural ou de comércio, previamente aprovados pelo Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo (BANDES).

Pode-se dizer, grosso modo, que o Fundap estimulou a formação de várias empresas – chamadas até os dias atuais de “fundapeanas” –, e companhias *trading*s aproveitaram a oportunidade de incrementar negócios abrindo sedes ou filiais em território capixaba. Produtos como borracha, madeiras finas, cobre e químicos passaram a fazer parte da pauta de importações, via Fundap, dos portos de Vitória e de Vila Velha. Ainda assim, o cenário do comércio exterior capixaba via-se restringido pelo protecionismo à indústria nacional. Para superar barreiras tradicionais que representavam gargalos no sistema portuário capixaba,

[...] o novo modelo requereu mudanças abrangentes e o setor portuário, além de transformações técnicas e operacionais, sofreu uma alteração política administrativa com a passagem da Administração do Porto de Vitória para a Companhia Docas do Espírito Santo em 1983, ação já inscrita no sentido de desburocratizar o funcionamento das estruturas portuárias, bem como implementar uma política de incentivo às exportações como forma de equilibrar a balança comercial do Brasil.<sup>24</sup>

Por outro lado, a diversificação da economia capixaba atual também encontra seus motivos no contexto da edição da Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a chamada Lei de Modernização dos Portos, concebida sob o prisma neoliberal e sob a ótica do “enxugamento” do Estado que caracterizou aquela década. Para Almeida,<sup>25</sup> a Lei nº 8.630/2003 foi concebida visando à **integração competitiva da economia brasileira** através da criação de um ambiente de negócios que permitia a agilidade de decisões, melhor alocação dos investimentos nos setores produtivos e a organização de uma logística própria de operação dos modais portuários. Suas principais metas eram diversificação, priorização de nichos de mercado e melhoria dos resultados operacionais.<sup>26</sup>

Esta legislação acompanhou a tendência internacional de institucionalização do conceito de **porto organizado** (público), concedido a particulares ou explorado pela União, como área construída e aparelhada para a navegação, movimentação e armazenagem de mercadorias, movimentação de passageiros com

24 RIBEIRO; SIQUEIRA, 2010, p. 11.

25 ALMEIDA, E. S. de. Mudança institucional e estrutural na economia brasileira no início dos anos noventa. *Análise Econômica*, Porto Alegre, v. 17, n. 31, mar. 1999. p. 13.

26 RIBEIRO, 2008.

tráfego e operações sob jurisdição de uma autoridade portuária. A lei abriu caminho para o arrendamento de áreas portuárias que induziram investimentos privados em dragagem, aparelhamento e operação nas zonas primárias e secundárias (fora da retroárea do porto), e permitiu redinamizar portos sucateados por falta de investimento público.<sup>27</sup>

Portanto, a natureza das transformações urbanas ocorridas em Vitória se relaciona, embrionariamente, às mudanças ocorridas a partir da criação do Fundap, ao incremento das atividades portuárias de vinte anos antes, iniciadas nos anos de 1970, e ao incremento do comércio exterior capixaba ocorrido com a abertura econômica dos anos 1990 no Brasil, com fortes impactos sobre a estrutura portuária do estado do Espírito Santo. Estas transformações também implicaram, na mesma proporção, em impactos sociais e ambientais na região costeira e na Grande Vitória.

No final do século XX, a região da Grande Vitória foi dotada de uma infraestrutura de transportes intermodal bastante atrativa, que contava com um sistema de transportes ferroviário e marítimo de bom nível, embora ainda apresentasse, e ainda hoje apresente, diversas deficiências, sobretudo no modal rodoviário. Por fim, ocorreu uma significativa reestruturação empresarial com o surgimento de empresas capixabas que se expandiram para outros mercados, ampliando as potencialidades do comércio exterior local.<sup>28</sup> Em outras palavras, a abertura do mercado brasileiro à economia global propiciou maciças inversões na atividade empresarial, o que fortaleceu a posição do Espírito Santo no *ranking* nacional de atividades portuárias, motivando aquecimento em serviços portuários, como movimentação de cargas, desembarço aduaneiro etc., chegando a aumentar a oferta de empregos nas zonas portuárias primárias e secundárias.

Em *A serventia da casa*, Ribeiro aponta que as maiores mudanças se deram com as importações.<sup>29</sup> Em 1993, o montante de negócios efetuados atingiu US\$ 2,9 bilhões, sendo US\$ 1,7 bilhão em exportações e US\$ 1,2 bilhão com as importações.<sup>30</sup> Isso só foi possível graças à recriação da Inspeção da Alfândega do porto

27 RIBEIRO, 2008.

28 SIMÕES, R. G. Desenvolvimento econômico do Espírito Santo no século XX. In: BITTENCOURT, G. (Org.). *Espírito Santo: um painel da nossa história*. Vitória: Secult, 2002. p. 241.

29 RIBEIRO, 2008.

30 O COMÉRCIO externo no desenvolvimento capixaba: a contribuição do sistema Fundap – 1971-2001.: *Sindiex*, Vitória, p. 13. 2002. (Cadernos Sindiex 2).

de Vitória, o que ensejou verdadeira euforia nas importações de veículos. Depois que as montadoras se instalaram no Brasil, o comércio exterior capixaba buscou nova diversificação de mercadorias, agregando à pauta, entre outros, produtos como tecidos de poliéster e malha, fio de poliéster, leite em pó, secadores para madeira, escavadeiras, vinhos, cremes de beleza, cosméticos e perfumaria, medicamentos, luvas cirúrgicas, máquinas e equipamentos, resinas e matéria-prima para a indústria. Em 2008, 9,13% do valor exportado e 4,95% do valor importado pelo Brasil passavam pela estrutura do porto de Vitória, na verdade um amplo complexo logístico que supera a área geográfica da Grande Vitória e se expande para o interior da Grande Vitória, alcançando um raio de cerca de 80 km do centro do município-capital (Vitória), sendo atualmente composto pelos seguintes terminais e recintos alfandegados em zona primária: 1 – Porto Organizado de Vitória (Codesa); 2 – Terminal Privativo de Ponta do Ubu (Samarco/CVRD); 3 – Instalação Portuária Pública (Peiú SPE S/A); 4 – Instalação Portuária Privativa (CPVV); 5 – Instalação Portuária Pública (Hiper Export Terminais Retroportuários S/A); 6 – Terminal Privativo Marítimo de Ferro Gusa (CVRD); 7 – Terminal Privativo de Carvão em Praia Mole (CVRD); 8 – Terminal Privativo de Produtos Siderúrgicos em Praia Mole (ArcelorMittal/Açominas/Usiminas); 9 -- Terminal Público de Vila Velha (TPVV S/A); 10 – Terminal Privativo de Tubarão (CVRD); 11 – Terminal Privativo de Barra do Riacho (Portocel S/A e Aracruz Celuloso-Fíbria); e 12 – Silos metálicos para grãos em Capuaba (Rhodes S/A).

Na zona secundária, isto é, fora da zona portuária, o sistema é formado por 3 “portos secos”: Vitória I (permissionário: Coimex Logística Integrada S/A), Vitória II (permissionário: Companhia de Transportes e Armazéns Gerais – Silotec) e Vitória III (permissionário: Terca-Cotia Armazéns Gerais S/A). A estrutura logística compreende ainda o Terminal Intermodal da Serra (TIMS), voltado ao sistema de abastecimento nacional e ao mercado internacional, e dez Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex): Multilift Terminais Ltda.; Seltimar Serviços Especiais de Logística de Transportes Ltda.; Armazéns Gerais Carapina Ltda.; Interport Transporte e Serviços Intermodais Ltda.; Flexibrás Tubos Flexíveis Ltda.; Polimodal Transportes e Serviços Ltda.; Cafeco Armazéns Gerais Ltda.; Centronorte Armazéns Gerais Ltda.; FA Transportes & Serviços Intermodais Ltda.; e TCG – Terminais de Cargas Gerais Ltda.

O mesmo autor também demonstra que em 2008 os portos capixabas movimentaram em torno de 45% do PIB estadual, sendo o segundo maior complexo exportador em valor, e o segundo maior importador do Brasil em termos de impostos arrecadados, somente superado pelo porto de Santos. Neste ano, os portos capixabas também já representavam o maior complexo em movimentação de cargas e o de maior número de berços e portos organizados (incluindo os “portos secos”) do Brasil e da América Latina.<sup>31</sup>



FIGURA 3. “PORTO SECO” ALFANDEGADO – VITÓRIA III (PERMISSIONÁRIO: TERCA-COTIA ARMAZÉNS GERAIS S/A)  
Fonte: Ribeiro (2008).

<sup>31</sup> RIBEIRO, 2008. Informações locais, técnicas e operacionais do Complexo Portuário do Espírito Santo, veja: Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/complexo.pho#>>. Acesso em: dez. 2014.

## Projeções de uma nova onda da economia portuária capixaba

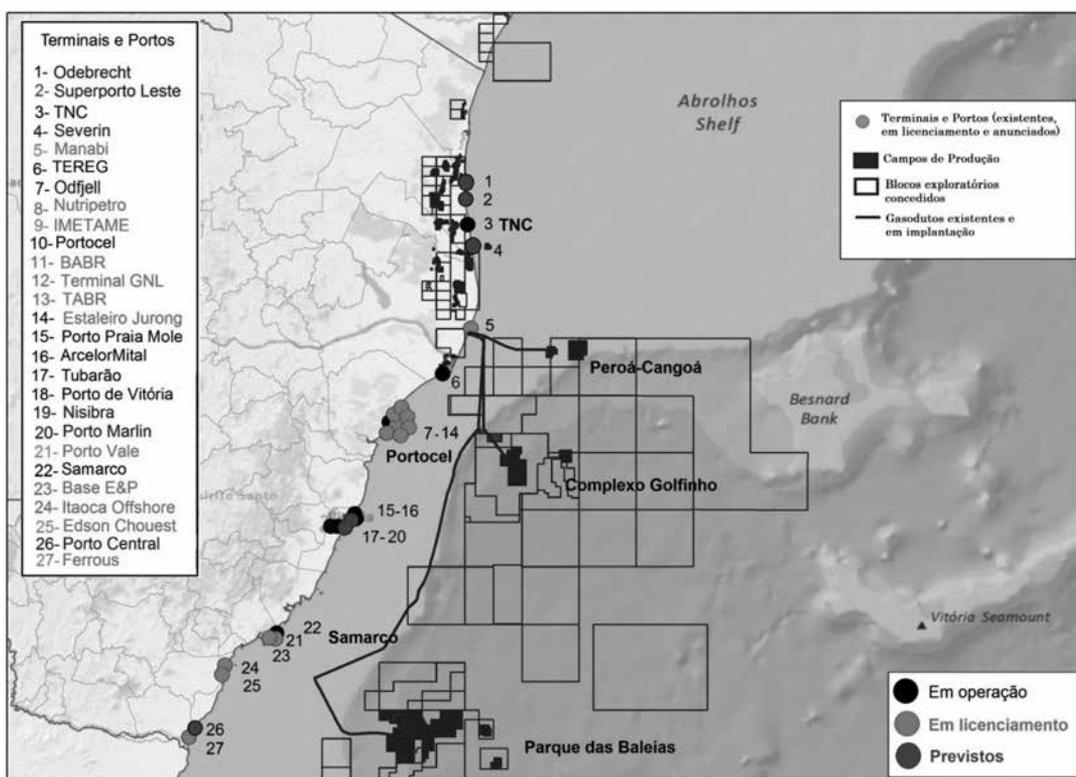
Há décadas persiste a problemática em torno do estrangulamento da economia brasileira, que não cresce a percentuais significativos do PIB, apesar das muitas e variadas tentativas em busca de alternativas para a superação do problema. As causas apontadas para o baixo desempenho variam desde a elevada carga de impostos e tarifas, a qualidade dos bens nacionais, a deficiência dos transportes, a ausência de investimentos públicos e privados etc. Em 1993, seguindo-se à abertura comercial e à concorrência estrangeira, a Lei dos Portos, numa perspectiva liberal, relativizou as relações de trabalho e legitimou a figura do concessionário privado para desafogar a operação pública considerada ineficiente e corrupta. Pouco depois (1997), foi editada a Lei Kandir de desoneração de impostos sobre as exportações brasileiras, cujos resultados não parecem ter sido muito positivos para estados exportadores como o Espírito Santo, devido ao descumprimento pelo Governo Federal dos repasses correspondentes à sua perda de receita.

