O PORTO DE SALVADOR, A CIDADE E A REGIÃO

Ricardo Bahia Rios[1]

Sylvio Bandeira de Mello e Silva[2]

RESUMO: O porto de Salvador encontra-se intimamente ligado ao desenvolvimento da economia local e regional, sendo responsável pela integração da economia baiana com os mais diversos territórios, principalmente com a região do Recôncavo/Bahia, que durante muitos anos se beneficiava (e continua) do porto como ponto de exportação dos seus produtos e de importação de outros vindos do exterior ou de outras partes do Brasil. Desde sua gênese, o porto configurou-se como a principal porta de saída e entrada dos produtos para o mercado exterior, revelando-se como importante entreposto de distribuição para os mais diversos mercados.

Palavras – Chaves: Porto, Salvador, Região.

Introdução

A função da cidade do Salvador como importante praça portuária data desde os tempos coloniais, sendo comumente denominada, por décadas, como “a cidade porto”, “cidade voltada para o mar” e “importante porto exportador/importador”. Tal era a sua importância que, durante todo o período colonial até a metade do Segundo Império, o porto de Salvador era considerado como o principal ponto de distribuição de todo o Atlântico Sul. Essa atribuição denotava toda importância que o porto e a cidade desempenharam no desenvolvimento da economia e da sociedade local ao longo da história. Além disto, um fato inegável era que o mesmo seria o principal responsável pela

[1] Professor do Instituto Federal Baiano – Campus Santa Inês, Brasil. Mestre em Geografia - Universidade Federal da Bahia, Brasil. E-mail: rrbahia79@yahoo.com.br

[2] Professor Titular da Universidade Federal da Bahia, Brasil. Doutor - Université de Toulouse, França. E-mail: sylvioms@ucsal.br

integração da região no âmbito das atividades mercantis e industriais do sistema capitalista mundial.

Desta forma, o objetivo nesse artigo é o de refletir sobre a relevância do porto no dinamismo das atividades comerciais de importação/exportação e sua participação na formação da economia local e regional. Para tal, busca-se estabelecer uma análise histórica das relações econômicas e sociais exercidas, primeiramente no período colonial posteriormente o pós-colônia chegando ao contexto atual das atividades portuárias.

Porto de Salvador e suas funcionalidades: resgate histórico

As condições geográficas favoráveis que as embarcações encontravam ao atracarem na Baía de Todos os Santos possibilitaram à administração portuguesa instalar, em 1571, um importante Arsenal da Marinha. Esse fato contribuiu para que a cidade se tornasse um importante ponto de reparo e construção de embarcações. Logo, essas atividades proporcionaram à coroa portuguesa bons lucros, o qual colocaria o porto-cidade como ponto de escala estratégica para o abastecimento e conserto das embarcações portuguesas/estrangeiras e, em conseqüência, o destaque do porto na circulação comercial no âmbito geral da economia agro-exportadora brasileira.

A dupla funcionalidade (porto de escala para reparos e de circulação comercial) que o ancoradouro acessível com correntes oceânicas favoráveis (porto natural) possuía, associado à proximidade com a Europa e com os entrepostos comerciais da África Ocidental portuguesa, tornara-o estratégico para o desenvolvimento do intenso comércio entre os três continentes. Acerca desse intenso intercâmbio observa-se que, durante os séculos XVI, XVII e XVIII, 253 navios da Carreira da Índia, que recobriam o extenso percurso Portugal – Salvador – Portugal e o continente africano – Salvador, escalaram em Salvador. Destes, 78% atracaram no intuito de receberem socorro e/ou por motivos de estadia, enquanto 22% por razões comercias. Muitos outros navios de origem estrangeira atracaram por aqui, alegando a necessidade de abastecimento e avarias, todavia,

eram atraídos pela possibilidade de rápido enriquecimento por meio do comércio ilegal estimulado pelo contrabando de ouro e outras riquezas nacionais (ROSADO, 1983).

