

# O porto e a cidade do Salvador\*

Ricardo Moreno\*\*

## Resumo

Apresenta alguns elementos constitutivos do porto colonial baiano, a baía e suas dificuldades de navegação, uma delimitação da área do porto, que corresponde ao espaço de maior atividade trapicheira, o Arsenal da Marinha, a Alfandega, o mercado de abastecimento. Discutindo fatores que contribuíram para a transformação do espaço portuário.

**Palavras-Chaves:** Porto, Salvador, Alfandega, Arsenal, Mercado.

## A baía e o porto

A magnífica posição da baía de Todos os Santos na costa brasileira sempre ofereceu enorme proporção na entrada e facilidade em ser demandada por navios de longo curso que dobravam o cabo de Horn ou da Boa Esperança, 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, permitindo navegação franca a 15 milhas, a rumo, encontrando sempre grandes profundidades, que diminuem com aproximação da terra ou ilhas do fundo da baía, ou na embocadura dos rios Paraguaçu e Sergi, devido os depósitos de vasa por eles transportados.

Porém a imensa baía não era o porto de Salvador, este se reduzia a um pequeno golfo natural,

\*Esse artigo é parte dos resultados da pesquisa desenvolvida no bojo dos Projeto Ilhéus e o Atlântico: Portos, Negócios e Cidades aprovado no Edital/ CNPq /CAPES N ° 07/2011 e Modelo de gestão de Puertos e LaComunidad Portuaria em el ámbito atlântico (siglo XIX e XX) (HAR-2010-17408). E foi apresentado no Congresso da ANPUH- BAHIA, realizado em Ilheus, 2011.

\*\*Doutorando do Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF); Mestre em História – UFBA; Professor de História da África- UNEB/Campus II; Editor da Revista Dialética.

frente ao Horst dominando a praia e sobre a qual se levantou o primeiro núcleo da cidade em meados do século XVI.

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 Montserrat cinco milhas que vão se alargando formando uma superfície de 20 milhas quadradas, com fundo de 12 a 49 metros.

De Montserrat até a ponta da Sapoca, seis milhas navegáveis, que se alargam ainda cinco a dez milhas, formando 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 distancia de 19 milhas, e a superfície aquosa que diminui ao norte na extensão de seis milhas, sendo 14 milhas de distancia em relação ao lado oposto.

Adiante esta zona diminui a superfície, sendo a área ocupada por ilhas e baixios. A presença de pedras mergulhadas torna a navegação mais difícil e praticada apenas nos canais, pelos vapores da companhia baiana de navegação, navegações de cabotagem e tráfego do porto.

Também pertence à baía de Todos os Santos a superfície entre a costa ocidental da Itaparica e a terra firme, e 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 da ponte de Santo Antônio à foz do Rio Sergi, na direção NNO-SSE.

O porto comercial era parte da baía, e foi feito em frente, muito próximo a capital, por causa da sua enorme barra, e 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 atrasava as condições de movimento de carga e descarga das embarcações de toda espécie e paquetes, comprometendo o desembarque de mercadorias, que muitas vezes demoravam-se dias sobre a água a espera de bom tempo, além do incomodo a passageiros expostos aos perigos ao desembarcar meio a grandes ressacas.

### **Alfândega**

A construção da Alfândega foi determinada por Provisão Real entregue a Antônio Cardoso de Barros, e consistiu em uma das primeiras preocupações de Thomé de Souza.

"tendo que na dita Bahia a terra estiver assentada darei ordem que se faça huas casas para Alfândega perto do mar em lugar conveniente para despacho das partes e arrecadação do meu direito e vereis que oficiais ao presente são necessários para a dita Alfândega e dareis conta disso ao dito Thomé de Souza para ele com vosso parecer prover dos oficiais" (Provisão Real conferida a Antônio Cardoso de Barros, ordenando a construção da Alfândega. In: ACIOLI; AMARAL. Memórias históricas e políticas da Província da Bahia. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1919, p. 289)

Diferente do recomendava a Provisão Real, a Alfândega não foi construída próximo ao mar, e sim, era uma casa em taipa coberta de palha, localizada no sítio onde foram erguidos os muros da cidade fortaleza, na atual Praça Municipal, na banda norte desta, ao lado da Fazenda, e armazéns.