Nos governos petistas de Luís Inácio Lula da Silva (2003-2010) e Dilma Rousseff, iniciado em 2011 e ainda em curso em 2014, a política de crescimento do PIB e do comércio exterior do país, tanto nos mercados tradicionais quanto em novas oportunidades na África, no Oriente e nas Américas, fez o tema dos portos voltar à agenda política, principalmente em regiões de produção de petróleo e gás das camadas pós e pré-sal, por causa das necessidades da Petrobras em realizar investimentos em construção de plataformas e sondas e criar infraestrutura para *ship supplies* e terminais de estocagem de óleo e gás.

Além disso, a recente Medida Provisória dos Portos (MP-595), aprovada em 6 de dezembro de 2012 sob o constrangimento do Senado, que teve de simplesmente homologá-la sem ter tido o tempo de emendá-la, demonstra quão sensível ao tema da infraestrutura portuária tem sido a ex-presidente Dilma Rousseff. Na verdade, a ex-presidente adiantou-se à aprovação da lei e divulgou um pacote de concessões portuárias em toda a extensão brasileira, tanto para motivar o adiantamento da renovação dos contratos de permissionários próximos ao vencimento quanto para estimular a manifestação de novos projetos de instalação

de indústrias e grupos empresariais privados que demandam concessões públicas em transporte marítimo.

De um pacote de cerca de 40 bilhões de reais, o Espírito Santo foi o estado com maior número de concessões previstas, cerca de 20 delas, totalizando 13,3 bilhões de reais até 2017. Estes portos e terminais estão relacionados a projetos siderúrgicos e de mineração, estaleiros, terminais de gás e petróleo, terminais de contêineres, terminais *off shore*, entre outros. Tais investimentos decerto impulsionarão a internacionalização da economia capixaba, indo ao encontro dos objetivos da política industrial brasileira.



MAPA 2. SITUAÇÃO DE PORTOS E TERMINAIS EM FASE DE LICENCIAMENTO OU PLANEJAMENTO NO LITORAL DO ESPÍRITO SANTO

Fonte: PINHEIRO, H. Trabalho apresentado em Audiência Pública sobre os licenciamentos de portos no Espírito Santo, realizada na Assembleia Legislativa do Espírito Santo. Espírito Santo, 12 mar. 2014.

Por outro lado, para além do ponto de vista econômico, ao pensarmos sobre a história da relação porto-cidade no Espírito Santo, podemos dizer que ao modelo de expansão da economia industrial-portuária, em um contexto geral associado ao projeto nacional-desenvolvimentista brasileiro, não se seguiram investimentos num padrão de urbanização mais desejável, em face da falta de planejamento urbano e de políticas públicas e infraestruturas sociais efetivas (educação, saúde, lazer, moradia, transporte, crédito, mobilidade social, direitos civis, felicidade, meio ambiente saudável, etc.)

Já do ponto de vista locacional das indústrias e instalações portuárias previstas, repete-se a falta de estudos prévios que indiquem as atividades econômicas mais adequadas para se instalarem nos diferentes pontos dos 400 km do litoral capixaba, já que indústrias de mineração e siderúrgicas, altamente poluentes do solo, dos ventos e das águas, e que demandam água doce em grande quantidade, *a priori* não seriam bem-vindas. Seria melhor e muito mais condizente com os princípios de um projeto modernizador globalizante se o governo e as empresas investirem numa matriz produtiva limpa e com maior agregação de tecnologias modernas, como o caso da cadeia produtiva de gás e petróleo (exceto refinarias); terminais multimodais de cargas secas; terminais especializados em processamento de alimentos para exportação; terminais associados a setores econômicos locais e regionais com ele articulados que já existam ou que possam ser estimulados, como o setor de rochas ornamentais, pesca, indústria de confecções, setor agrícola e pecuarista, setor moveleiro; e setores que já apontam uma tendência, como o setor industrial de máquinas e equipamentos, além de ZPEs (Zonas de Processamento para Exportação) etc.

Outro aspecto importante neste contexto refere-se à questão do planejamento locacional integrado, visando ao uso racional dos espaços do litoral propícios à implantação dos portos, terminais, minerodutos, de forma a provocar menores impactos sociais e ambientais, menor relação custo-benefício, aproveitamento de mão de obra local sem atração de população flutuante e desqualificada para o trabalho. Tal planejamento visaria congregação dos vários projetos para duas ou três localidades ao longo da costa capixaba, preferencialmente agregando-se às já existentes, onde fossem articulados os modais de transporte ferroviários, rodoviários, marinhos e aéreos de forma a desafogar as áreas urbanas. Assim, talvez

fosse possível induzir um modelo voltado para o futuro, que pudesse atuar de forma a controlar a expansão para centros urbanos menores no Espírito Santo, que se beneficiariam da infraestrutura necessária para o seu crescimento socioeconômico com população melhor qualificada.

Sendo assim, além do planejamento estratégico regional integrado para balizamento das concessões de novos portos e terminais de cargas à livre concorrência da iniciativa privada ou à operação pública, necessita-se de ações públicas mais abrangentes e direcionadas, sejam por parte dos governos federal e/ou estadual, levando em conta a promoção de algumas medidas prévias primordiais para que não se repitam os erros do passado. Medidas que abriguem preocupações, que incorporem um atrelamento maior entre as questões mercantis, econômicas, operacionais e espaciais portuárias e o contexto sociourbano da cidade no sentido de obter resultados mais racionais, com estratégias melhores e mais eficiência na direção da sustentabilidade em nosso estado e em nosso país. Não se trata apenas de planejar para atender os novos paradigmas do desenvolvimento econômico, e sim de incorporar e implementar de fato nos projetos em voga uma interface entre a qualidade de vida da sociedade e seu bem-estar em uma cidade moderna e economicamente desenvolvida neste mundo do início do século XXI.

Na perspectiva de nossa reflexão, que parte de uma compreensão histórica da relação cidade-porto, com foco na Região Metropolitana de Vitória e em outras partes da região litorânea do Espírito Santo, reconhecemos que as articulações intrínsecas nessa relação foram amplamente favoráveis ao crescimento econômico e à diversificação das atividades produtivas, contribuindo para os novos rumos econômicos e superando a tradicional estrutura agroexportadora cafeeira. A modernização portuária de princípios do século XX engendrou ainda mais a íntima relação do porto com a cidade, onde a expansão do primeiro significou a modernização do segundo, e vice-versa, e este padrão se tornou permanente, aprofundando-se na inflexão industrial e de serviços que perpassou a economia capixaba na segunda metade do século XX.

Entretanto, historicamente, o modelo seguido produziu uma sociedade marcada pelo predomínio de ocupações precárias que precederam à urbanização da capital e de cidades da zona metropolitana, produzindo uma sociedade desigual, na qual grande parte da população vive à margem dos serviços e direitos que

a cidade deve prestar num ambiente republicano. Essa abordagem nos conduz ao entendimento do desenvolvimento das cidades e da urbanização no Brasil num quadro de complexidades políticas e socioespaciais onde, nem mesmo no momento decisivo de mudança sociopolítica da Monarquia para a República, as influências inovadoras do projeto modernizador republicano se estabeleceram no sentido de consolidar princípios de igualdade social e de cidadania.<sup>32</sup>

A permanência deste processo na trajetória do desenvolvimento nacional ganhou força através das décadas que marcaram o século XX, expressa na desigualdade econômica, social e espacial em que a grande maioria da população brasileira se encontra, excluída dos benefícios da modernização e dos direitos sociais, intensificando a pobreza e as ocupações precárias nas periferias das cidades, expressando o grande distanciamento social na difícil trajetória da modernização brasileira. A cidade de Vitória e seus arredores são um exemplo desta dinâmica que materializou a modernidade e o desenvolvimento desigual, em oposição à prosperidade do crescimento econômico e suas conexões nacionais e internacionais.

Na abrangência dessas questões emergentes, percebe-se que a relação porto-cidade no Espírito Santo, centrada principalmente na região metropolitana da capital Vitória, estabelecida de forma conflituosa e excludente em relação às comunidades do entorno das áreas portuárias, ainda não se consumou num divórcio definitivo. Por isso, ressaltamos o ensejo de que uma nova “janela de oportunidades” advinda da modernização/industrialização/globalização portuária no pequeno território capixaba se desdobre sob um novo paradigma de desenvolvimento moderno, como **metrópole portuária** de cerca de 80 km de raio de abrangência e mais de 2,5 milhões de habitantes. Seus pressupostos implicam em sujeitos envolvidos num diálogo amplo na formulação de soluções práticas e republicanas, de um novo entrosamento entre as demandas de expansão e modernização da cidade e o espaço privilegiado das instalações portuárias e modais logísticas, em prol de uma economia estruturada para crescer visando ao desenvolvimento amplo da sociedade, tendo o Poder Público e as empresas como partícipes dessa nova relação.

---

32 CARVALHO, J. M. de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

Nesse sentido, sendo o complexo portuário um dos pilares do desenvolvimento econômico, a interação dos portos e indústrias com a urbe da Grande Vitória basear-se-á na perspectiva de construção de um desenvolvimento social e cultural futuro, onde os atores políticos e econômicos se cruzem num território eivado de interesses interligados e orientados em favor de objetivos coletivos mais amplos, que projetarão positivamente a imagem da cidade no Brasil e no exterior.

