

Ilhéus e o Atlântico: do início ao declínio, os problemas de assoreamento no porto fluvial de Ilhéus (1920 a 1942).

ANDRÉ FONTES DANTAS
LAILA BRICHTA*

Resumo: Os portos atuam como zonas de comunicação entre as mais diversas populações em todo o globo. Neste caso, é pertinente afirmar que a circulação de ideias, informações e pessoas torna-se um componente vital para se entender a forma como as interações dos portos com as cidades se configuram. O Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus surge tendo a economia cacauera como motor propulsor, sendo este porto financiado pelo capital privado dos produtores de cacau no início do século XX. Ressaltamos que neste momento, todo um estudo sobre as condições físicas do porto é elaborado para a sua implantação e a problemática do assoreamento se faz presente a todo tempo desde a concepção da ideia do porto até o encerramento parcial de suas atividades em 1942. Neste caso, percebe-se que o funcionamento do porto está sujeito a uma condição que exige uma atenção constante, afim de evitar que a condição do Porto Flúvio-Marítimo venha a se deteriorar, sucumbindo ao assoreamento do seu leito inviabilizando a atracação das embarcações. Este problema nos leva a buscar entender de que forma este tipo de problemática acarreta nos meandros político institucional e comercial, ao ponto em que o porto constitui um mecanismo de suma importância para o comércio local e principalmente ao comércio exportador do cacau, muito forte nesta primeira metade do século XX. Investigando as inter-relações porto-cidades em Ilhéus-Bahia entre 1920 e 1942, e levando-se em consideração a relação do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus com as cidades e com o mundo Atlântico, este projeto objetiva realizar uma análise do contexto das atividades do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, face aos seus crônicos problemas de assoreamento e da necessidade de colocação da produção cacauera diretamente no mercado internacional.

Palavras-chave: Porto/Cidade, Ilhéus, Atlântico.

*Graduando do curso de Licenciatura em História pela Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC. Orientando da Profª Drª Laila Brichta, financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia – FAPESB, bolsista do projeto **Ilhéus e o Atlântico: do início ao declínio, os problemas de assoreamento no porto fluvial de Ilhéus (1920 a 1942)**

Contrária à política estatal que vigorara nos séculos anteriores onde uma “matriz governamental” servia de ponto de apoio ao comércio desenvolvido na maioria das camadas comerciais (café, leite, borracha, fumo), o Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus apresenta-nos uma nova forma de institucionalização no que diz respeito às vias de escoamento que fazem parte de estrutura exportadora brasileira. Segundo Flávio Gonçalves dos Santos:

Como parte da revolução dos transportes, na esteira da Revolução Industrial Inglesa e do Imperialismo, os portos tornaram-se espaços abertos ao transbordo dentro de uma rede de transporte global, recebendo, armazenando e transportando o mais rápido possível as mercadorias e as pessoas de muitas partes do mundo. Estes portos modernizados conectavam as indústrias urbanas com os hinterlands, materializando a “economia mundo”. Isso conduziu ao surgimento de novas relações entre porto, cidade e hinterland, incluindo a expansão deste último. (2011, p.1)

Os portos podem ser considerados no campo da história, elementos modeladores das cidades, atuando como mecanismos bastante específicos das várias camadas que o compõem, bem como acabam por criar espaços que de uma forma mais ou menos direta possuem uma ligação com o porto.

Essa comunicação é resultado do projeto que investiga as inter-relações porto-cidades em Ilhéus-Bahia entre 1920 e 1942, levando-se em consideração a relação do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus com as cidades e com o mundo Atlântico. Tem como foco o problema do assoreamento cujo ápice fora atingido no ano de 1942, quando se deu a suspensão das atividades do mesmo para embarcação de longo curso, razão primeira para sua construção em 1920.

Para além da própria construção de um conhecimento a respeito da História da Bahia, que requer uma maior atenção, face às implicações econômicas das opções de modelo de desenvolvimento adotadas pelo Estado, esta pesquisa tem a intenção de estruturar e consolidar uma linha de investigação em História Portuária. Assim, com vistas a contribuir para supressão da lacuna historiográfica em relação ao tema, buscamos um entendimento mais completo acerca dos elementos constituintes da gestão portuária em Ilhéus, bem como dos elementos que influenciaram de maneira a que o porto permanecesse vulnerável, levando em conta que se trata de um espaço orgânico e constantemente suscetível a mudanças.

O ano 1920, do ponto de vista econômico, se insere no contexto ainda de ascensão da lavoura cacaeira, caracterizando-se também por ser o ano de construção do Cais de Saneamento e da primeira ponte de atracação, obras de importância relevada para a construção do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus. O ano 1942 é emblemático, pois é apresentado o relatório da Comissão de Estudos do Porto de Ilhéus, no qual é sugerido o abandono das instalações do porto e a construção de um porto artificial na Enseada das Trincheiras, e, neste mesmo ano, o porto foi fechado para o movimento de embarcações de longo curso. Ilhéus volta a depender do porto de Salvador para o escoamento de sua produção para o mercado internacional.