O aumento das exportações de açúcar e de fumo, e o desenvolvimento do comércio, levaram Dom João de Lencastro a ordenar a construção de um novo edifício para a Alfândega, desta vez, próximo à ribeira da cidade, com contribuição dos comerciantes locais, conforme confirmou a Carta Régia redigida em Lisboa em 15 de dezembro de 1694:

"Havendo visto o que me escrevestes sobre a necessidade de que tem esta cidade de huma nova casa de Alfândega para recolhimento das fazendas

dos navios de frota, pelo máo citio que se acha a que hoje há o discommodo que tem os donos das fazendas em que lhe ficarem pela Praça, exposta à inclemência do tempo, por ser tão pequena esta casa que só servia de princípio desta conquista que a ella hião poucos navios, de que resultava não só demorar-se a descarga das embarcações mas também o despacho nas fazendas com grande detrimento de seus donos, parecendo conveniente o fabricar-se de novo huã casa que sirva de Alfândega na Ribeira dessa cidade, donde focaria utilíssima, assim para meu serviço como para descarga de navios e despachos das partes, sou servido resolver faça-se esta obra da Alfândega, não sendo no lugar que se tomou para a ribeira das naus; e porque o haver esta casa he em grande conveniência da mercancia me pareceo ordenarvos que vejaes se os mercadores poderão concorrer para esta despesa persuadindo-os para a utilidade que isso tem. (LIVRO de Ordens Régias, 1702-1720. APB)

Inaugurada em 1700, a nova sede localizou-se na esquina da Rua das Portas da Ribeira com o Largo das Princesas, na Praça Visconde de Cairú, e atraiu para a estreita faixa de terra, entre a praia e a montanha, casas de negócio que visavam à aproximação com os navios que chegavam ao porto. Em 1743 a Casa da Alfândega desabou, vindo a ser reconstruída, e reinaugurada em julho de 1746, então uma edificação de três pisos, contando com o subsolo. Escapou ainda de ser destruída por um incêndio em novembro de 1848.

Com o grande aumento das atividades de exportação e importação tornou-se necessário à construção de uma nova Alfândega, uma vez que as instalações existentes eram insuficientes. Uma das formas adotadas para superação da deficiência de armazéns oficiais era o alfandegamento de trapiches particulares, que consistiam em depósitos sob a fiscalização de funcionários da Alfândega Provincial, que registravam as entradas e saídas das mercadorias. Em 1824 foram alfandegados 24 trapiches e 13 armazéns privados de Salvador, e seus proprietários lucravam com isso, passando a cobrar preços mais elevados pelos serviços.

O novo prédio da Alfândega foi construído ao

mar, com 8.410 m<sup>2</sup>. Dispostos em três pavimentos, um dos quais, inteiramente abobadado. A construção do edifício estava vinculada ao projeto de alargamento do aterro da cidade baixa, com a criação do Cais do Pedroso, e a retificação do Cais do arsenal da Marinha, obras que, além de desafogar o bairro comercial, visavam facilitar o acesso ao novo edifício e absorver as terras provenientes das obras na Montanha.

As obras do aterro iniciaram em 1843, e as da Alfândega seis anos depois, um projeto do arquiteto André Przedowski. O prédio foi concluído no ano de 1861, sendo que a entrega da ponte de atracação e outras obras complementares estenderam-se por mais dois anos. Em 1862 as obras atrasaram devido à falta de recursos, e também por conta de um embargo movido pelo trapicheiro Antônio Pedroso de Albuquerque, contrario a demolição de algumas de suas propriedades, previstas no projeto de urbanização da área em torno da Alfândega.

A ponte de ferro contratada desde 1861, junto à fundição Jhon Watson, foi concluída em dezembro de 1863, uma extensão de 400 pés e terminação triangular, que permitia receber simultaneamente, três navios. Possuía três guindastes fixos de capacidade três ton., e três guindastes móveis, de capacidade uma ton. Esta ponte não permitia receber navios com mais de 15 pés de calado, e anos mais tarde tornou-se obsoleta devido ao assoreamento de areias, e os serviços por ela prestados passaram a ser feitos em pequenas embarcações, que recebiam mercadorias dos navios e traziam para retirada de volumes em guindastes, daí ao armazém destinado.

A Alfândega nova foi à segunda obra realizada no estilo neoclássico em Salvador, a primeira foi o prédio da Associação Comercial, em 1816. Junto a Alfândega nova construiu-se o cais do Pedroso, um prolongamento do cais das Amarras,

estendendo-se a faixa aterrada da praia.

### **Arsenal da Marinha**

O Arsenal da Marinha da Bahia foi instalado em 1571 por Dom Francisco de Souza. Um estaleiro de construção que visava o aproveitamento das ricas florestas. A sua construção revela que a administração portuguesa era sensível às condições vantajosas apresentadas pelo porto. Além de atender as embarcações para reparos, desmanchos, etc. estava aparelhado para receber construir navios de longo curso. Esta atividade industrial proporcionou bons lucros à Coroa Portuguesa.