## Considerações Finais

Abordar a dinâmica portuária em interface com a expansão urbana vai muito além das articulações político-econômicas, sinalizando desafios de reorganização de espaços sociais e comerciais, num conjunto de mudanças de infraestrutura local e estruturais em termos de mercado regional, nacional e internacional, bem como destacando a evolução dos meios de transportes marítimos em conexão com as redes ferroviárias e rodoviárias aliadas à própria evolução operacional e comercial dos portos.

Os aspectos que discutimos em nosso artigo evidenciam particularidades do complexo portuário de Vitória e a cidade, envolvidos em uma relação social, política e econômica no âmbito da dinâmica e das mudanças urbanas da cidade, partindo de princípios nos quais as bases tradicionais nos conduzem a uma reflexão maior no contexto do moderno, e nos levam a um alargamento do conhecimento histórico da formulação das relações cidade-porto.

Nesta dinâmica situamos os vínculos entre a evolução e a expansão do porto e a cidade em uma perspectiva histórica frente ao processo de desenvolvimento do estado do Espírito Santo e os impactos diretos deste desenvolvimento nas funções da cidade. Observamos que na cidade de Vitória a lógica da modernização sempre esteve entrelaçada à urbanização e às melhorias das condições portuárias ao longo do século XX. Essa trajetória foi marcada por princípios que norteavam a urbanização, atendendo ao ideário da modernidade urbana que avançava atrelada às necessidades de desenvolvimento do porto e sua abrangência espacial na cidade. Neste sentido, situamos a interface entre a cidade e seu porto em uma

inter-relação de intensa aproximação socioespacial histórica, atravessando todos os estágios de desenvolvimento da Grande Vitória e do estado como um todo.

A industrialização e a expansão portuária – atendendo às exigências da lógica capitalista nacional e internacional, aos paradigmas da globalização num contexto de superação de uma estrutura econômica arcaica para dar passagem a um novo modelo de acumulação – promoveram mudanças imensuráveis na economia do estado. O processo de modernização econômica levou o Espírito Santo a uma reestruturação produtiva e tecnológica mais próxima dos grandes centros de desenvolvimento nacional. Entretanto, ressaltamos que a aliança entre estratégias voltadas para a superação de problemas que permaneceram presentes no universo sociourbano da cidade, nas demandas da população e aqueles relativos aos espaços do porto e ao espaço da cidade ainda não abriram fronteiras para uma nova reconfiguração na relação cidade-porto.

## Referências

ALMEIDA, E. S. de. Mudança institucional e estrutural na economia brasileira no início dos anos noventa. *Análise Econômica*, Porto Alegre, v. 17, n. 31, mar. 1999.

BAHIA. Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração. Centro Industrial de Aratu, [Salvador], c2016. Disponível em: <<http://www.sicm.ba.gov.br/pagina.aspx?pagina=centroindustrialdearatu>>. Acesso em: 17 mar. 2014.

BITTENCOURT, G.; NETO, A. *Espírito Santo 1990-2002: um estudo atual sobre a conjuntura do Estado e seus fundamentos políticos e econômicos*. Vitória: ABIO/BANDES, 2002.

CARVALHO, J. A. *O Colégio e as residências dos jesuítas no Espírito Santo*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1982.

CARVALHO, J. M. de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (Brasil). *Pesquisa marítima*, Brasília, c2016. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/Porto\\_Aratu\\_PCNTTM\\_2012.pdf](http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/Porto_Aratu_PCNTTM_2012.pdf)>. Acesso em: 17 mar. 2014.

CRUZ, M. C. V. e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. 1998. Tese (doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1998.

O COMÉRCIO externo no desenvolvimento capixaba: a contribuição do sistema Fundap – 1971-2001. *Sindiex*, Vitória , p. 13. 2002. (Cadernos Sindiex 2).

PESSOTTI, L. Vila de Nossa Senhora da Vitória: por uma perspectiva urbana do Brasil colonial. In: PESSOTTI, L.; PORTO, N. (Org.). *Urbanismo colonial: vilas e cidades de matriz portuguesa*. Rio de Janeiro: POD Editora, 2009. p. 200-223.

PINHEIRO, H. Trabalho apresentado em Audiência Pública sobre os licenciamentos de portos no Espírito Santo, realizada na Assembleia Legislativa do Espírito Santo. Espírito Santo, 12 mar. 2014.

RIBEIRO, L. C. M. *A serventia da casa: a Alfândega do porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo*. Vitória: Sindiex, 2008.

RIBEIRO, L. C. M. *Excelsos destinos: história da energia elétrica no Espírito Santo (1896-1968)*. Vitória: Edufes, 2013.

RIBEIRO, L. C. M. Informações locacionais, técnicas e operacionais do Complexo Portuário do Espírito Santo. *Codesa*, 2008. Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/complexo.pho#>>. Acesso em: dez. 2014.

RIBEIRO, L. C. M.; SIQUEIRA, M. da P. S. *Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (Sec. XX-XXI)*. Trabalho apresentado ao 4º Congreso Internacional de la Asociación Mexicana de Historia Económica. Cidade de México, AMHE, 2010.

SIMÕES, R. G. Desenvolvimento econômico do Espírito Santo no século XX. In: BITTENCOURT, G. (Org.). *Espírito Santo: um painel da nossa história*. Vitória: Secult, 2002.

SIQUEIRA, M. da P. S. *Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória, 1950-1980*. Vitória: EDUFES, 2001. p. 37.

SIQUEIRA, M. da P. S. *O desenvolvimento do porto de Vitória: 1870-1940*. Vitória: CODESA, 1995.

SIQUEIRA, M. da P. S. *O porto de Vitória: expansão e modernização 1950-1993*. Vitória: CODESA, 1994.



# A lenta revolução

## transformações portuárias recentes<sup>1,2</sup>

JORDI IBARZ GELABERT



### Introdução

As transformações produzidas nos portos desde a Segunda Guerra Mundial até o presente e a relação cambiante entre os portos e as regiões portuárias das cidades ilustram, de forma muito adequada, como o capitalismo mais recente tem modificado os espaços de produção tradicionais. Algumas dessas transformações são a drástica redução da mão de obra ocupada nos portos; a modificação dos locais de trabalho, com o deslocamento dos portos adjacentes às cidades portuárias para novas zonas construídas longe dos centros populacionais; o aparecimento de novos tráficos portuários voltados para o transporte de turistas; e a requalificação dos espaços portuários mais antigos. Essas mudanças têm sido espetaculares, e pela intensidade das transformações operadas podem ser consideradas revolucionárias. Contudo, tais transformações têm se produzido num ritmo significativamente lento. Se o compararmos, por exemplo, com o ritmo das transformações ocorridas nas telecomunicações ou no terreno da informação, as mudanças têm sido talvez equivalentemente profundas e transformadoras, porém acontecidas num ritmo muito mais lento.

Neste trabalho, levaremos em consideração as transformações do setor portuário em seu conjunto, porém nos concentraremos especialmente nas transformações das cidades portuárias. Não examinaremos em detalhe as novas

---

<sup>1</sup> Este trabalho faz parte do projeto de investigação do Ministério de Ciência e Inovação: “Crises e reconstrução dos mercados de trabalho na Catalunha, 1760-1960. Ocupações, culturas de trabalho e estratégias adaptativas”. HAR2014-57187-P.

<sup>2</sup> Tradução de Iara Malbouisson e revisão técnica de Maria Cecília Velasco e Cruz.

zonas portuárias, construídas com frequência em locais muito mais remotos do que haviam sido as primeiras cidades portuárias, como é o caso de Fos-sur-Mer com relação a Marselha, ou o porto de Algeciras no sul da Espanha. Ao contrário, trataremos de ver como as mudanças têm alterado os velhos portos urbanos.

Este trabalho foi influenciado pelas interpretações tradicionais centradas na análise da evolução linear e cronológica dos portos. Aquelas interpretações que estabeleciam a crescente separação entre o porto e a cidade.<sup>3</sup> Este tipo de análise pode tornar-se pouco útil no futuro, quando forem analisadas essas novas zonas portuárias muito distantes das cidades, nas quais o protagonismo já não recai tanto no porto propriamente dito, e sim nos próprios terminais, como nódulos da rede do transporte marítimo internacional.<sup>4</sup> Entretanto, por ora, consideramos ainda válida a análise centrada na cidade portuária e nas suas transformações. Assim, mostraremos as mudanças sem nos afastar deste ponto de vista, mesmo sabendo que algumas coisas importantes estão acontecendo fora deste âmbito, em novos espaços portuários construídos a quilômetros de distância das cidades portuárias examinadas.

Historicamente, o contexto no qual todas essas mudanças têm se produzido foi o da denominada globalização, ou seja, esse período posterior à década de 1950 do século XX, no qual o comércio cresceu de forma substancialmente mais rápida do que a produção mundial. A globalização, que provocou um crescimento importante da integração social, econômica e cultural do nosso mundo, afetou de forma direta a configuração de diversos portos do globo terrestre. No momento presente, estima-se que 90% do comércio mundial é realizado através de navios.<sup>5</sup> A cronologia das mudanças assinala um crescimento econômico espetacular no Ocidente, depois da Segunda Guerra Mundial, embora este crescimento venha sendo atrapalhado por diversas crises mundiais de caráter político e econômico. Foi de especial importância para o tráfico portuário o fechamento do Canal de

---

3 HOYLE, B. Global and local change on the port-city waterfront. *The Geographical Review*, New York, v. 3, n. 90, p. 395-417, 2000.

4 OLIVIER, D.; SLACK, B. Rethinking the port. *Environment and Planning*, London, v. 38, p. 1409-1427, 2006.

5 KALUZA, P.; KÖLZSCH, A.; GASTNER, M. T. The Complex Network of global cargo ship movements. *Interface: Journal of the Royal Society*, London, n. 7, p. 1093-1103, 2010.; GEORGE, R. *Noventa por ciento de todo: la industria que te viste, te llena el depósito de gasolina y pone comida en tu plato*. Madrid: Capitán Swing Libros, 2014.

Suez, entre 1967 e 1975, a partir da Guerra dos Seis Dias. Tiveram também especial importância as crises econômicas de 1973 e 1975, as denominadas crises do petróleo, e muito mais recentemente a recessão mundial iniciada a partir de 2008. Estas crises afetaram e afetam o tráfego marítimo e os portos.

As mudanças no transporte marítimo também estão relacionadas com mudanças na hegemonia mundial. No período aqui considerado, passamos da importância quase absoluta dos EUA depois da Segunda Guerra Mundial, com a recuperação econômica do Ocidente e a subordinação de outras economias denominadas de “Terceiro Mundo”, ao surgimento de novas grandes potências econômicas, em especial a China. Todas estas transformações estiveram estreitamente associadas ao transporte marítimo, que tem sido o responsável direto pelo transporte da maior parte do combustível, das matérias-primas e dos produtos manufaturados utilizados nesse processo de crescimento. Por sua vez, as transformações no transporte marítimo incidiram sobre as mudanças produzidas nos portos de todo o mundo. Outro elemento determinante tem sido a geografia. A existência de diferentes lugares de produção e consumo, a necessidade de extração de matérias-primas no próprio local onde estas se encontram, e as limitações no traslado das mesmas pelos mares, estreitos e canais disponíveis, também têm condicionado as referidas transformações.

