

A Baía do Pontal – Ilhéus: relações do porto com a cidade (1911-1971)

La Bahía de Pontal – Ilhéus: las relaciones de puerto con la ciudad (1911-1971)

Flávio Gonçalves dos Santos*

Resumo: Como se alteraram as feições urbanas da cidade de Ilhéus ao longo de 60 anos (1911/1971), em virtude da instalação de infraestruturas e de equipamentos portuários é a questão que permeia este texto. Para tentar respondê-la observaram-se os processos de transformação da cidade a partir de um conjunto de fotografias. Recorreu-se também à percepção de indivíduos que tendo vivido e testemunhado as mudanças da cidade neste intervalo de tempo, gravaram suas percepções através da linguagem literária. As reflexões e percepções aqui apontadas são parte dos resultados parciais do projeto “Baía do Pontal – Ilhéus: a cidade, o porto e o Atlântico”, desenvolvido no âmbito da Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC, financiado pelo CNPq e pelo Proyecto HAR2015-64044R - Global South. Puertos y desarrollo económico y social en el Atlántico meridional (1850-2010) aprovado pelo Ministério de Economia e Competitividade do Governo de Espanha.

Palavras chaves: Atlântico; Bahia; urbanização.

Resumen: El cambio de los rasgos urbanos de la ciudad de Ilhéus en 60 años (1911/1971), debido a la instalación de equipamiento de infraestructura del puerto es la pregunta que traspa el texto. Para intentar responder a esta pregunta se analizaron el proceso de transformación de la ciudad a partir de un serie de fotografías. Hubo también la captura de la percepción de las personas que han vivido y presenciado los cambios de la ciudad en este lapso de tiempo y grabaron sus percepciones a través del lenguaje literario. Las reflexiones y las ideas aquí dados son parte de los resultados parciales de la "Bahía de Pontal - Ilhéus: la

* Professor da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) e doutor pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Contato: fgsantos@uesc.br

ciudad, el puerto y el Atlántico", desarrollado en la Universidad del Estado de Santa Cruz - UESC desarrollado con fondos del CNPQ y del Proyecto HAR2015-64044R - Global South. Puertos y desarrollo económico y social en el Atlántico meridional (1850-2010), aprobado en el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España .

Palabras claves: Atlántico; Bahia; urbanización.

O Porto da Baía do Pontal e o Atlântico

Há uma crescente preocupação com o desenvolvimento, em algumas cidades, de uma infraestrutura portuária que seja capaz de atender às necessidades do estado da Bahia. Exemplo deste fato é a recente proposta de construção do Complexo Intermodal Portuário, no município de Ilhéus. Essa preocupação deve ser acompanhada por uma ampliação do conhecimento das questões portuárias locais e internacionais.

Os trabalhos que dedicados às cidades portuárias que apresentam relevante contribuição teórica e metodológica são estudos regionais, tais como Broeze (1989) para as cidades portuárias da Ásia; Knight e Liss (1991) para as atlânticas e Hoyle e Pinder (1992) para as europeias. De modo geral, as histórias destas cidades têm sido analisadas a partir de contextos locais, mas sem perder de vista o prisma mundial.

Os trabalhos que tratam da articulação porto-cidade, ou mesmo análises acerca das cidades portuárias brasileiras, ainda são esparsos na historiografia. Entretanto, a característica de abordar as realidades regionais, sem perder de vistas a dinâmica mundial, permanece. Neste quadro se inserem o trabalho de Honorato (1994) que explorou o reordenamento do espaço urbano de Santos (SP) quando da transformação do Porto de Santos em um complexo portuário capitalista na virada do século XIX para o XX. Do mesmo modo, Smarzaró Siqueira (1994) analisou a relação do Porto de Vitória com o processo de expansão e modernização. Caso similar ocorreu com Ribeiro & Barros (2008) que analisaram a importância da Alfândega da Receita Federal no Espírito Santo na modernização portuária de Vitória.