É seguro afirmar que desenvolvimento econômico da Bahia sempre esteve vinculado à atividade portuária. Durante o período colonial, preponderou o escoamento da produção de cana-de-açúcar e a renovação da força de trabalho, a partir do tráfico de escravos. No período imperial, ocorreu a decadência da lavoura de cana-de-açúcar e a extinção do comércio de escravos. Foi um período de crise e de busca por alternativas. Já na Primeira República e por quase todo o século XX, os portos baianos escoaram, dentre outras, a produção cacaeira do Estado. Apenas no último quartel do século XX o cacau perdeu gradativamente sua preponderância na pauta comercial baiana. (SANTOS, 2011)

Ao observarmos que o porto em si constitui uma veia crucial na circulação de pessoas, ideias e mercadorias, deve-se considerá-lo um objeto de estudo com extrema valia no que tange a composição de um conhecimento que diz respeito à formação da cidade de Ilhéus nas balizas temporais de 1920, período em que as atividades do porto do Pontal se iniciaram até o ano de 1942, quando as embarcações de grande calado já se encontravam impossibilitadas de atracar no porto devido ao assoreamento do leito, o que já havia gerado problemas como constantes encalhes de embarcações anteriores¹. O ano de 1942 pode ser considerado o início do declínio do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, já que nos anos posteriores, houve o estudo, elaboração e construção do projeto para o porto do Malhado que viria a ser inaugurado no ano de 1977.

Ainda que o recorte utilizado no presente trabalho trate dos idos anos de 1920 à 1942, é preciso reforçar antes dos argumentos que virão a seguir, que a datação do antigo porto já possuía relatos definidos se levarmos em consideração a obra de Francisco Borges de Barros nomeada *Memória sobre o Município de Ilhéus*. Consta

¹ Nos anos anteriores a 1942, o Navio Comandatuba encalhara na entrada da barra em 1922, em 1924 o Navio Íris. Em 1938, já havia naufragado a draga Bahia em virtude de um forte temporal e no ano de 1939 o navio Itacaré, que inclusive ocasionara uma grande tragédia envolvendo vítimas fatais.

nessa obra que Francisco Romero, capitão-mor nomeado por Jorge de Figueiredo Correia no intervalo de tempo compreendido nos anos de 1535 e 1536, acusa a existência de um modelo primitivo de porto na Capitania de Ilhéus. (CAMPOS, 2006:35-36)

Há, então, de esclarecermos que o porto assim estabelecido neste trabalho ficara conhecido como Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, este localizado na baía do Pontal próximo à foz do Rio Cachoeira. O outro porto é o do Malhado, que viria a ser fundado em um período mais a frente desta datação, já na década de 1970, exposto previamente nos estudos já desenvolvidos por Rita Rosado. (2011:34)

Cronologicamente, e para melhor situar os mais diversos meandros que regem o Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, é pertinente que situemos de maneira linear alguns pontos importantes para melhor entender os fatos em questão:

1. Em 1911: Oficialização do contrato de concessão concedido ao engenheiro Bento Berillo de Oliveira pela Prefeitura Municipal de Ilhéus, na administração de Otávio Mangabeira;
2. Em 1920: Entrega das primeiras obras do porto Realizadas por Bento Berillo de Oliveira;
3. Em 1924: Concessão do Porto transferido de Bento Berillo de Oliveira para a Companhia Industrial de Ilhéus;
4. Em 1926: Atracagem do primeiro navio de grande calado;
5. Em 1929: Publicação do Decreto nº 18.908 de 20 de setembro determinando a compra de uma draga de sucção auto-transportadora;
6. Em 1942: Fechamento parcial do porto para embarcações de grande calado devido ao assoreamento do leito;
7. Em 1948: Reembolso exigido pelo Governo Federal por quebra contratual por parte da Companhia Industrial de Ilhéus;

Em relação à questão custo x benefício da implantação de um porto local, nota-se que fatores como custo de transporte e transferência de capital de um local para outro são fatores que se tornam menos sensíveis a mudanças a partir do momento em que localmente há um meio consolidado para lidar com o mercado exportador. Logo, o

Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus contribuiu de maneira relevante para o desenvolvimento das áreas e subsidiários vinculados ao porto já que o laço de dependência com o consolidado porto de Salvador se enfraquece momentaneamente neste intervalo de aproximadamente vinte anos.

Interessante refletirmos sobre uma questão neste momento em específico: da mesma forma que os portos nos primórdios do século XX serviam de regulamentação dos interesses do governo, é importante frisar uma mudança brusca, pois o motor propulsor do porto adquire uma configuração de proteção e manutenção dos interesses locais, tornando-se um espaço para disputa de poder entre a capital do Estado e os demais municípios.