Diversos acadêmicos têm feito análises cronológicas e estabelecido fases distintas para examinar as modificações no transporte marítimo e nos portos. Se observarmos as mudanças na navegação oceânica, devemos assinalar a existência de duas grandes fases. A primeira diz respeito ao comércio de granéis, líquidos e sólidos; e a segunda é relativa às mudanças no comércio de carga geral e ao papel da “conteneurização” sobre a mesma.<sup>6</sup> De qualquer modo, estas duas revoluções – a “revolução dos granéis” e a “revolução dos contêineres” – não têm atuado nos portos produzindo mudanças rápidas e simultâneas. Talvez para algum porto, se o fenômeno for observado a partir de um ponto de vista local, as transformações possam ser consideradas de grande evidência e de uma transcendência espetacular, por terem modificado em muito poucos anos o espaço de trabalho e a orla marítima da cidade. Porém, em termos gerais, a situação é

---

<sup>6</sup> KAUKIAINEN, Y. The role of shipping in the second stage of globalization. *The International Journal of Maritime History*, St. John's, v. 26, n. 1, p. 64-81, 2014.

muito distinta. Em conjunto, as transformações têm sido bem mais lentas e, ademais, seus ritmos têm sido muito diferentes, de um porto para outro. Em geral, a literatura acadêmica dedicada a enfatizar a importância da “containerização” é muito mais abundante do que a centrada nas transformações no tráfico de granéis. Quem tem estudado o processo havido na manipulação da carga geral assinala a existência de um período inicial de aplicação da inovação, outra fase de difusão internacional da mesma e, finalmente, uma etapa de consolidação do processo. Mas para além deste plano geral, as diferenças são notáveis tanto no número de fases como na denominação e na cronologia das mesmas.<sup>7</sup>

Em definitivo, podemos afirmar que as transformações têm sido progressivas, não têm afetado os portos da mesma forma, e menos ainda do mesmo modo. Como veremos, as mudanças têm afetado as infraestruturas e as pessoas, os espaços urbanos, os trabalhadores portuários, as comunidades marítimas e, em seu conjunto, as cidades portuárias.

## Os portos e o transporte portuário depois da Segunda Guerra Mundial

Historicamente, os portos cresceram próximos da cidade; todavia, até 1945 ainda não haviam sido segregados da mesma. Normalmente, eles eram espaços fechados, fisicamente separados da cidade por muros e valas, e aos quais a maioria dos cidadãos não tinha acesso. Eram, definitivamente, espaços industriais, com ruído, sujeira e, por vezes, verdadeiros formigueiros humanos, cuja principal característica era a contratação e o trabalho cotidiano de milhares de estivadores. Nos portos, até a década de 1950, a maior parte da carga geral era transportada em caixas, pacotes, barris, sacos ou outros pequenos recipientes que variavam em função do tipo de mercadoria. A manipulação destes objetos era cara, já que ocupava um grande número de pessoas; significava um risco importante para a segurança das ditas mercadorias, que podiam ser roubadas ou extraviadas com

7 GUERRERO, D.; RODRIGUE, J.-P. The waves of containerization: shifts in global maritime transportation. *Journal of Transport Geography*, London, n. 34, p. 151-164, 2014.; RUA, G. *Fixed Costs, network effects, and the International Diffusion of Containerization*. *Freit: Forum for Research on Empirical International Trade*, Working Paper 521, 2012.; BROEZE, F. The globalization of the oceans containerisation from the 1950s to the present. *Research in Maritime History*, [S.l.], n. 23, p. 1-285, 2002.

certa facilidade; implicava, ademais, que as embarcações ficassem paradas nos portos durante muito tempo. A maior parte dos custos do transporte, embora dependessem da mercadoria transportada, referiam-se ao processo de carga e descarga portuária.<sup>8</sup>

Após a Segunda Guerra Mundial, e como um claro resultado da mesma, surgiram alguns portos organizados sob forte controle governamental, ao menos no mundo Ocidental. Durante o conflito bélico, a contratação dos estivadores tinha sido regulada, com o estabelecimento de escritórios para seu registro e contratação. Apesar disso, os trabalhadores portuários constituíam uma força de trabalho muito abundante, contratada normalmente de forma temporária. Em conjunto, eram centenas de milhares de trabalhadores envolvidos nas tarefas de carga e descarga portuária. Eram, em 1959, cerca de 29 mil no porto de Nova York; 28 mil em Londres; 15 mil em Liverpool; treze mil em Roterdã; e 4 mil em Marselha.<sup>9</sup> Estas cifras referem-se aos números de trabalhadores registrados. Se levamos em conta aqueles que se ocupavam ocasionalmente nos portos, podemos, em alguns casos, multiplicar estas cifras por dois. Em 1952 eram 51 mil os trabalhadores portuários da costa leste dos EUA, e no início dos anos 1960 eram por volta de 70 mil os trabalhadores britânicos.<sup>10</sup> Essa época tem sido definida por apresentar uma configuração de trabalho intensivo e com um nível de desenvolvimento tecnológico relativamente baixo.<sup>11</sup> Um dos grandes problemas portuários destes anos era o da estabilização no emprego desses trabalhadores temporários, tal como mostram as publicações coevas a respeito destes operários, da Organização Internacional do Trabalho.

O contexto econômico geral após a Segunda Guerra Mundial foi de crescimento. Este período, que vai de 1950 a 1973, tem sido chamado de “a época dourada do mundo Ocidental”, constituindo um fenômeno sem precedentes nos países desenvolvidos. As taxas de crescimento dobraram ou multiplicaram várias

---

8 LEVINSON, M. *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*. Princeton: Princeton University Press, 2006. p. 33-34.

9 JENSEN, V. H. *The hiring of dock workers and Employment practices in the Ports of New York, Liverpool, London, Rotterdam and Marseilles*. Harvard: Harvard University Press, 1964. p. 1.

10 BROEZE, 2002, p. 237.

11 TRUJILLO, L.; NOMBELA, G. *Privatization and regulation of the seaport industry*. Las Palmas: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1999. p. 4.; VOS, H. v.; LINDEN, M. v. der. “Dockers” configurations. In: DAVIES, S. et al. (Ed.). *Dock Workers, vol II*. Ashgate: Aldershot, 2002. p. 762.

vezes as taxas precedentes, de 1820 a 1950.<sup>12</sup> Paralelamente a este crescimento econômico, houve um aumento do comércio internacional e, em especial, daquele feito por via marítima. Sabe-se que desde os anos 1950 o comércio mundial cresceu muito mais rapidamente do que o PIB mundial, e que essa diferença começou já nesta década.<sup>13</sup> Não obstante, tal como estavam organizados, o embarque e desembarque portuários de carga geral eram realmente um gargalo do transporte marítimo, constituidor de uma parte significativa dos custos de transporte por via marítima.<sup>14</sup>

Na base do crescimento econômico do pós-guerra estava, em grande medida, a utilização do petróleo e seus derivados. Este constituiu uma fonte de energia e matéria-prima considerada até então inesgotável, e que, por sua vez, tinha um preço muito baixo. Ao menos cronologicamente aí se situa a primeira revolução técnica no transporte marítimo do pós-guerra – a *bulk shipping revolution*.<sup>15</sup> Esta revolução consistiu basicamente no rápido crescimento dos navios que transportavam óleo cru, assim como carvão e aço, cujas demandas foram muito importantes após a Segunda Guerra Mundial. Essa revolução tecnológica também incluía o desenvolvimento de sistemas de transporte de alta velocidade, com a construção de terminais especializados. Os navios passaram de 16 mil TPM no fim guerra a 35 mil TPM no princípio da década de 1960. Contudo, além do crescimento cada vez maior das embarcações que transportavam esse tipo de produtos, os procedimentos de carga e descarga geral não se modificaram de modo substancial, e a incidência daquele aumento sobre os portos foi muito mais escassa. A construção de terminais especializados provocou, em alguns casos, a construção de grandes depósitos de óleo cru, e também de silos para armazenamento de grãos, farinhas e outros granéis sólidos. De todo modo, a geografia portuária não se alterou significativamente, ao menos em comparação com o que aconteceria depois, com o processo de “containerização”. Isso significa que

---

12 MADDISON, A. *La economía mundial: una perspectiva milenaria*. Barcelona: Ediciones Mundi-Prensa, 2002.

13 KAUKIAINEN, 2014, p. 65.

14 LEVINSON, 2006, p. 9.

15 KAUKIAINEN, Y. The Container Revolution and Liner Freights, *International Journal of Maritime History*, St. John's, v. XXI, n. 2, p. 43, 2009.

esta transformação tecnológica tem sido muito menos visível, e com exceção da literatura especializada, é muito menos conhecida e assinalada.

Com relação às dificuldades existentes no manejo da carga geral, que era normalmente a de maior valor, diversos métodos começaram a ser ensaiados a fim de realizar a carga e descarga nos portos. Um destes primeiros ensaios foi o da paletização, com a introdução de *forklift trucks* (empilhadeiras) e *pallets*. Tratava-se de agrupar a carga que estava contida em pequenas embalagens em unidades maiores, colocando-a sobre os *pallets*, estruturas de madeira com dimensões padronizadas. Isto facilitava o traslado da mercadoria de um meio de transporte para outro, seja um navio, um caminhão ou um vagão ferroviário.<sup>16</sup> A paletização deve ser entendida como o passo prévio ao que seria a fase mais importante do processo de unificação da carga: a “containerização”. Era o mesmo conceito, porém executado numa escala muito menor. Seu desenvolvimento implicava tarefas de normatização a partir da criação ou desenvolvimento de organismos internacionais dedicados a esta tarefa normatizadora. Boa parte dessa paletização não se realizava na origem, mas nos próprios porões dos navios. Por exemplo, em Barcelona, nos anos 1960, 90% da carga geral já estava paletizada. No entanto, as melhorias na produtividade introduzidas por estes sistemas foram diretamente neutralizadas pelos salários crescentes dos estivadores, e pela recusa de seus sindicatos a modificar suas práticas de trabalho.<sup>17</sup>

Testaram-se ainda outra forma de movimentação portuária, como foi o caso dos sistemas *roll-on/roll-off*. Tais sistemas consistiam na carga e descarga dos navios de forma horizontal, através de reboques que eram puxados por cavalos mecânicos. Este sistema implicava na construção de navios especializados, com grandes portalós na proa ou na popa que permitiriam a entrada rolante de tais reboques. Este foi um processo desenvolvido inicialmente durante a Segunda Guerra Mundial, quando, por motivos militares, era necessário poder desembarcar um grande número de pessoas e veículos, da forma mais rápida possível, em píeres e praias. Apesar de ser um sistema realmente rápido para carga e descarga, era pouco eficiente na ocupação dos porões, consolidando-se tão somente

---

16 ENRIQUEZ, F. Produtividad portuaria. *Revista de Obras Públicas*, Madrid, v. 109, n. 2957, p. 667-678, 1961.

17 BROEZE, 2002, p. 242.

para trajetos curtos ou de muitas escalas, nos quais a rapidez na entrada e saída de mercadorias é o mais relevante. A inovação que acabaria transformando os portos foi também ensaiada pelos militares durante a Segunda Guerra Mundial – a manipulação de mercadorias em contêineres metálicos. 1955 é normalmente considerado como o momento inicial desse novo sistema de transporte, embora o importante é o ritmo com que este se desenvolveu, e realmente não seria até a década de 1970 que sua influência começaria a ser determinante.