Semelhante processo pode-se perceber na historiografia referente à Bahia, que trata das relações entre portos e cidades. Desde a sua gênese, com a obra clássica de Amaral Lapa (1968), que demonstrou o papel destacado do Porto de Salvador na circulação de

mercadorias entre Portugal, Brasil, a África e a Ásia. Passando pelos trabalhos de Rosado que discutiu diversos aspectos, relacionadas à comunidade portuária, tais como seu processo de modernização no século XIX, as questões relacionadas à religiosidade, manifesta na devoção a São Nicodemos e a cronologia dos portos baianos (1983; 1987; 2000 e 2005); Chaves que discutiu as relações entre o Porto de Salvador e a Região do Prata, assim como os circuitos epidêmicos entre estas mesmas regiões (2001, 2003 e 2008); até Santos (2013) que explorou o comércio de produtos litúrgicos africanos entre a Bahia e a África entre 1850 e 1937 e, identificou a partir do Porto de Salvador, além do movimento de entrada e saída de cargas; as camadas sociais que nele gravitavam; as relações dessas camadas entre si com os espaços da cidade, inserindo-os no contexto de reorganização do capitalismo mundial.

É patente que desde o primeiro momento de sua colonização, esse território hoje identificado como estado da Bahia esteve voltado para o Mundo Atlântico. Como uma região de fronteira sempre esteve suscetível, ao longo de sua história, a inúmeros processos que influenciaram seu desenvolvimento social e econômico. Entretanto, algumas questões ainda permanecem e motivam pesquisas. São elas: a) em que medida os portos baianos podem ser entendidos como elementos modeladores de cidades e por vezes de *hinterlands* ?; b) como essas interações entre portos e cidades que influenciam as relações sociais, de trabalho, econômicas se desenvolveram e se mantiveram na Bahia? e; c) pode-se afirmar que a partir dos portos se constituiu um microcosmo através do qual se delinea os contornos de uma sociedade e de um contexto histórico?

Parte-se aqui neste trabalho de uma visão diacrônica das relações tempo-espço e das influências socioeconômicas dos portos e das cidades (Hoyle, 1997/98).

It is of course impossible to be unaware, in examining present-day changes in port cities, of the immense influence of heritage from the past. For centuries, the pursuit of maritime affairs has played a major role in the development of urban systems.

Throughout these centuries of change the evolution of maritime technologies acted as an important instrument of progress in port growth. New technologies of ship design and cargo handling led to successive eras and scales of cityport development.¹ (Hoyle, 1997/98, 267).

¹É claro que é impossível não ter consciência, ao examinar as mudanças atuais em cidades portuárias, da imensa influência da herança do passado. Durante séculos, a busca de negócios marítimos tem

Os principais portos baianos, a saber, Salvador, Ilhéus e Aratu, se inseriam no circuito atlântico desempenhando papéis e funções específicas. Primeiro em razão do contexto histórico em que cada um deles foi estruturado. Segundo, pelas relações que estabeleceram entre si, com o mundo atlântico e com o espaço urbano em que se encontravam. No caso de Salvador, desde o primeiro momento da fundação da cidade, em 1549, e já integrado a rede atlântica e a expansão marítima portuguesa; no de Ilhéus, no início do século XX, como uma alternativa de escoamento da produção cacaueteira, sem a intermediação de Salvador e; no de Aratu, em fins do século XX voltado para a produção do Centro Industrial de Aratu (Cia) e posteriormente do Pólo Petroquímico.

Crê-se que há interpenetrações e influências dos portos sobre as cidades e destas sobre os portos e de que as dinâmicas portuárias e urbanas só se constituem e adquirem sentido, a partir das ações dos indivíduos, ou seja, do papel e das escolhas dos empresários, dos trabalhadores, dos embarcadiços e dos cidadãos, enfim, daquelas pessoas que compõem a comunidade portuária ou que tem seu cotidiano influenciado pela dinâmica do porto.

Neste sentido, os conceitos de costumes, tradição e conflito propostos por Thompson (1987a, 1987b, 1998), e a perspectiva de um sistema atlântico e da composição de uma classe proletária internacional, multi-étnica, composta por grupos subalternizados, presentes em Linebaugh e Rediker (2008), são preciosos, embora pouco explorados aqui.