Afirmar que a necessidade de um porto que lide diretamente com o escoamento do cacau e outros produtos para o exterior, sem a necessidade de passar pelo porto de Salvador, quer dizer que há uma nova orientação política partida das camadas detentoras da economia regional, aliado ao fato de que o porto surge por um apelo vindo do setor privado. Tanto a política do Governo Federal como a Estadual e Municipal, pelo menos até o período anterior ao ano de 1911 não almejaram em algum momento, pelo menos que se tenha registro, a proposta para uma alternativa que guiasse em direção a independência econômica de Ilhéus com olhos voltados ao potencial portuário. Conseqüentemente podemos dialogar com a hipótese de que a construção do Porto nos anos de 1920 constituiu o que podemos chamar de uma nova orientação político-administrativa.

Em períodos anteriores ao tratado neste trabalho, o estudo realizado por Antônio Fernando Guerreiro de Freitas e Maria Hilda Baqueiro Paraíso nos revela a desenvoltura econômica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus que deve servir como base para entender o cenário em questão. Ilhéus até fins do século XVIII possuía uma economia calcada ainda muito dependente da exploração dos bens da terra, com incentivo para o plantio de mandioca e outros produtos agrícolas, transportados estes pelo meio da cabotagem nos rios abundantes desta região, até a capital.

Já no século XIX, observamos uma mudança brusca neste cenário. A mudança esperada que levasse ao desenvolvimento do município de Ilhéus viria com o plantio de cacau. Ainda que durante muito tempo este estivesse sendo cultivado em pequenas áreas

familiares devido inclusive a falta de tradição em seu cultivo no país, e até como vítima de um processo discriminatório devido ao tempo que leva do cultivo a colheita que é atrelado aos cuidados que a produção exige, mais tarde foi incorporado a economia local pelo vislumbre dos lucros que poderiam ser oriundos desta cultura pela pura adaptação de uma demanda crescente advinda do mercado externo.

Neste caso, a orientação para o plantio se faz a partir do momento em que há um monopólio dos mercados africanos pela Europa, restringindo então o poder de ação e consumo por parte de outros países, neste caso o mais importante é o Estados Unidos. A partir do momento em que há uma determinada procura pelo produto, onde há uma fácil visibilidade para extração de lucros e condições favoráveis ao cultivo do mesmo, a cultura do cacau se estabelece no sul da Bahia. Consolidado então como produto de exportação, o regime de produção familiar passa a ser de produção comercial e gradativamente assalariado.

Surge uma mudança na mentalidade dos gerenciamentos de recursos brasileiros no raiar do século XX, ao percebermos que o porto se torna parte de um processo de entrada de capital privado, entrelaçado a modelos de negócios baseado em capital estatal e cuja responsabilidade governamental era do poder público. A questão portuária de Ilhéus torna-se um ponto fundamental para se compreender, de uma maneira um tanto mais profunda, o estabelecimento de grupos que se beneficiariam e que seriam os detentores da economia da lavoura cacauzeira, tendo em vista que a produção cacauzeira até o momento estava quase em sua totalidade na região do sul da Bahia.

“Entre 1900 e 1930, apenas nos anos iniciais, a participação desse produto no valor total apurado pelo Estado é de cerca de 20%. Em geral, o cacau contribuiu com 40% do valor total das exportações baianas na primeira república, alcançando, em 1927, o seu momento mais expressivo com a participação de 53,5%. Nesse mesmo período, enquanto a exportação de cacau cresceu a um valor estimado de 84.000 libras/ano, a exportação da Bahia o fez em torno de 168.000, o que significa dizer que o cacau foi responsável pela metade do incremento observado no crescimento, quanto ao valor da exportação do estado.” (Paraíso; Guerreiro, 2001; 114)

Os concessionários do porto estavam ligados de maneira direta à questão econômica do cacau. O cacau estava em constante processo de alta e baixa dos preços devido às mudanças climáticas da região sul da Bahia, o que influía de maneira muito direta na produção. Houve épocas em que as secas se prolongavam, fazendo com que a

produção diminuísse e, conseqüentemente, afetasse os lucros que são obtidos desta produção da região.

As intempéries naturais que comprometiam a produção de cacau deveriam ser minimizadas com a autonomia do seu escoamento para o mercado externo. A necessidade de autonomia da região, sem necessariamente depender de Salvador para o escoamento do cacau, tornou-se uma questão urgente.