A vida portuária que a cidade de Salvador tinha adquirido não diminuía, nem mesmo com a transferência da capital para o Rio de Janeiro (1763), “tendo em vista a exclusividade da exportação do ouro pelo seu porto, por ser um porto mais seguro que Salvador, e da maior possibilidade de apoio às guerras platinas” (MATTOSO, 1992, p. 35 apud VASCONCELOS, 2002, p. 125). Além dessas características, era o responsável pela importação/exportação de Minas Gerais, que contribuíram para que o porto fluminense se tornasse, em 1798, o maior porto do Brasil.

As funções de escala e de entreposto comercial exercidas pelo porto baiano estenderam-se por todo o século XIX, mesmo face às transformações importantes ocorridas no espaço mundial, propiciadas pela abertura dos canais do Panamá e de Suez, assim como o surgimento de navios a vapor que juntos equacionaram as questões de distância e agilidade, não diminuíram a importância do porto de Salvador.

Durante todo o século XIX, muitas embarcações oriundas de outros continentes com itinerário para os portos do Sul do continente, continuaram a ancorar aqui para reparos e abastecimento, destacando a cidade como importante espaço portuário (ROSADO, 1983).

Tais modificações não minimizaram a importância do porto baiano, que ostentava a segunda posição em movimentação de carga no período, atingindo em 1801 o valor de um milhão de libras esterlinas em exportação, contra dois milhões de todo o resto da colônia. Já os números de embarcações aportadas em 1807 foram de 613, movimentando cerca de oitocentas e cinqüenta mil libras esterlinas (importação) e de quase um milhão de Libras Esterlinas na exportação (MARIANI, 1973).

Outro acontecimento decisivo que iria colocar, definitivamente, o porto de Salvador como elo da economia regional ao mercado internacional (embora ainda limitado), procedente da superação do exclusivismo colonial por intermédio da

promulgação da Carta Régia de 1808 (abertura dos portos), que franqueou aos portos brasileiros o embarque e desembarque de navios de várias nacionalidades. Esse cenário contribuiu para que o porto de Salvador ampliasse suas funções comerciais de circulação nas escalas internacional, nacional, regional e local, fortalecendo a importação de mercadorias procedentes da Europa e da África. Ampliou também a exportação de produtos tropicais para a metrópole; importador/exportador de gêneros necessários para o abastecimento urbano entre as províncias, contribuindo para a convergência da produção do Recôncavo Baiano e do Sertão (ROSADO, 1983; TAVARES, 2001).

Ao passo que as relações inter/intra-regionais e comerciais intensificavam-se, houve maior interesse por parte da burguesia mercantil em ampliar a construção de trapiches e armazéns em volta do porto, cidade baixa. À medida que essa movimentação portuária ampliava-se, esses novos elementos tornavam-se mais procurados e numerosos.

Todavia, a economia da província da Bahia diversificava sua produção permanecendo baseada no trabalho escravo. Ao longo de 88 anos do século XIX, era basicamente centrada na exportação agromercantil, muito dependente da economia internacional dominante. Porém, comparada à do período colonial, registra-se que diversificou a sua pauta de exportação e ampliou as suas atividades mercantis (TAVARES, 2001).

A província produzia e exportava açúcar e fumo apesar dos vários indícios de declínio, tais produtos se mantiveram em destaque; diamantes, café, couro, aguardente, cacau e algodão também constituíam a pauta de exportação. Já a partir da década de 1860, passou a exportar charutos de fabricação artesanal e também agregava a sua pauta de exportação, mas em menores importâncias o arroz, cabelos e crinas de muares, chifres de boi, farinha de mandioca, farinha de araruta, ouro em pó, piaçava, prata em barra, em forma de pinha. A principal virtude do porto de Salvador era “[...] a capacidade de adaptar-se às novas exigências e compulsões da economia internacional, mas sempre no sentido de maior dependência” (TAVARES, 2001, p. 282).

Apoiado numa economia de exportação de produtos primários, a Bahia se manteve importadora de artigos manufaturados. Em ordem de importância, os países que mais exportavam para a Bahia eram Inglaterra, França, Alemanha, Portugal e Estados Unidos, de onde eram importados tecidos de algodão, linho, seda, lã, carnes, vinhos, carvão-de-pedra, farinha de trigo, ferragens, moedas, peixes em conserva, bacalhau, calçados, bebidas, louças e vidros, chapéus, papel, manteiga, sal e máquinas em grandes quantidades (TAVARES, 2001; VASCONCELOS, 2002).