A perspectiva de uma História da Bahia que a vincula ao Mundo Atlântico se fundamenta nas proposições de Bernard Bailyn (1996) e David Armitage (S/D). Segundo Bailyn (1996) the “concept of Atlantic history did not developed in imitation of Braudel’s concept of Mediterranean”. Ao que complementa Armitage afirmando que:

El enfoque genealógico de la historia atlántica pone al descubierto un Atlántico blanco con raíces en la guerra fría, un Atlántico negro cuyos orígenes se remontan a la postguerra civil estadounidense y un Atlántico rojo que enlaza con el cosmopolitismo de Marx.²

desempenhado um papel importante no desenvolvimento dos sistemas urbanos. Ao longo destes séculos de mudanças a evolução de tecnologias marítimas agiu como um importante instrumento de desenvolvimento do porto. Novas tecnologias de projeto de navios e movimentação de cargas levou a eras sucessivas e escalas de desenvolvimento da cidade-porto”

² A abordagem genealógica para a história do Atlântico revelam um Atlântico branco com raízes na Guerra Fria, um Atlântico negro, cujas origens remontam à guerra civil americana e com ligações Atlântico vermelho que se enlaça com o cosmopolitismo de Marx.”

Continua o mesmo Armitage propondo que o surgimento de uma história atlântica multicolor e não exclusivamente anglófona, o levou a propor três concepções de História Atlântica, a saber:

1. Historia circunatlántica: história transnacional del mundo atlántico.
2. Historia transatlántica: história internacional del mundo atlántico.
3. Historia cisatlántica: historia nacional o regional en un contexto atlántico.³

É nesta terceira perspectiva de Armitage que localizamos a proposta deste texto isto é, de estudar lugares concretos com localizações definidas, marcado como suas singularidades resultantes da interação entre as especificidades locais e as redes de conexões mais amplas. Será, portanto, a partir das contribuições destes trabalhos que se fundamenta teoricamente este texto.

Ilhéus, foi o principal pólo econômico baiano durante maior parte do século XX, possui uma história portuária pouco explorada, que se iniciou com o processo de colonização do país. Nas primeiras décadas do século XX, por conta de sua prosperidade econômica, setores da elite local se dispuseram a criar um equipamento portuário concorrente ao Porto de Salvador. Como se alteraram as feições urbanas da cidade de Ilhéus ao longo de 60 anos (1911/1971), em virtude da instalação de infraestruturas e de equipamentos portuários?

Para tentar responder a esta questão, se observará os processos de transformação da cidade a partir de um conjunto de fotografias, cuja eleição foi motivada por registrarem diferentes contextos de evolução da cidade. O entendimento, que balizou as escolhas considerou que:

a função da fotografia na descrição não é, necessariamente, a de produzir um registro exaustivo ou redundante face às informações escritas. Sua contribuição reside na capacidade de efetuar uma seleção de aspectos relevantes e de momentos significativos da realidade estudada, que possam pôr, em evidência, informações que não poderiam ser obtidas por

outros meios. (GURAN. 1998, 89)

Para auxiliar a resposta à questão proposta para esse texto recorreu-se também à percepção de indivíduos que tendo vivido e testemunhado as mudanças da cidade neste intervalo de tempo, gravaram suas percepções através da linguagem literária. Neste quesito, privilegiaram-se as figuras de dois expoentes locais da literatura, que ganharam repercussão internacional. São eles Jorge Amado e Adonias Filho. Cada um deles, em certo momento de sua trajetória, produziu relatos sobre a cidade de Ilhéus, sua zona portuária e da relação dos habitantes com o Porto da Baía do Pontal. O primeiro apresenta o contexto e o ambiente dos anos iniciais de instalação do porto da Bahia do Pontal, revelando os conflitos de interesses político e econômicos em torno dos processos de “modernização” em Ilhéus. O segundo aborda, numa perspectiva transnacional, a história de vida de homens e mulheres que habitaram as zonas portuárias de Ilhéus, da Cidade de Beira (Moçambique) e de Luanda (Angola).

Nas duas narrativas literárias, os respectivos autores revelam os hábitos, costumes e mazelas vividos por pessoas, que se não é conveniente dizer que integram uma comunidade portuária, viveram e morreram nos arredores da zona portuária de Ilhéus.

Um cenário em transformação

Entre a construção do Porto da Baía do Pontal e os dias atuais foram drásticas as alterações na paisagem de Ilhéus. O que se destaca deste fato, para além da própria transformação que se daria pelo aumento demográfico e a ocupação de novas áreas, é que desde o início dos anos de 1910, o porto tem sido em elemento potencializador dessas alterações. Elemento fundamental no início dos anos de 1920 para a dinamização da economia local é inegável que ele foi um elemento central das preocupações da comunidade ilheense, pois estava intimamente ligado à produção cacaeira, principal motriz da economia da cidade e do Estado da Bahia, durante quase todo século XX.