Uma parte importante neste momento é poder perceber que havia um jogo político e financeiro muito bem explicitado no que tange o comércio ultramarino brasileiro: por um lado, havia a hegemonia do Porto de Salvador, modernizado e consolidado já em 1913 e responsável pela exportação dos insumos baianos, e, conseqüentemente, detentor de um quase monopólio de capital das taxas sobressalentes a este comércio. Por outro lado, havia o projeto do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus que surge com capital misto, parte privado e em parte pela prefeitura, cuja proposta é de agregar ao município de Ilhéus o capital oriundo deste comércio exportador que permanecia na capital quando se utilizava o Porto de Salvador.

O Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus teve sua construção possibilitada pelo capital oriundo do comércio do cacau devido ao fato de que as crises advindas da 1ª Guerra Mundial e as constantes flutuações econômicas do cacau não ocorreram neste período em específico compreendido entre 1890 a 1930 (GARCEZ; FREITAS, 1970:22), fazendo com que o capital para construção do porto se fizesse presente.

Analisando os dados contidos no relatório em *Comercio e Exportação do Brasil para a França, Inglaterra e Alemanha*, Publicado em 1925 pelo Ministro da Agricultura, Indústria e Comércio e elaborado pelo Dr. Miguel Calmon Du Pin e Almeida, a exportação geral de cacau do Brasil em toneladas atingiu no ano de 1913 a cifra de 29.758 toneladas e aumentou constantemente até a marca de 65.328 toneladas no ano de 1923, quase triplicando em um período de 10 anos.

Afirmar então que o crescimento do comércio exportador foi um mecanismo facilitador para conceber os avanços na estrutura portuária de Ilhéus, se faz muito seguro a partir destes dados. Havemos de considerar também que, neste momento, o principal mercado comprador do cacau brasileiro era o Estados Unidos. Para se ter um exemplo, neste documento, os dados indicam o número de 28.352 toneladas importadas

pelo Estados Unidos no mercado internacional no ano de 1903 que salta para a cifra de 187.814 toneladas já no ano de 1923. Consideramos, então, que há uma entrada mais do que significativa de dividendos nos cofres da cacauicultura baiana nesta primeira metade do século XX com um aumento da demanda de importação.

Conseguiu-se, assim, ser construído sem muitos problemas o porto no intervalo de tempo compreendido entre a oficialização do contrato, em 1911, concedido ao engenheiro Bento Berillo de Oliveira pela Prefeitura Municipal de Ilhéus, na administração de Otávio Mangabeira, até o ano de 1924. Mas já em 1920 se encontravam prontas as primeiras obras do porto que constituíam uma ponte metálica de atracação e um cais de saneamento.

A concessão para a construção das obras do porto, feita pela municipalidade de Ilhéus, em 1911, transferiu-se, treze anos depois, em 1924, para a Companhia Industrial de Ilhéus S/A, recentemente criada e instalada, também sob a presidência de Bento Berillo. Recebeu, então, a denominada de Companhia Industrial de Ilhéus Cessionária das Obras do Porto de Ilhéus, conforme Decreto nº 16.544, de 13 de agosto de 1924. (ROSADO, 2011:23)

Ainda que possamos ter em vista toda esta conjuntura de organizações ligadas ao comércio portuário e as mais diversas estruturas que servem de suporte para o sustento desta estrutura peculiar, é interessante refletir sobre a vida útil deste porto. Este fora construído e representou um marco significativo na realização do transporte de cacau diretamente para o exterior. Em 26 de janeiro de 1926, houve a atracagem do primeiro navio de grande calado, o Cargueiro Falco de bandeira sueca. O Cargueiro Falco foi um marco no porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, pois pela primeira vez era feito o transporte de cacau (uma quantia de 47.150 sacas, cada saca com 4 arrobas) diretamente para o exterior sem a intermediação pelo porto de Salvador. A partir deste momento, e considerando os dados sobre as exportações de cacau que aumentaram ano após ano, não se pode esquecer um questionamento em específico: por que este empreendimento veio a falhar?

A escolha de um local para a construção de um porto envolve vários fatores, tais como questões econômicas, geopolíticas, rotas marítimo-comerciais, hinterlândia a ser atendida, condições geomórficas favoráveis de comunicação entre a terra e o meio aquático – águas calmas e profundas – relevo que possibilite a segurança das embarcações – mirantes naturais, sítios estuarinos. Áreas abrigadas – assim como locais que possibilitem o desenvolvimento humano, ou seja, disponha de água potável e alimentos. Importante ressaltar que a alteração de qualquer um desses fatores pode

comprometer a sustentabilidade e o desenvolvimento do portuário.
(MORAES, 2008:17)

Haja vista que o processo de regulamentação federal dos portos no Brasil se fez em vias tardias, a partir da lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, supõe-se que a falta de uma legislação específica em 1920 talvez tenha contribuído para a autorização e construção do porto em Ilhéus que sempre apresentou o assoreamento como uma característica natural da Baía do Pontal, bem como tenha contribuído para seu fechamento parcial em 1942.