Longe de resumir suas atividades à construção naval (entenda-se produção, reparo e manutenção de navios militares e mercantes), esse arsenal abastecia de água os navios ancorados, recebia presos de toda espécie, recrutava marinheiros para a Armada, assim como operários para suas próprias atividades, embarcava artífices (carpinteiros, calafates etc.). Embarcações comerciais e militares frequentavam suas oficinas, e sua população era formada por homens livres, estrangeiros, forros e tantos escravos e escravas.

A posição geográfica e estratégica do Brasil em relação à rota da Índia e a grande disponibilidade de madeira de boa qualidade foram os ingredientes necessários para a instalação de estaleiros tanto para reparação em embarcações como para projeto e construção de vários outros. No mesmo estabelecimento do Arsenal, criou-se a repartição da Intendência da Marinha, em 1770. Em 1785, Dom Rodrigo José de Menezes instituiu ali o Celeiro Público, ou Tulhas.

Consta que em 1798 o Arsenal da Marinha possuía uma bacia de pequena superfície, que servia de abrigo para pequenas embarcações, e que junto a esta possuía para defesa duas baterias de extensão de 80 braças, aradas com 13 peças de ferro de

calibre 24, e 17 de calibre 18, contendo ainda pólvora, 1950 balas de 24, e 2550 de 18, além e 178 granadas de mãos carregadas, e fornos de balas ardentes.

A ideia da extinção de alguns arsenais é atribuída à ascensão do Partido Liberal ao poder, em 1877. Os defensores da manutenção do arsenal baiano alegavam a preservação de pontos estratégicos de defesa das entradas em todo o território nacional, as vantagens de custos com a construção das embarcações quando realizadas por nacionais, e chegaram a realizar estudos visando à melhoria de desempenho destes. Na Bahia, tais estudos apontaram para a necessidade de relocação deste para a baía de Aratu.

Em cinco de janeiro de 1899, o Decreto 3.188 determinou a supressão dos arsenais de marinha estabelecidos nos Estados da Bahia e de Pernambuco, ordenando a alienação de todos os seus terrenos e prédios.

### **O mercado**

O fornecimento de produtos de subsistência deu outra função ao porto baiano. O Recôncavo transformou-se em grande abastecedor da cidade, e as embarcações de pequeno porte, como os saveiros, passaram a realizar este papel.

"Esta dupla função acarreta também dupla organização do espaço portuário. Ao longo da extensão de cais, construída especialmente para os grandes navios, há as "rampas" onde podem abortar os saveiros. São duas: a "Rampa do Mercado", logo ao lado da Praça Cairú e a de Água de Meninos, no final da Av. Frederico Pontes, ambas muito pitorescas e ricas de côr local. Recebem 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", aonde vem se abastecer os comerciantes de outras feiras, os proprietários de armazéns, vendas e barracas, os restaurantes e hotéis, vendedores ambulantes e donas de casa previdente"(SANTOS, Milton, org. Cidade do

o Salvador. Salvador, Imprensa Oficial da Bahia, 1960, p.125. pg. 73)

Os fardos seguiam nas costas da estiva para os trapiches, armazéns e casas comerciais. Escravos, libertos e trabalhadores avulsos 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, farinha, que chegavam os saveiros, que logo eram transportados por um carregador, ou por uma carroça, indo direto para a quitanda do comprador.

No bairro comercial se destacaram, portanto, dois mercados municipais, o de Santa Bárbara e o de São João. A ampliação do porto e a criação de um novo centro de abastecimento somente foram realizadas no início do século XX. Em 1906, o Governo aprovou os estudos definitivos das obras do Porto, com exceção das modificações relativas à Doca do Mercado, que poderia ser transferida para a área do ex- Arsenal de Marinha. O Ministro Miguel Calmon exigiu então da Cia Docas e Melhoramentos da Bahia a construção, não apenas do Mercado Modelo, bem como do prédio dos Correios.

"A construção do Mercado Modelo foi concluída no final de 1912. Tratava-se de um edifício retangular, medindo aproximadamente 40x60 metros, envolvido por marquises. Estrutura metálica, importada, com cobertura, constituída por três telhados superpostos, de modo a permitir boa ventilação e iluminações naturais, este edifício foi, provavelmente, o primeiro edifício inteiramente metálico montado na Bahia." (AZEVEDO, p 50)

O novo Mercado logo se transformou num dos mais importantes centros de abastecimento da cidade. Não havia muitos outros na época. Além do Mercado Modelo e 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 Cortume 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 as suas cidades de origem carregando outros produtos.

O Mercado comercializava a grosso e a varejo, a variedade de produtos era enorme. Havia também muitos serviços em seu interior, especialmente restaurantes e bares. Segundo um adágio popular "se entrava no mercado nu e saía comido e vestido".