Foi por exemplo, a partir das obras do porto que uma faixa hoje central da cidade de Ilhéus recebeu suas primeiras providências de urbanização. Como se pode notar na **Figura 1**, o padrão de ocupação da orla da Baía do Pontal era bastante precário. A imagem oferece

³ 1. História circum atlântica: história transnacional do mundo atlântico; 2. História transatlântica história Histórico internacional do mundo Atlântico.; 3. História cisatlântica: história nacional ou regional em um contexto Atlântico "

um registro da vista parcial em que a cidade se encontra à esquerda e à direita, as margens da Baía. Ao fundo da imagem tem-se o morro, o Outeiro – núcleo de fundação da cidade – e à esquerda o oceano Atlântico. À direita a estação ferroviária – uma construção de tonalidade clara – de onde parte ou chega uma composição.

Quanto a datação da imagem, são os aspectos arquitetônicos que permitem situá-la no tempo, porém ela não dá a dimensão da pujança econômica da Cidade de Ilhéus naquele período. As preocupações com a urbanização conservadora da cidade surgiriam nos anos seguintes.

De acordo com os dados do Censo Demográfico de 1920, o Município de Ilhéus era composto por seis distritos, Ilhéus, a sede; Aritagua, Cachoeira de Itabuna, Castelo novo, Banco do Pedro e Pontal. O total de sua população era de 63,012 habitantes e uma densidade demográfica de 7.24 habitantes por quilômetro quadrado. Possuía cerca de 8.534 domicílios ocupados e 534 desocupados; 1 hospital; 8 escolas, sendo 7 na sede e 1 no Pontal 103 fazendas e 173 casas de negócios.

Ainda na **Figura 1**, vê-se ao fundo um conjunto de canoas e uma ponte de embarque; vê-se duas construções que parecem galpões e, mais ao fundo, no sítio onde hoje se encontra o bairro 2 de julho, um conjunto de casas comprimidas entre a encosta e as águas da Baía.



Figura 1 - Vista da Baía do Pontal por volta da década de 1910. Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia – CODEBA

O que se observa na **Figura 2** é que nas imediações do que seria a zona portuária de Ilhéus, antes das grandes intervenções na área, as ruas não eram calçadas e o padrão de

construção revela níveis muito precários de urbanização. Em 1915, o memorialista Francisco Borges de Barros escreveu o seguinte a respeito do “Porto de Ilhéus”:

É frequentado por navios de várias Companhias de Navegação como sejam Lloyd Brasileiro, Navegação Bahiana, Lage & Irmãos, Espírito Santos – Caravelas e Comércio e Navegação.

O Senhor Bento Berillo de Oliveira firmou com a Intendência Municipal, em 6 de abril de 1911, o contrato de construção do porto, mediante o seguinte: uso e gozo por espaço de 90 anos, juros a 6% ao ano.

Obrigações: construir um cais, aterro e ponte no porto da cidade; construir um mercado; construir dois grandes armazéns para serem alugados e explorar armazenagens. [...]

O primeiro passo para levar a cabo esse utilíssimo empreendimento está dado com a construção do primeiro trecho de cais de 170 m² de extensão, de uma área de 9.877 m² de terrenos conquistados ao porto, cujo volume do aterro foi de 20.000 m³ tendo sido despendido com custos das referidas obras a quantia de 1133:541\$000, conforme prestação de contas, aprovada pelo Município. (Barros, 2004, 99)

Este relato orienta a observação da imagem na busca dos elementos anunciados, de modo que a partir das evidências internas da imagem pode-se inferir a época da imagem, e atentar para o contexto de sua produção. Nestes termos, sabe-se quando o relato de Borges de Barros foi publicado, portanto suas observações relativas ao porto situam-se entre os anos de 1911 e 1915.



Figura 2 - Vista da Baía do Pontal por volta de 1919. Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia CODEBA.

Outro registro fotográfico da mesma área, mas por outro ângulo, datado de 1919 (Figura 2), permite a visualização de dois armazéns construídos e já uma ampliação da área de aterro, já em linha reta, o que pode sugerir a construção do cais, apontados por Borges de Barros como uma das obrigações de Bento Berillo de Oliveira, nos termos do contrato com a municipalidade.