O alargamento da cadeia produtiva impõe às cidades portuárias enfrentamentos complexos que vão desde questões estruturais e instrumentais do próprio cais, até o embate com questões socioeconômicas e ambientais, antes tratadas isoladamente e desconsideradas da cadeia produtiva, bem como a definição de políticas e instrumentos necessários à gestão do porto e da cidade. Nesse caso, parece oportuno discutir e recuperar aspectos da cultura portuária das cidades com portos. (MONIÉ; VIDAL, 2006:4)

Não afirmamos de total veemência que esta falta de uma regulamentação clara e pautada em aspectos técnicos foi a causa chave para a crise instaurada tardiamente no porto, mas é pertinente salientar que, sim, foi um motivo que contribuiu de forma expressiva para que a situação de debilidade do porto se agravasse de maneira progressiva, mesmo que se soubesse de antemão que o assoreamento era uma realidade presente e previamente considerada. Laila Brichta coloca em seu artigo *Uma Alegoria do Brasil Moderno*, que o porto, além de uma nova cadeia de oportunidades para o comércio exportador local, pode também ser entendido como um símbolo de uma nova configuração no que tange a infraestrutura portuária em quesito de administração;

O Porto de Ilhéus foi construído justamente por conta dos interesses do comércio agroexportador do cacau e foi financiado por iniciativa privada. [...] com capital vindo principalmente do agro-comércio, tendo como acionistas figuras como o próprio engenheiro [Bento Berillo] e também produtores e exportadores de cacau como Hugo Kaufmann, Plínio Tude de Souza, Manoel Coriolano Dantas, dentre tantos outros. [...] O porto representou um projeto de região que procurava ferir a instituída lógica de lealdade da elite política brasileira, fazendo isso no campo da economia. Essa mudança no jogo político se daria a partir do momento em que com a exportação do cacau por Ilhéus os produtores não precisassem pagar o transporte da carga até o porto de Salvador, barateando o preço final do produto por um lado, e por outro deixando as taxas pelo uso do serviço portuário na região produtora e não mais na capital, que não produzia cacau. (BRICHTA, 2010:5-6)

Neste ponto em específico é onde a incisão da proposta deste trabalho adentra aos mais variados meandros que circundam o processo de construção e suspensão das atividades deste porto. E como razão deste estudo está a questão do assoreamento que não fora um problema tardio, mas já um problema de há muito tempo conhecido dos projetistas e seu tratamento se fazia constante. O que nos cabe agora, então, é entender de que forma o assoreamento do porto contribuiu para a desativação do mesmo e se de fato houve razões políticas ou outros interesses para que este porto estivesse fadado a uma condição de desastre.

Antonio Guerreiro e Maria Hilda Paraíso relatam em *Caminho ao Encontro do Mundo: A Capitania, os frutos de ouro e a Princesa do Sul* que Avé-Lallemant já descrevia o problema de acesso a baía, afirmando-o como “o velho problema da dificuldade de acesso ao porto devido à estreiteza e pouca profundidade da barra” (PARAÍSO, FREITAS: 2001; 82).

Em *O Problema do Porto de Ilhéus*, artigo publicado originalmente pelo diário de Notícias de Salvador em 11 de julho de 1948, Paulo Peltier de Queiroz, engenheiro chefe neste período da Diretoria de Portos e Costas (DPEC), nos coloca a par de um estudo realizado a fim de sanar os problemas ligados à parte física dos portos Ilheenses², neste caso, o porto tratado neste artigo.

O engenheiro Ney Tourinho foi o encarregado da elaboração dos projetos de melhoramento da política portuária de Ilhéus neste período. Uma comissão, chefiada pelo mesmo, fora incumbida pelo Departamento de Portos, instância ligada ao Governo Federal, a buscar neste momento uma solução definitiva para a problemática portuária de Ilhéus. Em virtude da segunda guerra mundial, estes projetos sobre os quais discorrerei brevemente, não chegaram necessariamente a serem concretizados, porém, nos fornecem embasamento para entender as implicações do assoreamento frente à política de gestão de portos e quais os rumos definitivos que foram frutos deste encadeamento.

Ressalto, neste ponto que, em 1948, como consta no documento apresentado, o esboço da construção de um novo porto na enseada das Trincheiras do Malhado já era

² No documento em questão, o autor faz uma análise sobre a vida útil do porto de Ilhéus localizado na baía do Pontal sendo que outros portos em localidades diferentes são colocadas como um possível plano de ação pelo autor como forma de tornar o escoamento dos produtos baianos mais efetivo.

um projeto em vias de análise como comprovamos nos planos elaborados pelo Engenheiro Ney Tourinho, o que colocaria o Porto Flúvio-Marítimo em uma condição secundária dentro do cenário ilheense. Perguntamo-nos então o porquê da necessidade de se construir um novo porto. Para responder esta pergunta, necessitamos então mergulhar nos aspectos técnicos e físicos referentes ao corpo estrutural do porto do Pontal, observando como era sujeito aos mais diversos efeitos da ação natural, especialmente o assoreamento.