## A introdução dos contêineres: novas técnicas com velhos meios

Com a “containerização” começou a se modificar a situação existente no equilíbrio entre capital e trabalho. Inicialmente o tráfico de contêineres foi assumido com os recursos disponíveis em cada porto, e isto se mostrou pouco transformador. No princípio, a maioria dos contêineres tinha a longitude de 20 pés e se utilizavam os meios mecânicos e a infraestrutura portuária disponível, correspondentes ao período anterior. Contudo, era muito óbvio que o novo procedimento na manipulação de carga geral obtivera ótimos resultados quando aplicada com uma infraestrutura adequada à inovação. Os contêineres permitiam aumentar a velocidade e a segurança na carga e descarga portuária, mas também impunham novas exigências aos portos em termos das infraestruturas necessárias. Ele implicava a construção de novas gruas maiores e mais potentes, o melhoramento dos pavimentos portuários e a edificação de terminais especializados. Até a introdução dos contêineres o importante nos portos era dispor de uma extensa linha de atracação, já que isto facilitava a descarga simultânea de um grande número de embarcações. A partir de então começaram a ser necessárias grandes superfícies para poder depositar os contêineres que eram descarregados. A rapidez na descarga de mercadorias fazia com que os navios ficassem pouco tempo atracados, mas era preciso grandes espaços para deixar os contêineres até o momento em que fossem evacuados do porto para o seu destino final. Tudo isso implicou um aumento do capital necessário para se operar adequadamente com esse novo procedimento.

Este processo afetou também muito diretamente a mão de obra. Muito rapidamente foi produzido um excedente de força de trabalho. A situação foi muito distinta de um porto a outro, em função da existência ou não de um aumento do tráfico marítimo que permitisse absorver a mão de obra excedente. Porém, em geral, a importância do trabalho começou a decrescer em comparação com o aumento dos investimentos e do capital requerido para as mudanças infraestruturais.

Quando, a partir da segunda metade dos anos 1950, todas essas transformações se iniciaram, estava-se num momento em que a hegemonia política e econômica norte-americana era indiscutível. A “containerização” se adaptou primeiramente em solo de portos norte-americanos e para rotas domésticas. Mais tarde, a partir da década de 1960, começou a ser implementada nas rotas marítimas mais importantes.<sup>18</sup> O novo sistema se difundiu inicialmente em portos da Europa Ocidental e do Japão, com quem os EUA mantinham seus principais intercâmbios comerciais, constituindo o que foi chamado de “a tríade”. A conexão entre estes três grandes espaços era realizada por um grande corredor de tráfico marítimo mundial, que ia desde o Japão até o Atlântico, passando pelo Estreito de Malaca, Ceilão, a Península Arábica, o Mar Mediterrâneo, e, uma vez no Atlântico, a conexão se efetuava diretamente até o Norte da Europa, os Estados Unidos e o mar do Caribe. Nesta rota principal se encontra um punhado de grandes portos que realizavam as funções de transbordo de mercadorias. São eles: Pusan, Singapura, Port Klang, Tanjung Pelepas, Colombo, Salalah, Jeddah, Gioia Tauro, Malta, Algeciras, Hamburgo, Roterdã, Le Havre, Bahamas, Jamaica e Panamá. Alguns desses portos, além das funções de transbordo, dispunham de grandes fluxos comerciais próprios, de caráter mais local.<sup>19</sup>

A situação política, com a instabilidade gerada pelas guerras mantidas por Israel e pelos diversos estados árabes, e em especial a partir de fechamento do Canal de Suez em 1967, implicou em mudanças no cenário marítimo internacional. No transporte de produtos petrolíferos, os navios que iam desde os lugares de produção, no Golfo Pérsico, até a Europa Ocidental e os EUA, tiveram que

18 RUA, 2012, p. 8-9.

19 PIQUERAS, J.; SANCHIS, C. El tráfico marítimo de contenedores: valencia en la red portuaria mundial. *Cuadernos de Geografía*, Cádiz, n. 73/74, p. 152-153, 2004.

modificar suas rotas, passando a circular pelo Sul da África. Isso significou a construção de novos navios de dimensões muito grandes, os chamados superpetroleiros. Os benefícios foram muito grandes nessa época, e alguns desses navios se pagaram em apenas dez viagens, o que se verificava em pouco mais de um ano de atividade.<sup>20</sup> A reabertura do canal em 1975, depois da Guerra do Yom Kippur, tornou pouco rentáveis estes navios, alguns tendo sido desmontados apenas três anos depois de sua construção. Por isso, algumas dessas mudanças, apesar de terem sido marcantes em seu tempo, foram de curta duração e escassa transcendência. A existência desses superpetroleiros não contribuiu especialmente para a transformação das cidades portuárias. Por suas grandes dimensões, os navios deviam atracar em estações especiais situadas muito longe da costa, já que os portos não dispunham de espaço e calado suficiente. Por outro lado, o fechamento do Canal de Suez e a conseqüente abertura de novas rotas comerciais permitiram que alguns portos africanos fossem incorporados à rede de portos containerizados muito mais rapidamente do que o previsto. Este foi caso dos portos da República Sul-Africana.<sup>21</sup>

A difusão da “containerização” não foi um processo uniforme; em geral, se materializou a partir de mudanças na economia global. Na maior parte das vezes, pode-se distinguir para cada porto quatro fases ou momentos deste processo. Em primeiro lugar, a adoção do sistema, depois uma fase de crescimento ou aceleração; em terceiro lugar, o momento de máxima expansão, para se chegar a uma quarta fase de estabilidade ou maturidade.<sup>22</sup> Em termos econômicos, foram percebidos quatro estágios de difusão. O período entre 1956 e 1965 foi o momento da inovação e da primeira adoção; de 1966 a 1974, a fase da internacionalização; de 1975 a 1983, a da adoção mundial e da intensificação de seu uso; e de 1984 a 2008, a da admissão generalizada e do crescimento de sua utilização.<sup>23</sup> Em todo caso, é muito óbvio que a cronologia da difusão tem sido muito distinta em diversos portos.

---

20 AGERO, A. *La importância del transporte marítimo en el mercado de petróleo*. Catalunya: Universitat Politècnica de Catalunya, 2011. p. 66.

21 RUA, 2012, p. 10.

22 GUERRERO; RODRIGUE, 2014, p. 151-152.

23 RUA, op. cit., p. 5.

É particularmente interessante assinalar que o processo de “containerização” não foi excessivamente rápido.<sup>24</sup> O motivo principal disto tem a ver com os importantes custos de sua adoção, e com os *differential cost savings* produzidos pelos contêineres.<sup>25</sup> Para que a “containerização” fosse realmente rentável, faziam falta navios especialmente projetados para os mesmos e portos adaptados para o seu uso. Com a construção de embarcações especializadas, a produtividade alcançava seus melhores resultados. Da mesma forma, a adoção do contêiner implicava a construção nos portos de gruas especializadas, áreas de estivagem e depósito dos contêineres, assim como de outras infraestruturas, como os diversos tipos de veículos projetados para movimentá-los em terra. Nos países subdesenvolvidos houve certa má vontade em adotar estes novos sistemas, devido à limitada escala de seus portos e a outros fatores econômicos. De modo que, ali onde o capital era escasso e o trabalho abundante, e conseqüentemente pouco remunerado, os custos de capital que significavam a construção de portos ou píeres especializados em contêineres eram muito altos, e a redução dos custos de trabalho muito pequena.<sup>26</sup>

## Mudanças nas infraestruturas

Especialmente a partir da década de 1980, a relação tradicionalmente existente entre a cidade e o porto se modificou. Até então um porto era associado a uma cidade, e um grande porto era associado a uma grande cidade. Isto mudou substancialmente ao final dessa década. Assim, tão somente 21% das grandes cidades, as que estavam entre as cem mais povoadas do mundo, eram ao mesmo tempo grandes portos, aqueles que se encontravam entre os cem de maior tráfego portuário mundial. Nesse clube estavam Nova York, Shanghai, Tóquio, Jacarta, Londres, Madras, Huston, Pusan, Sidney, Yokohama, Alexandria, Osaka, Kowloon, Seattle e Nagoya, entre outras. Nessa mesma ocasião, 80% dos grandes portos não reuniam condições de ser grandes cidades.<sup>27</sup>

24 RUA, 2012, p. 7.

25 HUMMELS, D. Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization. *Journal of Economic Perspectives*, Nashville, v. 21, n. 3, 2007. p. 143.

26 *Ibid.*, p. 143; RUA, *op. cit.*, p. 8.

27 NORCLIFFE, G.; BASSETT, K.; HOARE, T. The emergence of postmodernism on the urban waterfront. *Journal of Transport Geography*, London, v. 4, n. 2, 1996. p. 125.

As mudanças mais relevantes aconteceram com a difusão dos contêineres de 40 pés. Sua utilização tornou necessária a construção de terminais especializados, com grandes guindastes porta-contêineres, e finalmente o desenvolvimento de sistemas informatizados para a gestão desse importante volume de manejo portuário. Todas essas mudanças foram acompanhadas pelo aparecimento de novos atores nos portos, e pela conseqüente privatização da gestão das novas infraestruturas. Esta privatização começou no final dos anos 1980 em portos asiáticos como Kelang, na Malásia, e se generalizou em dezenas de países em todo mundo, apresentando diversas formas, desde a comercialização, a liberalização ou a venda das infraestruturas ao setor privado.<sup>28</sup> As mudanças geradas pela “containerização” afetaram inicialmente todos os atores vinculados à indústria marítima e às companhias de navegação. Tempos depois, o impacto foi muito mais extenso, afetando não apenas a indústria marítima como também o desenvolvimento local e a economia global.<sup>29</sup>

A “containerização” tinha um alto potencial transformador. As mudanças realizadas na origem implicavam mudanças no destino, talvez não de forma imediata, porém ao menos dentro de um breve prazo. Do ponto de vista do espaço portuário, a introdução dos contêineres significou que, nos portos, as novas necessidades começaram a tornar incompatíveis os lugares onde até então eram realizadas as tarefas de carga e descarga. Não era possível modificar facilmente os portos para dotá-los de um espaço que não tinham. As soluções eram limitadas e incluíram ganhar terreno ao mar ali onde era possível, com os custos econômicos que isso significava, ou mesmo deslocar os portos para longe de seus lugares originais, como ocorreu, por exemplo, com os portos do interior. Nesses casos, foram construídos novos terminais portuários nos estuários e desembocaduras dos rios.