Um dado interessante na Figura 2, é que ela registra a presença do Encouraçado “Deodoro” da Marinha de Guerra Brasileira. De acordo com Soub (2010,125), o registro fotográfico foi feito no ano de 1919, quando a embarcação trouxe tropas para conter uma disputa entre duas famílias de caudilhos locais. Esses tipos de disputa não costumavam ser raras. Nas páginas do Jornal A Manhã de 07 de Abril de 1920, pouco depois do registro fotográfico, lia-se: “Às 16 horas de ontem seguiu para Ilhéus, uma força de cinquenta praças, sob o comando do Major Argollo, que vai com carta branca para manter a ordem e derrubar a jagunçada.”

O Encouraçado Deodoro, foi uma peça de destaque, em pelo menos, em dois momentos de destaque na História Brasileira: a Revolta da Armada – quando sua tripulação e a de outros três encouraçados se amotinaram contra a aplicação de castigos corporais; e, quando esteve envolvido nos combates contra a tentativa de Golpe Militar, no Contexto da Revolta da Vacina, em 1904. (Sevcenko, 2003, 24) Já a história do conflito entre as famílias de caudilhos foi romanceada em “Terras do sem fim” (Amado, 1943).

A referida imagem tem com tema central um navio de guerra estacionado à frente da cidade. Além do navio a vapor, nota-se também a presença de duas embarcações à vela. À direita, estão as estruturas dos dois armazéns aos quais se referiu Borges de Barros. Percebe-se, também já uma maior ordenação do espaço portuário, conquanto, necessário observar a variação da maré de uma para outra foto.

Em 1914, registrou-se o primeiro embarque de cacau diretamente para Salvador. Dez anos depois, o contrato entre Bento Berilo com o Governo Federal para a construção do porto, foi transferido para a Companhia Industrial de Ilhéus.

Entre o embarque direto para Salvador e a tão ambicionada colocação do cacau diretamente no mercado internacional, sem a intermediação do porto da capital, foram 12 anos de esperar. Em 26 de janeiro de 1926, o cargueiro “Falco”, de bandeira sueca aportou em Ilhéus a fim de receber uma carga de 47.150 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.

A orla da Baía do Pontal seria alterada e com ela a cidade e, como nota-se nas Figuras 3 e 4. No meado dos anos 1920 já havia uma grande área aterrada e uma ponte de atracação construída, permitindo o embarque direto da produção no navio, sem a intermediação de alvarengas. No entanto, o serviço prestado por elas ainda não é de todo dispensável, como se pode inferir a partir da presença delas na foto, logo atrás da ponte e uma terceira encostada no navio. Na porção já aterrada constata-se a existência de dois armazéns, e, mas à frente uma grade área com vegetação rasteira, onde seriam construídos outros armazéns.

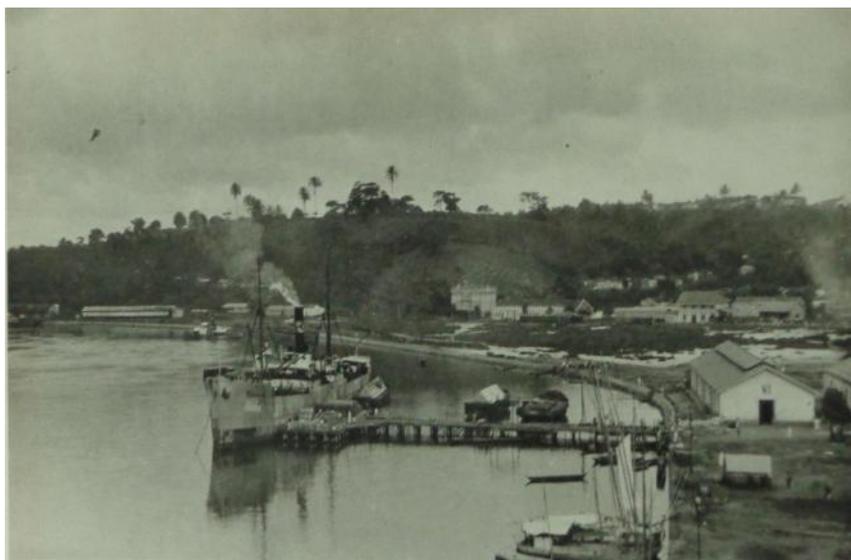


Figura 3 - Vista da Baía do Pontal por volta de 1925. Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia – CODEBA.