Com o breve período de recessão econômica devido à segunda guerra mundial, as obras sugeridas pelo Engenheiro Ney Tourinho acabaram por ser esquecidas. Coube então ao Estado, pela pessoa do Senador General Renato Aleixo, exercendo função de Interventor Federal na Bahia, incumbir o Sr. Paulo Peltier de Queiroz o encargo de estudar o melhor modo de ser feita a encampação³ pelo Governo Federal do Porto de Ilhéus:

"(...) cujo estudo foi devidamente por ele encaminhado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, movido, unicamente pelo interesse de servir a ILHEUS, de vez que, naquele momento, a encampação permitia, com facilidade, a inversão direta de recursos federais no melhoramento das referidas instalações portuárias." (QUEIROZ, 1948: 5)

A análise do documento nos revela que a encampação não se consolidara devido ao estabelecimento da alvarengagem por parte da Companhia Industrial de Ilhéus. A alvarengagem deveria servir como resposta à exigência imposta pelo Estado de melhorar as condições do Porto para que permita seu funcionamento sem a intervenção estatal. A prática da alvarengagem consistia no embarque de mercadorias nos navios maiores atracados em alto mar através de barcos de menor calado, capazes de trafegar pela baía sem as dificuldades que as embarcações maiores estavam sujeitas. Contudo, o sistema de alvarengagem não contemplava de maneira adequada o embarque e desembarque das mercadorias, fazendo com que a deterioração dos produtos fosse um problema constante devido ao embarque lento destas mercadorias através de barcos menores, fazendo com que muitos destes produtos perdessem a sua validade devido a esta demora. O reaparelhamento do porto passa então a ser uma realidade com recursos vindos diretamente do governo federal.

³ Neste caso, encampação seria a retomada do porto por parte do governo mediante indenização à companhia concessionária.

Dito isto, a empresa concessionária opta pela contratação da firma norte-americana Merritt-Chapman & Scott Corporation para o estudo de uma solução definitiva para o porto. O estudo elaborado pela companhia supracitada sob os cuidados do engenheiro V.R Stirling, exigia melhoramentos que incluíam a abertura de um novo canal de acesso ao porto:

“(...) o plano referido pelo técnico norte-americano consiste no desvio do Rio Cachoeira para um canal artificial que atravessa a garganta do Pontal, formando uma nova embocadura ao sul do morro de Pernambuco, bem como na regularização do canal natural do rio desde este desvio até o porto interno.” (QUEIROZ, 1948: 7)

O projeto, ainda que aparentasse ser a solução da pauta em questão, possuía três aspectos que devem ser levados em conta para entendermos a gravidade da questão:

1º As configurações de 90 metros de largura, 7 metros de profundidade e 630 metros quadrados de seção transversal na baixa-mar para o canal, medidas consideradas recomendáveis no momento, não isentavam o canal da necessidade periódica de dragagens, o que exigiria uma periodicidade de dragagens permanentes, como ocorreria no leito no porto;

2º Depois da análise deste projeto, conclui-se que um fator em especial havia sido colocado de fora do projeto: o leito rochoso localizado ao lado do Morro de Pernambuco, no justo local onde se pretendia abrir o canal, o que encareceria de forma abatedora a solução final para sanar o obstáculo em questão;

3º O porto estava localizado de forma que a foz do rio cachoeira a todo momento contribuía para uma constante conjuntura ambiental suscetível à mudanças. E me refiro neste momento ao constante processo de sedimentação pela subida das marés e alteração no terreno ao redor da localização do porto, contribuindo para um amontoado de variáveis que tornava a proposta inviável ao governo.

Face então à toda conjunção exposta, Paulo Peltier de Queiroz nos denota um sentimento de emergência no tocante à situação do Porto, elaborando-se então um plano emergencial orçamentado em uma quantia de 300 milhões de cruzeiros. O autor, se apresentando como uma pessoa gabaritada que propunha julgar de maneira segura a situação do município de Ilhéus coloca a necessidade de funcionamento do porto de forma urgente.