### Considerações finais

A ideia de melhorar este porto existiu desde os tempos coloniais, visando facilitar o desembarque de cargas para realiza-lo o mais perto possível da baía, uma vez que em períodos de temporais, as fortes vagas e rajadas de vento, forçavam as embarcações a arriarem da ponta de Montserrat para diversos pontos do interior, pelos rios Cotegipe e Itapagipe.

Coube ao Conde dos Arcos, a elaboração do primeiro plano de intervenção visando à melhoria das condições do porto, em 1816. A abertura de um canal, a fim de comunicar o braço de mar de Itapagipe, denominado Papagaio, com o porto, saindo em Jequitaia. Algo que lhe fora sugerido por Antonio Vaz de Carvalho, proprietário do Engenho Conceição, que intencionava levar seus produtos à cidade com mais facilidade. Foi o primeiro de muitos outros projetos que não fora realizado.

Esta primeira tentativa de modernizar o porto de Salvador visava distinguir áreas de atracação para embarcações que serviam ao comercio costeiro, da navegação de longo curso. O plano do Conde dos arcos não se concretizou, e em 1845 voltou a ser discutido em uma versão ampliada, iniciando a abertura de um canal e assentamento de alicerces, mas ao final do mandato do Presidente da Província, o Engenheiro Militar Francisco José de Souza Soares Andrea, em 1847, foi interrompido.

No Ano de 1854, o comerciante João Gonçalves Ferreira, encaminhou diversas petições solicitando ao Governo Imperial, autorização para alargar a zona comercial e construção de canais que facilitassem a navegação. Jamais foi atendido.

Outras petições se sucederam em 1866 a Wilson Het e Cia queria permissão para construir uma doca; em 1869 um grupo de grandes comerciantes reivindicava a construção de docas e armazéns no porto; em 1871, os herdeiros de João Gonçalves Ferreira conseguiram consentimento para construção de docas, no entanto, no ano seguinte foi criada, em Londres a Bahia Docks Company Limited, que reformulou e ampliou o plano dos irmãos Ferreira. Em 1887 o governo declarou caduca a concessão da Companhia, sem que nada houvesse sido realizado.

Entre os anos de 1871 a 1887, vários comerciantes encaminharam propostas vinculadas ao plano dos irmãos Ferreira, todas recusadas pelo Governo. Em janeiro de 1891 foi feita uma concessão ao Engenheiro Frederico Merei, e Augusto Candido Harache. Concessão que depois foi transferida para a Companhia de Docas e Melhoramentos da Bahia, que passou a denominar-se Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil, e posteriormente Companhia Concessionária de Docas do Porto da Bahia. As obras inauguradas em 1891 somente foram iniciadas em 1906.

A modernização do porto (1906 – 1930), juntamente com a ampliação do bairro comercial e, a abertura da Avenida Sete de Setembro, na cidade alta (1912 – 1916), foi determinante para a remodelação da cidade do Salvador. Mas a resistência à modernização do porto deu-se pela ação dos trapicheiros, que lucravam com o controle do armazenamento precário das mercadorias, e se constituíram em um grupo de pressão de mentalidade conservadora.

As obras somente se iniciaram, de fato, em 1908, mas a lentidão da sua execução e a taxa de 2% ouro sobre o comercio, revertido para a Companhia Concessionária de Docas do Porto da Bahia, eram acusadas de práticas extorsivas.

A inauguração de 400 metros de Cais, quatro armazéns, dos quais apenas dois pareciam funcionar, como sendo a primeira etapa das obras em 1913, frustrou a expectativa dos baianos, e os comerciantes passaram a reivindicar o fim da cobrança de taxas de carga e descarga de mercadorias por todo o trecho inadequado do novo porto.

---

## Referências

---

ACIOLI, e Amaral. Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia. Salvador, Imprensa oficial da Bahia, 1919.

CAMARA, Antonio Alves. A Bahia de Todos os Santos – Com relação ao melhoramento de seu porto. Rio de Janeiro, Typographia Leuzinger, 1911.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX. Secretaria de Educação e cultura do Estado da Bahia, Salvador, 1978.

RIBEIRO, Jayme Augusto. Da euforia à desilusão: Discurso sobre a modernização do porto de Salvador 1904 – 1914. UCSal, 1999. Monografia.

ROSADO, Rita. O Porto de Salvador – Modernização em projeto 1854/1891. (Dissertação de Mestrado). UFBa, 1983.

SANTOS, Flávio Gonçalves dos. Economia e cultura do candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros 1850 / 1937. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Departamento de História, 2007.

SANTOS, Milton. O Centro da Cidade do Salvador. Salvador, Imprensa Oficial da Bahia, 1960., 2005.