A contração da participação da região nordeste no valor total da exportação, em virtude das mudanças da base econômica brasileira, influenciou diretamente na redução da movimentação de carga pelo porto de Salvador. Essa movimentação constituiu, ainda, fatores insuficientes para anular sua significação comercial, pois o mesmo estava conectado ao mercado global. O porto configurava como o principal elemento responsável pela circulação da produção dos centros regionais e sub-regionais baiano, como Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro, que concentravam a produção agrícola do Recôncavo. Além disto, o Sertão enviava sua produção para a capital que imediatamente reexportava para a Europa e demais províncias, comandando, dessa forma, o escoamento da produção interiorana, o que colocava a cidade do Salvador e o seu porto em posição estratégica nas relações internacionais.

Essa importância estratégica do porto contribuiu para que cidade do Salvador resplandecesse como relevante praça portuária brasileira ao longo dos séculos XVI, XVII, XVIII, XIX e XX. Dessa forma, Rosado (1983, p.30) definiu Salvador na aurora do século XX como uma “cidade intermediária entre os interesses dos grupos capitalistas externos e da comunidade produtora e mercantil local, Salvador, através do seu porto, conservou significativa importância regional”.

Entretanto, o importante porto regional carecia de infraestrutura apta para manter o movimento sem maiores transtornos à cidade, principalmente para a Cidade Baixa. Rosado delimita com precisão o sítio portuário de Salvador que:

> Estendia-se por uma linha contínua que ia da Gamboa a Itapagipe. Abrangia o Unhão, o sítio da Preguiça, a Freguesia da Conceição da

> Praia, a Praça do Comércio, a Freguesia do Pilar, o Xixi, o Coqueiro, a Jequitaia, Água de Meninos, o Cantagalo, Boa viagem e Monte Serrat [...] Caracterizava-se sobretudo pela existência de vários ancoradouros que, juntamente com os trapiches e as alvaregas ou saveiros, formavam verdadeiras docas de atracação [...] da Gamboa ao forte da Jequitaia, concentrava a maior parte das atividades comerciais portuárias. Ali estava a Alfândega Provincial (ROSADO, 1983, p. 38).

De acordo com a descrição, o porto de Salvador não apresentava uma unidade de área portuária compacta e bem articulada. O que existia era um porto fragmentado que atendiam aos interesses individuais dos trapicheiros, o que lhe concedia destaque como elemento fundamental da vida portuária.

A estrutura portuária fragmentada dos séculos citados tornar-se-ia um entrave para a continuação do desenvolvimento das atividades mercantis do século XX. O que despertou um crescente interesse pela modernização da área portuária, que veio a ocorrer em 1913 por intermédio de aterros que permitiram a construção de modernos cais capazes de receber navios de grande porte.

Essa modernização consolidou, ainda mais, o porto de Salvador como articulador das relações comerciais "[...] de um mundo rural produtor de matérias-primas, que sofrem em parte transformação primária, e um mundo industrial (seja do Sul do Brasil, seja o estrangeiro), comprador de matérias-primas e fornecedor de produtos manufaturado de que a cidade e sua região têm necessidade" (SANTOS, 1959, p. 71).

O modelo agroexportador que ainda vigorava na Bahia colocaria o porto em patamares bem inferiores, comparados a autora, onde a cana-de-açúcar e o fumo se destacavam no cenário nacional e mundial. Enquanto os estados da região Sudeste diversificavam sua produção e se industrializavam, novos portos destacavam-se no cenário nacional como os de Santos e Vitória.

O porto de Salvador chegava aos meados do século XX com uma pauta de exportação atrelada aos gêneros primários e pouco diversificada. Santos (1959) informa que, em 1956, a exportação pelo principal porto baiano somou um montante de 2,47 bilhões de cruzeiros, 96% eram representados por somente 10 produtos (Tabela 1), entre eles poucas mercadorias haviam passado por uma

transformação primária local, evidenciando o grau de dependência da produção industrial externo ao espaço baiano.