As mudanças produzidas pela difusão da “containerização” foram, em geral, devastadoras para a força de trabalho ocupada nos portos. Houve uma redução do número de trabalhadores portuários assim como uma perda de sua

---

28 GONG, S.; CULLINANE, K.; FIRTH, M. The impact of airport and seaport privatization on efficiency and performance: A review of the international evidence and implications for developing countries. *Transport Policy*, Oxford, n. 24, 2012. p. 39.

29 TOMLINSON, J. *History and Impact of the Intermodal Shipping Container*, Pratt Institute, LIS 654-05. Canberra: Working Paper, 2009. p. 1.

influência. Existem interpretações diferentes sobre os efeitos que as mudanças têm tido sobre a qualificação e as práticas de trabalho autônomas deste setor da classe operária. Todavia, parece claro que para os estivadores que puderam manter sua ocupação se tem produzido um isolamento social e a atomização tanto física quanto psicológica de suas condições de trabalho.<sup>30</sup> Ao final dos anos 1980 e nos anos 1990 se experimentou um importante processo de privatização da organização do trabalho portuário. Em muitos casos, como na Grã-Bretanha, os escritórios nacionais de registro dos trabalhadores portuários foram abolidos e os estivadores passaram a depender, cada vez mais, de empresas privadas. A força que outrora as organizações sindicais haviam tido no setor portuário foi duramente erodida, quando não desapareceu de todo.<sup>31</sup>

Até a década de 1980 o sistema econômico mundial fora dominado pelos países ocidentais industrializados. De acordo com esta situação, o grosso do comércio internacional consistiu na importação de óleo e matérias-primas, e na exportação de produtos manufaturados para os países menos desenvolvidos. Daí a importância das transformações do tráfego de grandes sólidos e líquidos, anteriormente comentada. Contudo, depois das crises do petróleo, este sistema começou a se transformar. Cada vez mais as manufaturas industrializadas passaram a ser produzidas longe dos países centrais do mundo ocidental. Este deslocamento industrial foi facilitado, e provavelmente acelerado, pelo desenvolvimento do transporte em contêineres. Neste sentido, aumentou o transporte de peças e produtos semielaborados, de uma parte a outra do mundo. Assim, a “containerização” do transporte marítimo se converteu num agente do manejo eficiente dos custos do trabalho a nível global.<sup>32</sup>

Em geral, o tamanho das embarcações também aumentou. O objetivo disto era buscar economias de escala e reduzir o custo unitário do transporte. As limitações do crescimento dos navios foram dadas, entre outros fatores, pelo tamanho máximo que os canais interoceânicos – o do Panamá e o do Suez – admitiam para as embarcações. Outras mudanças que afetaram mais extensamente o território foram as transformações ocorridas nos portos, que precisaram aumentar sua

---

30 BROEZE, 2002, p. 239.

31 BROEZE, 2002, p. 248-249.

32 KAUKIAINEN, 2014, p. 81.

superfície de armazenamento. Passou-se de um sistema em que o mais adequado era a existência de grandes linhas retas de atracação a outro em que o importante era aumentar a superfície de armazenagem. Na maioria dos casos isto significou a criação de novos terminais, frequentemente distantes das zonas portuárias primitivas. Paralelamente, estes novos terminais precisaram aumentar seu calado d'água para que os novos navios, muito maiores, pudessem realizar com segurança as operações de atracação. Estas extensas superfícies foram equipadas com grandes guias-pontes para facilitar a descarga das embarcações. Os terminais que tinham um ou dois hectares multiplicaram sua extensão para dez, quinze ou mais hectares. Em muitas cidades portuárias foi impossível achar espaço para estas novas instalações, e por isso os novos terminais foram construídos longe dos velhos portos e das cidades portuárias. Era também importante a existência de boas conexões destes terminais por estradas de rodagem e ferrovias, o que nem sempre era possível a partir da localização original dos portos. Neste processo, aqueles grandes portos atlânticos situados nas margens dos grandes rios que haviam facilitado historicamente a difusão da mercadoria terra adentro se viram obrigados a construir os novos terminais rio abaixo.<sup>33</sup> O que anteriormente havia sido uma vantagem para o rápido intercâmbio de mercadorias do transporte marítimo ao fluvial se converteu num obstáculo. Estas construções de novos terminais rio abaixo aconteceram em Londres, Bremen, Roterdã e Antuérpia. Em outros casos, os novos portos foram edificados bastante longe dos originais, a exemplo de Nova York, com Port Elizabeth, Marselha e Fos-sur-Mer, ou Alexandria e El-Dekheila. Em alguns casos, chegou-se à construção de ilhas artificiais defronte dos antigos portos, como em Seattle.<sup>34</sup>

Por outro lado, uma reordenação dos sistemas portuários foi produzida, com a tendência de redução do número de escalas das grandes embarcações entre os portos de origem e de destino. Criaram-se os chamados “portos HUB”, que eram aqueles onde atracavam os grandes navios porta-contêineres que realizavam comumente uma navegação-*shuttle* entre lugares do mundo inteiramente distantes entre si. Relacionado com isto, surgiram os chamados *tráfegos-feeder*,

33 TULL, M. Port history in the International Journal of Maritime History, 1989-2012. *International Journal of Maritime History*, St. John's, v. 26, n. 1, 2014. p. 123.

34 AMIL, C. *Intergración urbana de los espacios portuarios*. Coruña: Universidade da Coruña, 2004. p. 15.

realizados por embarcações de tamanho mediano entre estes portos HUB e outros portos de menor importância.<sup>35</sup>

## A revalorização econômica dos velhos espaços, tráfego de mercadorias e turismo de cruzeiros na nova economia portuária

Com as mudanças surgidas devido à criação de novas estruturas de transporte marítimo, as zonas portuárias mais próximas dos portos perderam sua função econômica tradicional e novas oportunidades para realizar uma exploração econômica desses espaços apareceram. Estes eram territórios completamente planos e adjacentes aos centros históricos das cidades portuárias. Estes centros históricos constituíam um espaço urbano muito saturado, costumavam estar superocupados e apresentavam grande degradação urbana. Os espaços portuários adquiriram um valor inesperado, pois estavam estrategicamente situados próximos aos centros das cidades e representavam novas vias de ingresso à urbe. Eles eram normalmente territórios de domínio público, permitindo o desenho de uma nova ocupação. Apesar da existência de precedentes, foi em geral a partir dos anos 1980 que estas zonas foram ocupadas e destinadas a novas atividades, como escritórios, comércio, indústria, residência e lazer. Quase sempre essas reestruturações converteram os antigos portos em modernos espaços de consumo.<sup>36</sup> As mudanças começaram nos anos 1960 em Baltimore, Boston e São Francisco, e continuaram nos anos 1970 e 1980 em Londres, Sidney, Melbourne e Japão. Nos anos 1990, esses processos de transformação já haviam se estendido aos países de industrialização recente e, em menor medida, aos países menos desenvolvidos. Singapura, Hong Kong, Havana, Cidade do Cabo e, mais recentemente, Bombay, Calcutá e Madras vêm sofrendo processos de transformação similares.<sup>37</sup> A reorganização dos espaços portuários se converteu num processo praticamente universal. Segundo o modelo proposto, está se completando a se-

35 PIQUERAS; SANCHIS, 2004, p. 150.

36 NORCLIFFE, G.; BASSETT, K.; HOARE, T. *The emergence of postmodernism on the urban waterfront*. 1996, p. 123; OLIVIER; SLACK, 2006, p. 1417.

37 HOYLE, B. 2000, p. 398.

paração entre as funções portuárias e as cidades portuárias, de modo que tais cidades alcançaram uma grande autonomia com respeito aos seus portos.<sup>38</sup>

A importância dessas zonas de reorganização urbana foi muito grande. As mudanças afetaram os subsistemas existentes, tanto o físico e ambiental, o econômico e produtivo, quanto o estritamente urbano. Além das implicações locais, as alterações tiveram efeitos regionais e também nacionais. As principais dificuldades surgidas nestas transformações urbanas têm a ver com a existência de grupos, comunidades e indivíduos com influência, objetivos e interesses muito distintos, em geral, enfrentados. Os estivadores perderam o protagonismo que haviam tido até então. Nos portos apareceu uma nova força de trabalho muito mais fragmentada e diversa, dedicada a muitas outras ocupações complementares à carga e descarga, e que até hoje tem sido mantida distante de conflitos trabalhistas.

As críticas que têm sido feitas a este processo de transformação das áreas portuárias urbanas se concentraram no fato das transformações terem se realizado seguindo um modelo estereotipado. A partir das primeiras operações realizadas nos EUA, que serviram de modelo, os mesmos elementos arquitetônicos e funcionais foram utilizados de forma clônica. Isto, junto com as tentativas de tornar imediatamente rentáveis as reconversões, acarretou a banalização e a perda da imagem tradicional das docas. Assim se deu um processo de “parque-tematização” dos resultados.<sup>39</sup> Também tem sido criticado o excessivo desenvolvimento construtivo, com aterros para edifícios e instalações lúdicas e de serviços, enquanto faltavam espaços livres e o contato com o mar se reduzia. Isto aconteceu, por exemplo, em Barcelona e Toronto.<sup>40</sup> Outras críticas foram dirigidas ao desaparecimento das atividades econômicas tradicionais dos velhos portos, substituídas por atividades de lazer e turismo; a subordinação dos direitos dos residentes aos interesses especulativos, sendo o aburguesamento (“gentrificação”) uma das consequências desse processo. Da mesma forma, os aspectos comerciais têm sido

38 DUCRUET, C. The port city in multidisciplinary analysis. In: ALEMANY, J.; BRUTTOMESSO, R. (Ed.). *The Port City in the XXIst Century: new challenges in the relationship between port and city*. 2011. p. 40.

39 BOIRA, J. V. Port i espai urbà: canvis i transformacions a la façana portuària de Gènova i València. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, Barcelona, v. 12, n. 44, 1999. p. 209.