Neste momento é crucial discorrer que o assoreamento, ainda que sendo um processo natural, causou um impacto negativo no funcionamento do porto de forma mais incisiva pelo fato de que a Companhia Industrial de Ilhéus não havia honrado os seus compromissos com as dragagens periódicas nos anos subsequentes desde a celebração do contrato de concessão com o Governo Federal, autorizada pelo “Decreto nº 18.908 de 20 de setembro de 1929, em cuja cláusula II, letra g, estava determinada a aquisição, para aquele porto, de uma draga de sucção, auto-transportadora.” (QUEIROZ: 1948; 14)

Este cenário contribuiu para a criação de uma tentativa de solução para a consolidação do sistema de dragagens periódicas, pois, o Governo Federal munido de uma revisão de contrato exigira o reembolso do prejuízo oriundo desta quebra contratual. Para tanto, aprovou-se no valor de Cr. \$ 40.611.250,50, correndo esta respectiva despesa pelo capital advindo da própria Companhia Industrial de Ilhéus, que visava sanar o problema do assoreamento. O plano financeiro consistia na entrega em duas parcelas que discriminadas, consistiam em;

1. Cr. \$ 18.611.250,50 para a construção de novos armazéns, instalações modernas para armazenamento de produtos inflamáveis e explosivos, de oficinas, depósitos, etc.
2. Cr. \$ 22.000.000,00 para a aquisição de um trem de dragagem completo e apropriado para operar permanentemente no porto, para realizar a dragagem sistemática do canal de acesso, permitindo a entrada franca às embarcações que o demandam.

É pertinente reafirmar que as obras em questão objetivavam trazer benefícios a qualidade do cacau exportado, como pode ser visto no trecho abaixo. Alguns fatores afetavam a qualidade do produto, o que nos faz atentar para as condições que o porto deveria ter, afim de legitimar o seu funcionamento e garantir certa segurança aos mercados compradores ao terem em vista a procedência do produto:

“São estas falhas, publicamente reconhecidas, que actuam no exterior contra cotações mais vantajosas para a ação nacional, em confronto com o produto de outras procedências, bem limpo, igualmente fermentado, de secagem uniforme e perfeita, de cor caracteristicamente acentuada, bom aspecto, aroma agradável e grãos bem desenvolvidos e regulares, requisitos que sempre são levados em conta pelos compradores, de acordo com as exigências de sua freguesia. Tanto em Hamburgo como em Amsterdam, Londres, Liverpool e Havre, segundo indagações feitas por nós por

intermédio de casas importadoras e por informações de nossos consulados, verifica-se que uma boa parte do cacão do Brasil não apresenta aqueles característicos ou revela as seguintes falhas:

1º, falta de limpeza;

2º, fermentação desigual;

3º, secagem imperfeita;

4º, má classificação.” (ALMEIDA, 1925: 154)

Observa-se que os fatores enumerados em um dado limite não incluem o processo de armazenamento no porto, porém, acredito que um porto bem equipado serve como amortecedor às condições já defeituosas do produto comercializado, nos dando embasamento para colocar em xeque o fator de que o porto cumpre com a sua função de dar uma segurança e qualidade maior aos produtos ao destino final do cacão produzido na região.

Fazendo uma projeção da aplicação destas melhorias na estrutura portuária do Pontal, o que se passou a avaliar foi: por quanto tempo o porto reformado suportaria a demanda regional? Para responder esta pergunta, Paulo Peltier vislumbrava em 1948, que pelas características naturais da região da Baía do Pontal, em dado momento este porto não seria capaz de suportar todo o escoamento da região por se tratar de um porto pequeno. Entendemos então que, haja visto o pequeno espaço do porto, este seria incapaz de suprir a demanda do escoamento dos produtos regionais. Na visão do autor, o porto possuía uma data de validade, fazendo com que a ideia de um novo porto na Baía de Marau fosse um projeto a ser tratado com a devida atenção pelo Governo Federal.

Se retomarmos a discussão iniciada anteriormente, não é somente o porto na baía de Marau que serve como proposta para melhorar a estrutura do mercado exportador baiano, há também a anterior proposta de uma construção de um porto na Enseada nas Trincheiras em Ilhéus, citado como forma de também contemplar uma solução para o problema do porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus.

Se partirmos do pressuposto de que estas ideias já haviam sido sugeridas por pessoas incumbidas de entender e buscar soluções para a problemática dos portos baianos, porém ainda assim estas ideias não saíram do papel, encaramos uma encruzilhada que em um primeiro momento nos leva para o lado de que já se sabia que o porto do Pontal era uma ideia limitada. Porém por outro lado, mediante aos devidos cuidados técnicos e melhoramentos o porto conseguiria cumprir com o propósito a ele

outorgado. Observemos então nas linhas abaixo de que forma a estrutura política e física estava estruturada no porto do Pontal.

Atentando para a cronologia dos fatos, percebemos então que o problema de fundo não era o assoreamento do porto. Desde o começo do funcionamento do porto, o assoreamento foi colocado como um problema que devia ser tratado com constantes dragagens. Logo, estudou-se esta possibilidade que futuramente não fora cumprida por obrigações contratuais pela Companhia Industrial de Ilhéus. Sabendo do não cumprimento destas condições e com o trânsito de embarcações comprometido, estudou-se a possibilidade de abertura de um canal para facilitar o acesso ao porto.