TABELA 1 – Comércio Exterior - Movimento do porto de Salvador em 1956

Exportação	
Mercadorias	Quantidade (t)
Fumo em Folha	22.171
Derivados do Cacau	15.926
Cacau em amêndoa	15.317
Café em grão	5.879
Fibra de Sisal	19.315
Mamona em bagos	23.767
Piaçava	2.506
Óleo de mamona	3.155
Cera de carnaúba	731
Cera de licuri	242
Importação	
Mercadorias	Quantidade (t)
Trigo em grão	92.377
Bacalhau	5.277
Equipamento para perfuração de poços	1.152
Querosene	39.089
Arame farpado	5.661
Gasolina de aviação	16.838
Óleo para motor de explosão	39.743
Tubos, cabos de aços etc.	3.556
Navios e barcos a motor	281
Leite em pó	883

Fonte: Santos, 1959.

2.1 O Porto de Salvador, a cidade e a Região

A função portuária da cidade confundiu-se com a própria gênese da urbe, dessa forma, essa dependência que a economia baiana possuía na metade do século XX era rapidamente espelhada sobre a movimentação nos cais do porto soteropolitano. Isto confirmava a assertiva de que o crescimento da cidade correspondeu, ao longo dos séculos, à possibilidade de Salvador “comandar as relações entre o mundo rural e o mundo industrial”. De certa forma, essa característica marcante do porto que perpetuava na década de 1950, conduziu o professor Milton Santos (1959) a definir Salvador como:

> Uma criação da economia especulativa, a metrópole de uma economia agrícola comercial antiga que ainda subsiste; ela conserva as funções que lhe deram um papel regional e embora penetrado pelas novas formas de vida, devidas à sua participação nos modos de vida do mundo industrial, mostra, ainda, na paisagem, aspectos materiais de outros períodos (SANTOS, 1959, p. 192).

Ainda sobre a definição de Salvador, Silva e Silva (2003, p. 109) observam que, em outros trabalhos a respeito da cidade, Milton Santos argumenta que Salvador representa "[...] um traço de união entre um mundo subdesenvolvido que lhe está atrás e o mundo desenvolvido à sua frente", [...] esse traço de união era justamente o porto, que lhe imputava condições profícuas para o desenvolvimento de suas funções regionais. "Fala igualmente de Salvador como uma metrópole incompleta, comparando-a com outras metrópoles do Brasil e do mundo. Essas visões reforçam, sintomaticamente, a idéia da tradicional integração de Salvador com sua região de influência, a Bahia e, em especial, o Recôncavo" (SILVA e SILVA, 2003, p. 109).

A superação do modelo agro-exportador ocorre principalmente a partir do desenvolvimento das atividades de exploração e refino de petróleo na região do Recôncavo Baiano ainda nos anos 50, destacando-se a entrada em operação da Refinaria Landulfo Alves (RLAM), da Petrobras (SANTOS, 1959).

O ano de 1957 representa um marco para as importações de produtos químicos e de materiais pesados, via porto de Salvador, tudo isso em decorrência da implantação da indústria petrolífera e às suas ampliações. Tornando a exportação de petróleo na principal carga movimentado pelo porto de Salvador (SANTOS, 1959).

Essas transformações no volume e tipo de carga transportada pelo porto de Salvador serão acentuadas ao longo das décadas de 1960 e 1970. Esse período indica a consolidação do processo de industrialização iniciada nos anos de 1960.

Nesse contexto, Silva e Silva (2003) ressaltam que a Petrobras, CIA e Pólo Petroquímico re-configuraram efetivamente o perfil da economia baiana. Comprovando o caráter complementar desse trinômio à dinâmica da cidade e sua região de influência imediata, por meio do desenvolvimento sustentado na

substituição de importações, e consolidando o papel exercido pela atividade industrial no estado. Uderman (2000) complementa que entre 1975 e 1985, a participação do setor industrial no PIB da Bahia ampliou-se de 27,5% para 42,3%, refletindo, sobretudo, a implantação e maturação dos investimentos de base petroquímica.