40 Ibid., loc. cit.

protagonistas nestas operações, diferentemente do que aconteceu no momento inicial, quando as reformas se baseavam principalmente na edificação de espaços recreativos e zonas verdes. De fato, se produziu uma subordinação do social ao econômico e comercial.<sup>41</sup>

Nos últimos anos, o tráfego de contêineres continuou crescendo de modo espetacular. Entre os anos 2000 e 2013 a tonelagem transportada em contêineres se multiplicou em 2,6 vezes, enquanto a carga convencional manteve-se nos mesmos níveis. Deste modo, entre as mesmas datas se dobrou o número de navios porta-contêineres, e se multiplicou a capacidade de transporte devido ao aumento do tamanho destas embarcações.<sup>42</sup> Por outro lado, na década de 2000, foram produzidas mudanças fundamentais na estrutura das redes mundiais de navegação, com o rápido surgimento de novos grandes portos, principalmente na China.<sup>43</sup> Da mesma forma e desde finais dos anos 1990, portos situados em territórios de economias emergentes, como Vietnã, México, Índia e Brasil, também adquiriram uma importância nova.<sup>44</sup> Outras modificações foram bem menos visíveis, mas nem por isso são menos importantes. Desde o fim da década de 1990 se verificou a entrada de capital privado na construção de terminais de contêineres. Desse modo, com o tempo, os operadores privados, principalmente grandes empresas – *global terminal operators* e também *oceanic carriers* – acabaram conseguindo mais de 50% da propriedade ou da administração dos grandes terminais de contêineres.<sup>45</sup> As autoridades portuárias, que tanta importância haviam tido na ação governamental para a organização e exploração das infraestruturas portuárias, desempenham atualmente um papel muito mais autônomo, experimentando processos de comercialização, criação de corporações e privatização.<sup>46</sup>

Também recentemente surgiu um novo negócio com grande capacidade de transformação urbana – o transporte de passageiros. Depois da Segunda Guerra

41 BOIRA, 1999, p. 209.

42 Marina Mercante y transporte Marítimo 2012/2013. *Anave*, Madrid, 2013. p. 13.

43 GUERRERO; RODRIGUE, 2014, p. 154.

44 *Ibid.*, p. 159.

45 OLIVIER; SLACK, 2006, p. 1412.

46 NOTTEBOOM, T. E. Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the european container port system: an update. *Journal of Transport Geography*, London, n. 18, 2010. p. 569.

Mundial, esta indústria marítima passou a se orientar do transporte de emigrantes para o turismo de cruzeiro. Os cruzeiros, que até a década de 1940 haviam sido um produto de luxo, vêm se popularizando e se convertendo numa indústria de consumo massivo.

Configuram-se, assim, duas grandes regiões de turismo de cruzeiro no mundo. Em primeiro lugar se encontra o Caribe, com 50,4% do mercado mundial no ano de 2002. Em segundo, o Mediterrâneo, com uma participação no mercado de 14,4%. Estes territórios se tornaram as principais zonas de destino dos cruzeiros. Primeiramente por causa do clima: semitropical no Caribe, sem variação climática anual, o que permite estender a temporada turística por todo o ano; e um benigno clima mediterrâneo na outra zona, com uma oferta que vai de março a outubro, e que tende a se estender por todo o ano. Outras zonas turísticas importantes são: Ásia e o Pacífico Sul, com 7,2% do mercado; Alaska, com 7%; costa oeste do México, com 5,5%; e o Norte e Oeste da Europa, com 3,9%.<sup>47</sup> Esta concentração significa que, até o momento, tais transformações afetaram portos determinados.

Estes circuitos são servidos por frotas cada vez mais numerosas e por embarcações que tendem a aumentar sua capacidade de transporte. O *Allure of Seas*, construído em 2010, de 362 metros de comprimento, tem capacidade para 6318 passageiros e uma tripulação de 2.384 membros. Geralmente a capacidade média de 60% da frota de cruzeiros, no ano de 2007, era de 3.000 camas por navio, e a tendência era crescente.<sup>48</sup> Nesse sentido, ocorreu com o tráfego de cruzeiros um processo similar ao acontecido com o tráfego de mercadorias, com o aumento da capacidade das embarcações. As limitações do processo também foram similares, de modo que alguns destes navios, de fato, só podem realizar seu trajeto turístico entre uns poucos portos – os correspondentes às cidades mais importantes –, dado que nos portos menores a atracação é impossível. Estas embarcações pertencem a umas poucas grandes companhias. Assim, no ano de 2002, 80% do tráfego mundial estava nas mãos de apenas quatro companhias.<sup>49</sup> A concen-

47 MURIAS, R. *La Industria Del Crucero em El siglo XXI: implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro*. Catalunya: Universitat Politècnica de Catalunya, 2002. p. 87.

48 BUTLER, M. *Turismo de cruceros. Situación actual y tendencias*. Organización Mundial de Turismo, 2008. p. 75.

49 MURIAS, 2002, p. 89.

tração é crescente, de modo que, em 2007, 70% dos passageiros de cruzeiros se repartiam entre duas companhias.<sup>50</sup>

A despeito do impacto econômico direto gerado pelo tráfego de cruzeiros nas cidades portuárias, este tem também consequências negativas. Assim, o número de pessoas que desembarca numa cidade modifica as circunstâncias da mesma, criando economias dependentes. Os problemas ambientais causados pelas embarcações, estas verdadeiras cidades flutuantes, dizem respeito à eliminação de lixo e de águas sujas, assim como à biocontaminação provocada pela transmissão de um a outros mares de espécies invasoras alojadas nas águas de lastro dos navios.<sup>51</sup> Finalmente, temos situações como a de Veneza, com os grandes cruzeiros circulando pelo canal de Giudecca e ameaçando diretamente a própria existência da cidade.<sup>52</sup> Na cidade de Barcelona, o impacto econômico deste tipo de turismo é brutal, com 2,6 milhões de passageiros no ano de 2013, transportados em uns 800 cruzeiros, cifra que multiplicou por 10 a existente em 1996, antes de se iniciar o *boom* cruzeirista.<sup>53</sup> Em geral, o impacto econômico deste setor é muito grande. No ano de 2005, na Europa, o gasto direto realizado pelas linhas de cruzeiros e pelos seus passageiros foi de 8.300M de euros, criando diretamente 90.000 empregos. Na mesma data, o gasto foi de 32.400M de dólares nos Estados Unidos, com a geração de 142.000 postos de trabalho.<sup>54</sup>

## Conclusões

A modernização, a globalização e a privatização têm sido os processos determinantes das transformações experimentadas pelas cidades portuárias.<sup>55</sup>

Os granéis líquidos, como o petróleo, e, mais recentemente, os gases liquefeitos, ou os granéis sólidos, como o carvão, o minério de ferro e os grãos, têm

---

50 BUTLER, 2008, p. 75.

51 Ibid., p. 229.

52 LEGOUPI, T. Los conflictos que genera el turismo de cruceros en Barcelona y otros puertos mediterráneos. *Blibio 3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. 18, n. 1049/13, 2013. p. 6.

53 Ibid., p. 3-4.

54 BUTLER, M. op. cit., p. 210-215.

55 BROEZE, 2002, p. 235.

sido as mercadorias mais transportadas, em peso, desde o fim da Segunda Guerra Mundial até o presente. De 1970 a 2010, pelo menos 60% da tonelage total transportada se referia a esses produtos, chegando, em 2010, a 75% do total.<sup>56</sup> No entanto, as transformações que esse tipo de transporte produziu nas cidades portuárias em todo o período considerado foram pouco substanciais. Neste sentido, a exceção foram aqueles poucos portos onde foram construídas refinarias, e que se converteram em lugares de transformações petrolíferas, gerando grandes zonas industriais consumidoras dessas matérias-primas.

Por sua capacidade de influência e pela forma como tem afetado os portos e as sociedades portuárias, é muito mais importante o que se verificou com a carga geral. O aparecimento dos contêineres e as mudanças associadas a este processo têm sido especialmente significativas. A “containerização” simplificou os custos e as operações de carga, descarga e transporte. Mas seu desenvolvimento levou à construção de grandes infraestruturas portuárias, alterando a geografia portuária tradicional. A relação tradicional entre a cidade e seu porto foi reformulada.

As transformações afetaram os trabalhadores portuários, que em toda parte viram reduzidos seu número e sua capacidade de influência. Claramente, as comunidades portuárias se desmancharam no ar. Os bairros portuários próximos às docas com frequência se transformaram a ponto de se tornarem irreconhecíveis. Os edifícios situados nas cercanias portuárias se converteram em lugares de residências atraentes para as classes sociais abastadas. O aburguesamento dos bairros portuários e o desaparecimento das comunidades marítimas anteriormente existentes têm sido uma característica bastante habitual nas transformações portuárias recentes. Frequentemente, as tarefas realizadas nos portos, ou até mesmo os próprios portos, se deslocaram fisicamente para lugares distantes da cidade. As velhas e sujas docas se converteram em espaços aptos para abrigar marinas de luxo onde os iates, saturados de brilhantes dourados e cromados, substituíram os cargueiros oxidados.

Novos usos foram dados às velhas zonas portuárias e novas atividades econômicas se instalaram nesses espaços. Em muitos portos, os usos turísticos substituíram as antigas tarefas de carga e descarga. Onde antes encontrávamos marinheiros e estivadores, agora achamos turistas e pessoal de serviços. Assim,

---

<sup>56</sup> ANAVE. *50 Años: Asociación de Naviero Españoles* [S.l.], 2002. 2013.

podemos observar como, nas cidades portuárias, se passou de um capitalismo da produção a um capitalismo de serviços.

## Referências

- AGERO, A. *La importància del transporte marítim en el mercat de petroli*. Catalunya: Universitat Politècnica de Catalunya, 2011.
- AMIL, C. *Intergración urbana de los espacios portuarios*. Coruña: Universidade da Coruña, 2004.
- ANAVE. *50 Años: Asociación de Naviero Españoles*, [S.l.], 2002.
- ANAVE. *Marina mercante y transporte marítimo*, [S.l.], 2012-2013.
- BOIRA, J. V. Port i espai urbà: canvis i transformacions a la façana portuària de Gènova i València. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, Barcelona, v. 12, n. 44, 1999.
- BROEZE, F. The globalization of the oceans containerisation from the 1950s to the present. *Research in Maritime History*, [S.l.], n. 23, p. 1-285, 2002.
- BUTLER, M. *Turismo de cruceros. Situación actual y tendencias*. [S.l.], Organización Mundial de Turismo, 2008.
- DUCRUET, C. The port city in multidisciplinary analysis. In: ALEMANY, J.; BRUTTOMESSO, R. (Ed.). *The Port City in the XXIst Century: new challenges in the relationship between port and city*. [S.l.:s.n.], 2011.
- ENRIQUEZ, F. Productividad portuaria. *Revista de Obras Públicas*, Madrid, v. 109, n. 2957, p. 667-678, 1961.
- GEORGE, R. *Noventa por ciento de todo: la industria que te viste, te llena el depósito de gasolina y pone comida en tu plato*. Madrid: Capitán Swing Libros, 2014.
- GONG, S.; CULLINANE, K.; FIRTH, M. The impact of airport and seaport privatization on efficiency and performance: a review of the international evidence and implications for developing countries. *Transport Policy*, Oxford, n. 24, 2012.
- GUERRERO, D.; RODRIGUE, J.-P. The waves of containerization: shifts in global maritime transportation. *Journal of Transport Geography*, London, n. 34, p. 151-164, 2014.
- HOYLE, B. Global and local change on the port-city waterfront. *The Geographical Review*, New York, v. 3, n. 90, p. 395-417, 2000.