O projeto foi inviabilizado pelo Estado no final da década de 1920 em um acordo entre ambas as partes, governo e concessionários, referendado com uma análise contratual referente às obrigações da Companhia Industrial de Ilhéus em efetivar as dragagens periódicas, estabeleceu que a dragagem devia ser retomada pela companhia concessionária. Aliado a este procedimento, o porto sofreria um melhoramento em sua estrutura para que houvesse um melhor armazenamento dos produtos comercializados.

Observando todos fatores mencionados, a dragagem em vias técnicas e contratuais resolveria o problema do assoreamento do porto, evitando o gasto com obras de um canal de acesso para embarcações de longo curso que não se provou necessário. E que o melhoramento da estrutura portuária caberia dentro das necessidades da demanda de exportação. Concluímos que se havia um problema que realmente viesse a comprometer o funcionamento do porto de forma fatídica neste momento, não seria o assoreamento, tampouco parece ter tido a falta de recursos emanados pelo governo federal. O assoreamento neste caso passa a ocupar o quadro de coadjuvante do cenário, um problema sempre presente que gerava custos de manutenção para manter as dragas.

REFERÊNCIAS:

ALMEIDA, Miguel Calmon Du Pin. **Comercio de Exportação do Brasil para a França, Inglaterra e Alemanha.**

BARROS, Francisco Borges de. **Memória sobre o Município de Ilhéus.** 3. Ed. Ilhéus: Editus; Fundação Cultural de Ilhéus, 2004.

_____. **A Baía do Pontal Passado.** Disponível em:

<<http://www.r2cpres.com.br/v1/2011/01/20/a-baia-do-pontal-do-passado/>>
acessado em 25 de março de 2013.

BICALHO, Lucas; **Introdução e Estatística do Relatório de 1920.** 1920.

- BRASIL. Decreto nº 16.019. 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 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. **Presidência da República**, Câmara dos Deputados, Secretaria de Estado dos Negócios de Viação e Obras Públicas, Brasília, DF. Disponível em: <www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16019-25-abril-1923-529571-republicacao-90402-pe.html> Acesso em 26 de abril de 2013.
- BRASIL. Decreto nº 16.544. 13 de agosto de 1924. Autoriza a transferência à Companhia Industrial de Ilhéus, do contracto celbrado com Bento Berillo de Oliveira, para a construção, uso e gozo, das obras de melhoramento do porto de Ilhéus, e aprova novo plano das obras a executar, prorogando o prazo para início destas. **Presidência da República**, Câmara dos Deputados, Secretaria de Estado dos Negócios de Viação e Obras Públicas, Brasília, DF. Disponível em: <www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16544-13-agosto-1924-529636-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em 26 de abril de 2013.
- BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). **Presidência da República**, Casa Civil, Subchefia para assuntos Jurídicos, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em 27 de março de 2013.
- BRICHTA, Laila. **Uma Alegoria do Brasil Moderno: história e sonhos de liberdade no romance Gabriela, Cravo e Canela**. Anais do Colóquio 100 anos de Jorge Amado. Lisboa, 2013.
- CAMPOS, João da Silva; **Crônicas da Capitania de Ilhéus**. 3. ed. Ilhéus: Editus, 2006.
- GARCEZ, Angelina Nobre Rolim; FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. **Bahia Cacauera: um estudo de história recente**. Salvador: Centro Editorial e Didático da Universidade Federal da Bahia, 1979.
- GOES, Hildebrando de Araújo. **Relatório dos Serviços Executados no ano de 1926**. 1928
- LISBOA, Alfredo. **Portos do Brasil**. 1922.
- MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do Socorro Santos Vidal. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>. Acessado em 24 de março de 2013.
- MORAES, Isaac Ribeiro de. **Cidades Portuárias Sustentáveis. Integração Porto/Cidade Veículo para Sustentabilidade**. (Dissertação de Mestrado). Santos: Universidade Católica de Santos, 2008.
- NUNES, Maribel Carvalho. **História Portuária de Ilhéus 1915 – 1942**. (Monografia). Ilhéus: Universidade Estadual de Santa Cruz, 1999.
- FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de, PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. **Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a princesa do sul**. Ilhéus: Editus, 2001.
- QUEIROZ, Paulo Peltier de. **O Problema do Porto de Ilhéus**. 1948.
- ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho; SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). **O Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus (1911 – 2010)** In: Portos e Cidades: Movimentos portuários, Atlântico e Diáspora africana. Ilhéus: Editus, 2011.

XXVII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA

Conhecimento histórico e diálogo social

Natal - RN • 22 a 26 de julho 2013

ANPUH
BRASIL

SANTOS, Flávio Gonçalves. **Ihéus e o Atlântico: portos, negócios e cidades (1914 a 1977).**
Aprovado no Edital/ CNPq /CAPES N ° 07/2011.