De fato, o trinômio conferiu à cidade uma nova estruturação de usa *hinterland* que:

> Atualmente, ela poderia ser definida como sendo o território dentro de um grande arco que contorna Salvador através de uma linha que une os seguintes pontos: litoral do município de Mata de São João (Costa do Sauípe), Alagoinhas, Feira de Santana, Santo Antônio de Jesus, Valença e Morro de São Paulo (município de Cairu). Em outras palavras, é uma visão ampliada e renovada do tradicional Recôncavo [...]. É uma área com intensas migrações pendulares, Salvador-região e região-Salvador, constituindo-se em uma bacia urbana de trabalho e serviços, expressando a integração de complexas redes (SILVA e SILVA, 2003, p. 115).

A existência de uma *hinterland* industrializada, dotada de melhor infraestrutura física e caracterizada pela possibilidade de estabelecimento de vínculos inter-industriais, passíveis de impulsionar novos empreendimentos, salienta a integração de Salvador nas escalas nacional e internacional re-afirmando, de certa maneira, o caráter integrador do seu porto.

No limiar do século XXI, Silva e Silva (2003) descortinam o novo circuito histórico vivenciado pela capital baiana, que resultou em novas atribuições e rumos para os portos baianos. Ao definir Salvador dentro da efervescência dos processos de mudanças que caracterizam a atual economia baiana, os mesmos consideram que:

> Salvador tomou-se nas últimas décadas cada vez mais dependente de uma nova base econômica - a de natureza industrial e de serviços - localizada nela mesma e em seus arredores, profundamente inserida no contexto nacional e internacional e em contrapartida, tomou-se cada vez menos dependente de sua antiga base econômica regional, a de natureza agrário-mercantil. Como corolário, foram alteradas suas relações intra e inter-regionais, repercutindo de forma dinâmica na densificação e ampliação da mancha urbana (com destaque para o processo de periferização), onde coexistem aspectos modernos e arcaicos da vida urbana, com padrões fortemente diferenciados de renda

> e qualidade de vida em uma complexa organização sócio-espacial e com expressivo comprometimento ambiental. (SILVA e SILVA, 2003, p.112).

Com base nas definições (SANTOS, 1959; SILVA e SILVA, 2003) entende-se que a superação da antiga base econômica regional, apoiadas numa industrialização recente, inseriram a cidade e seus arredores no contexto das complexas relações nacionais e internacionais, onde os portos baianos exercem papel fundamental.

Conclusão

Portando, podemos observar três momentos distintos e complementares na relação pretérita do porto, da cidade e da região. O primeiro momento corresponde a um porto, totalmente integrado à economia nacional e internacional, que lhe pondera o título de “o porto do Brasil” onde o mesmo representava o principal entreposto comercial da colônia, posição que só iria perder na metade do Segundo Império para o porto do Rio de Janeiro.

No segundo instante, verifica-se numa retração da área de influência do porto no qual resulta o enfraquecimento de suas atividades na escala nacional, porém, permanecendo como principal elo do escoamento da produção interiorana, representando numa condição necessária para a realização da circulação comercial da região no âmbito nacional e internacional.

O terceiro momento é assinalado pela sublimação do modelo agro-exportador e pela impulsão no desenvolvimento da base industrial, pautada basicamente nas indústrias petroquímica, metalúrgica e mais recentemente automobilística.

Não obstante, a importância do porto para a inserção da Bahia nos mercados nacional e internacional é identificada nos três momentos citados, o que releva a especificidade do porto de Salvador em realizar as conexões essenciais para a progressão da economia da cidade e seus arredores dentro das mais diversas escalas de circulação comercial.

Referência:

SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador**. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1959.

ROSADO, Rita de Cássia. **O Porto de Salvador**: Modernização em Projeto. Salvador: UFBA, 1983.

SILVA, S.C.B. de M. e; SILVA, B.C. Nentiwg. **Estudos sobre globalização, territórios e Bahia**. Salvador: UFBA, 2003.

MARIANI, Clemente. Análise do problema econômico baiano. **Revista Planejamento**. Salvador, set/out., 1973.

TAVARES, Luís Henrique. **História da Bahia**. Salvador: EDUFBA, 10.ed. 2001.

UDERMAN, Simone. Perspectivas industriais. **Tendências da Economia Baiana**. Salvador: Seplantec, p. 93–176, 2000.

VASCONCELOS, Pedro. de A**. Salvador, transformações e permanências (1549-1999).** Ilhéus: Editus, 2002.