- HUMMELS, D. Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization. *Journal of Economic Perspectives*, Nashville, v. 21, n. 3, 2007.
- JENSEN, V. H. *The hiring of dock workers and Employment practices in the Ports of New York, Liverpool, London, Rotterdam and Marseilles*. Harvard: Harvard University Press, 1964.
- KALUZA, P.; KÖLZSCH, A.; GASTNER, M. T. The Complex Network of global cargo ship movements. *Interface: Journal of the Royal Society*, London, n. 7, p. 1093-1103, 2010.
- KAUKIAINEN, Y. The role of shipping in the second stage of globalization. *The International Journal of Maritime History*, St. John's, v. 26, n. 1, p. 64-81, 2014.
- LEGOUPIL, T. Los conflictos que genera el turismo de cruceros en Barcelona y otros puertos mediterráneos. *Blibio 3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. 18, n. 1049/13, 2013.
- LEVINSON, M. *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*. Princeton: Princenton University Press, 2006.
- MADDISON, A. *La economía mundial: una perspectiva milenaria*. Barcelona: Ediciones Mundi-Prensa, 2002.
- MURIAS, R. *La Industria Del Crucero em El siglo XXI: implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro*. Catalunya: Universitat Politècnica de Catalunya, 2002.
- NORCLIFFE, G.; BASSETT, K.; HOARE, T. The emergence of postmodernism on the urban waterfront. *Journal of Transport Geography*, London, v. 4, n. 2, p. 125, 1996.
- NOTTEBOOM, T. E. Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the european container port system: an update. *Journal of Transport Geography*, London, n. 18, 2010.
- OLIVIER, D.; SLACK, B. Rethinking the port. *Environment and Planning*, London, v. 38, p. 1409-1427, 2006.
- PIQUERAS, J.; SANCHIS, C. El tráfico marítimo de contenedores: valencia en la red portuaria mundial. *Cuadernos de Geografía*, Cádiz, n. 73/74, p. 152-153, 2004.
- RUA, G. *Fixed Costs, network effects, and the International Diffusion of Containerization*. Freit: Forum for Research on Empirical International Trade, Working Paper 521, 2012.
- TOMLINSON, J. *History and Impact f the Intermodal Shipping Container*, Pratt Institute, LIS 654-05. Canberra: Working Paper, 2009.

TRUJILLO, L.; NOMBELA, G. *Privatization and regulation of the seaport industry*. Las Palmas: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1999.

TULL, M. Port history in the *International Journal of Maritime History*, 1989-2012. *International Journal of Maritime History*, St. John's, v. 26, n. 1, 2014.

VOS, H. v.; LINDEN, M. v. der. "Dockers" configurations. In: DAVIES, S. et al. (Ed.). *Dock Workers, vol II*. Ashgate: Aldershot, 2002.



# Sobre os autores

AMÉLIA POLÓNIA



Professora associada do Departamento de História, Estudos Políticos e Internacionais da Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP) e diretora do mestrado em Estudos Africanos (MAF) da mesma universidade. Doutora em História pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP). Tem publicado inúmeros trabalhos em periódicos acadêmicos e livros portugueses e estrangeiros, e participado da organização de várias coletâneas, entre as quais *La gobernanza de los puertos atlanticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuárias* (em parceria com Ana Maria Riverra Medina, 2015). É autora dos livros *D. Henrique* (2006) e *A expansão ultramarina numa perspectiva local: o porto de Vila do Conde no século XVI*, obra publicada em 2 volumes (2007).

CEZAR TEIXEIRA HONORATO



Professor associado do Departamento de História e Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF). Doutor em História Econômica Universidade de São Paulo (USP). Autor de vários artigos e capítulos de livros no Brasil e no exterior, com destaque para o livro *O Polvo e o Porto – Cia. Docas de Santos (1888-1914)* (2ª edição, 2016).

## FLÁVIO GONÇALVES DOS SANTOS

---

Professor titular da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF). É autor de artigos em revistas científicas e coletâneas e do livro *Economia e Cultura Candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiro* (2013). Organizou a coletânea *Portos e cidades: movimento portuário, Atlântico e diáspora africana*. (2011).

## INÊS AMORIM

---

Professora associada com agregação e diretora do Departamento de História e de Estudos Políticos e Internacionais da Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP). Doutora em História Moderna e Contemporânea pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP). É autora de vários trabalhos publicados em coletâneas e periódicos científicos editados em Portugal e no exterior, assim como do livro *Porto de Aveiro: entre a terra e o mar* (2008). Organizou e escreveu inúmeros verbetes do vol. II: *As Pescas*, da obra em três volumes *História do Trabalho e das Ocupações* (2011), coordenado por Nuno Luís Madureira.

## JOACI DE SOUSA CUNHA

---

Professor do Programa de Políticas Sociais e Cidadania da Universidade Católica do Salvador (UCSal), assessor do Centro de Estudos e Ação Social (CEAS) e editor-chefe da revista *Cadernos do CEAS*. Doutor em História pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Tem publicado diversos artigos em revistas científicas e coletâneas, entre os quais “O roseiral e os espinhos: J. J. Seabra e a crise da sua supremacia política na Bahia”, no livro *Política, instituições e personagens da Bahia 1850-1930* (2013), organizado por Jeferson Bacelar e Cláudio Pereira. É autor do livro *O fazer político da Bahia na Primeira República* (no prelo).

JORDI IBARZ GELABERT

---

Professor do Departamento de História Contemporânea da Universidad de Barcelona. Doutor em História desde 2001. Tem publicado diversos artigos e livros centrados na história do sindicalismo e das relações laborais dos estivadores do porto de Barcelona. Entre estas publicações se destacam *Trabajando el silencio. Relaciones laborales de los estibadores del puerto de Barcelona durante el Primer Franquismo, 1939-1947* (2004); *Imágenes en el puerto. Los oficios de las tareas de estiba en la Barcelona de los siglos XIX y XX* (2008) (em catalão); e *Coordinadora. 30 años de sindicalismo portuario* (2011).

JOSÉ RICARDO MORENO PINHO

---

Professor de História da África no curso de História do Departamento de Educação do *campus* de Alagoinhas da Universidade do Estado da Bahia (UNEB). Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF). É autor do livro *Açambarcadores e famélicos: Fome, carestia e conflitos em Salvador, 1858-1878* (2016) e editor da *Revista Dialética* ([www.revistadialetica.com.br](http://www.revistadialetica.com.br)).

LUIZ CLÁUDIO M. RIBEIRO

---

Professor associado do Departamento de História do Centro de Ciências Humanas e Naturais, e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Espírito Santo (CCHN/UFES). Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense, com estágio de pós-doutorado na Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP). Entre artigos e livros publicados destacam-se *Sinergia-ES: 70 anos da organização dos trabalhadores do setor de energia e gás no Espírito Santo – 1945-2015* (2015), e *A serventia da casa: a Alfândega do porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo* (2009), em parceria com Nicélio do Amaral Barros e David Protti.

MARIA CECÍLIA VELASCO E CRUZ

---

Professora associada aposentada do Departamento de Ciência Política e membro do corpo docente do Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Doutora em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP), com estágio de pós-doutorado em História na University of Calgary. Tem publicado artigos e capítulos de livros no Brasil e no exterior, entre os quais “Puzzling out Slave Origins in Rio de Janeiro’s Port Unionism: The Strike of 1906 and the Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café”, *The Hispanic American Historical Review*, vol. 82, nº 2 (2006); “Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908”, na *Revista Usp*, nº 68 (2006); e “Sangue no Cais do Porto: pai e filho na luta contra a União dos Operários Estivadores na Bahia”, publicado no livro *Política, Instituições e Personagens da Bahia 1859-1930* (2013), organizado por Jeferson Bacelar e Cláudio Pereira.

MARIA DA PENHA SMARZARO SIQUEIRA

---

Professora do Programa de Pós-Graduação/Mestrado em História Social das Relações Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES) e professora titular da Universidade Vila Velha (UVV) / Programa de Pós-Graduação/Mestrado em Sociologia Política. Doutora em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP), com pós-doutorado em Sociologia Urbana pela Universidade Nova de Lisboa (UNL). Tem publicado em periódicos científicos e coletâneas, e é autora dos livros *Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória*. (2. ed. 2010) e *Desenvolvimento nacional: alternativas e contradições* (2010).

MARIA DAS GRAÇAS DE ANDRADE LEAL



Professora titular do Departamento de Ciências Humanas/Colegiado de História e do Programa de Pós-Graduação em História Regional e Local da Universidade do Estado da Bahia (UNEB). Doutora em História Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), com estágio de pós-doutoramento na Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP). Além de artigos publicados em revistas e coletâneas, publicou os livros *Manuel Querino entre Letras e Lutas – Bahia: 1851-1923* (2009) e *A Arte de ter um Ofício: Liceu de Artes e Ofícios da Bahia (1872-1996)* (1996). Organizou coletâneas, entre as quais *Capítulos de História da Bahia: Novos Enfoques, Novas Abordagens* (2009).

PAULA SILVEIRA DE PAOLI



É arquiteta pelo Istituto Universitario di Architettura di Venezia, e atua como técnica do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), na Superintendência da Bahia. É doutora em Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Atualmente, desenvolve pesquisa de pós-doutorado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ sobre a política de melhoramentos dos portos brasileiros no início do século XX e suas consequências urbanísticas. É autora do livro *Entre Relíquias e Casas Velhas. A arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro* (2013).

RITA DE CÁSSIA SANTANA DE CARVALHO ROSADO



Professora adjunta da Universidade do Estado da Bahia (UNEB) e coordenadora de pesquisa no Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB / Fundação Pedro Calmon – FPC / Governo do Estado da Bahia. Mestre em Ciências Sociais pela Universidade Federal da Bahia. Autora dos livros *Cronologia Portos da Bahia – CODEBA* (2ª edição, 2000) e *Porto de Salvador: modernização em projeto 1854-1891* (1985).



## COLOFÃO

|                          |                                                                                      |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Formato</i>           | } 180 x 250 mm                                                                       |
| <i>Tipologia</i>         | } Calluna e Scala Sans                                                               |
| <i>Papel</i>             | } Alcalino 75 g/m <sup>2</sup> (Miolo)<br>Cartão Supremo 300 g/m <sup>2</sup> (Capa) |
| <i>Impressão</i>         | } Edufba                                                                             |
| <i>Capa e Acabamento</i> | } Cian Gráfica                                                                       |
| <i>Tiragem</i>           | } 400 exemplares                                                                     |



Locais de territorialidades diversas resultantes das relações em mão dupla com suas hinterlândias geográficas imediatas, com outras regiões do país, e com o resto do mundo (foreland), os portos cruzam dinâmicas que intensificam a urbanização de seu entorno.

Em certo sentido, modelam as cidades ao darem lugar a uma série de atividades e negócios que se alimentam do fluxo das mercadorias, pessoas, e embarcações, podendo ser um elemento que impulsiona ou bloqueia o desenvolvimento de toda uma região. No passado, confundiam-se com a malha urbana e concentravam milhares de operários.

Hoje, são infraestruturas terminais de corredores intermodais de importação e/ou exportação que não agregam tantos trabalhadores, e que podem estar localizados fora das cidades. Estas e outras questões presentes nas *Histórias e espaços portuários* fazem deste livro um incentivo à pesquisa histórica sobre os portos no Brasil.



ISBN 978-85-232-1520-0



9 788523 215200