Este era o aspecto da zona portuária de Ilhéus no ano de 1925, quando a produção de cacau bateu recorde e estimulou ainda mais a economia e os ímpetus de modernização da cidade. É deste ano o contexto da obra *Gabriela Cravo e Canela*, de Jorge Amado, publicada em 1958.

Neste romance Jorge Amado evidencia as contradições de uma sociedade fortemente sedimentada em uma tradição rural, com relações de mando marcadas pelo caudilhismo e suas aspirações à modernidade. A trama apresenta na superfície uma discussão de costumes, onde o eixo é o papel reservado para o gênero feminino. Nos seus aspectos mais profundos discute a mudança de valores que a modernidade trouxe à sociedade ilheense e, a modernidade chega com o porto, com todo o cosmopolitismo que ele pode representar para a época.



Figura 4 - Vista da Baía do Pontal por volta de 1930. Fonte: FILGUEIRA, Manuel Rodriguez (org). Álbum Artístico, Comercial e Industrial do Estado da Bahia, 1930 - Biblioteca Pública do Estado da Bahia – BPEB.

No caso de *Gabriela Cravo e Canela* a trama se encerra com a chegada do navio sueco, que marca definitivamente a mudança dos valores, usos e costumes da cidade. Já com *Luanda, Beira, Bahia*, a trama desenrola no interstício de 1926 e 1939. A narrativa literária de Adonias Filho revela o modo e as expectativas de vidas dos pobres que habitavam a orla da Baía do Pontal, indicando, o grau de cosmopolitismo existente à época.

O fato é que se de um lado o porto da Bahia do Pontal não conseguiu suplantiar o porto de Salvador, por outro é incontestável que a dinâmica da cidade se alterou substancialmente com a presença das tripulações dos navios de longo curso e de cabotagem que se tornaram mais frequentes no porto. Na **Figura 4**, observa-se por volta dos anos de 1930 seis vapores estacionados, aguardando o embarque de cacau e a hora da maré para partirem. Nota-se ao fundo Morro da Conquista e, em sua base, quase o mesmo aglomerado de construções que na **Figura 3**, isso porque entre 1926 e 1930 apenas o segundo armazém e a segunda ponte foram construídas, (ROSADO, 2000,52).

Os anos 1920 foram política e economicamente conturbados, tanto no Brasil quanto fora dele. O cenário de crise econômica, anunciado desde o final da Primeira Guerra Mundial, evolui até a quebra da Bolsa de Valores em 1929, no cenário internacional. No Brasil, as agitações políticas ao longo de toda a década, evoluíram até a Revolução de 1930, colocando termo à Primeira República Brasileira. No contexto local, a expansão da lavoura cacaeira, encontrou seus limites e, a partir dos anos de 1930, a ação mais ativa do capital internacional em Ilhéus, alterou a correlação de forças na definição dos preços das safras.

Apenas em 1936 é que os armazéns 3 e 4 e a ponte 3 foram colocados em operação. Isso representou o aumento da capacidade de atendimento do porto na carga ou descarga de até 3 navios a vapor (Idem: 51). É nos anos 30 que o Porto da Baía de Pontal operou com sua estrutura plena, com todos os armazéns, pontes e servido pela ferroviária. Contudo, o

Porto da Baía do Pontal demonstrou sérias limitações.

Entre 1926 e 1942, vários foram os incidentes causados por esse processo. Dentre eles, consta o naufrágio do navio “Itacaré” que vitimou 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 (ROSADO,1988:60).



Figura 5 - Vista da Baía do Pontal por volta de 1940. Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia – CODEBA.

Grande debate se estabeleceu na sociedade ilheense a respeito das opções de contornar as limitações operacionais do porto da Baía do Pontal. Três eram as principais opções para resolução do problema: a) a manutenção permanente de uma draga no porto, para dragagem regular do canal de acesso e da baía de evolução; b) a abertura de um canal amplo ligando baía ao mar, criando outro acesso ao porto; c) a construção de um novo porto em outro local.

A opção que prevaleceu foi a de construção de um novo porto em mar aberto a dois quilômetros do Porto da Baía do Pontal. Regrediam, desta forma, os procedimentos de embarque e desembarque de mercadorias, que deixavam de ser feitos diretamente do cais para a embarcação, passando a ser intermediado pelo uso de alvarengas, espécie de barças que transportavam os produtos do cais às embarcações fundeadas na costa da cidade.

Mas o que representou a construção do Porto da Baía do Pontal para a Cidade de

Ilhéus? Concretamente ele abriu Ilhéus para o mundo, tornado a cidade mais cosmopolita e integrada aos grandes fluxos do capitalismo mundial. Estimulou o surgimento de ramos de negócios e de categorias de trabalho, tais como estivadores, arrumadores, marinheiros e etc. Não fictícias as preocupações expressas no romance de Jorge Amado referentes à modernização dos hábitos, do cultivo da urbanidade dos conflitos com os usos e costumes das classes populares. Tão pouco as perspectivas de vida e de trabalho apontadas por Adonias Filho, em Luada, Beira, Bahia. A intensa circulação de pessoas de todas as partes do Brasil e do mundo, conferindo a Ilhéus ares cosmopolita, praça comercial dinâmica e endinheirada, contrastava, ainda, com a brutalidade do caudilhismo.

As feições urbanas da cidade se modificaram, áreas, antes de manguezais, foram incorporadas à cidade, por intermédio de aterramentos. Porém, seguro é afirmar, que essas interferências no meio ambiente, também afetaram o fluxo das águas dos rios que formava a Baía, tanto quanto, o revolver do fundo da mesma pelo movimento intenso do porto.

Assim, em 1942, em razão do assoreamento do canal de acesso, não mais se autorizou a atracagem de navios de longo curso no porto de Ilhéus, ficando ele restrito, novamente, a navegação de Cabotagem e os embarques de mercadorias com o uso de alvarengas. Entre a recomendação pela construção de um porto em mar aberto e o início de suas obras, Ilhéus esperou 20 anos. Neste ínterim, algumas obras no Porto Fluvial de Ilhéus foram feitas e, em 1954, a draga *Antwerpen III* retomou-se os serviços de “dragagem do canal de acesso à Barra o e bacia de evolução do porto” (idem: 62).

O Porto do Malhado (atual porto de Ilhéus)

O Porto, não entraria em funcionamento nas mesmas condições que o Porto Fluvial de Ilhéus entrou, não seria uma concessão do estado a um particular. Ele seria administrado por uma sociedade de economia mista que exerceria o controle da administração e utilização, não só do porto de Ilhéus, mas os de todo o Estado.

O Porto de Malhado, como ficou inicialmente conhecido, a nova estrutura portuária ilheense, avançou ao longo de toda a década de 1960, dividindo neste período suas operações com o Porto Fluvial de Ilhéus. Só em 1971, as primeiras embarcações atracaram no Cais do Malhado.



Figura 6 - Vista da das obras de construção do Porto do Malhado - 1970

Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia – CODEBA

No início dos anos de 1970, a produção baiana de cacau era de aproximadamente 188.592 toneladas do produto, o que representava mais de 95 % da produção nacional, que era escoada diretamente pelos seus portos, invariavelmente, com destino a portos estrangeiros (BRASIL, 1971, p.150).

A construção do novo porto representava, então, para a região cacauceira a retomada do projeto de autonomia em relação ao porto de Salvador. A nova conjuntura que propiciou a realização deste projeto era completamente diversa daquela na qual se deu início ao processo. Neste intervalo de tempo, o cacau passou por diversas crises, os agentes políticos e econômicos se modificaram e, a Bahia, começava o seu processo de industrialização de mote conservador e, o próprio Brasil alterou sensivelmente, em mais de um momento sua legislação e seus órgãos de regulação da atividade portuária.

O Brasil, no início dos anos de 1970, viveu um curto período de prosperidade, denominado de “Milagre Econômico” em que grandes investimentos em infraestrutura foram feitos, com vista à industrialização e a modernização do país, buscando, portanto, as condições de interação porto-cidade, definida pelo segundo estágio do modelo de Bryan Hoyle (1992). Esse descompasso, em relação aos períodos apontados pelo mesmo modelo, decorre em razão do processo tardio de industrialização do Brasil e, da Bahia, em particular, que foi estimulado, sobretudo, a partir dos anos de 1950, pelos planos quinquenais, do governo de Juscelino Kubitschek.

Entretanto, o “Milagre Econômico” brasileiro, foi malogrado com a “Crise do Petróleo” deflagrada pelo reajuste em 300% do barril de Petróleo decretado pela OPEP (Organização dos Países Produtores de Petróleo) em protesto contra a Guerra do Yom

Kippur.

O Porto do Malhado, ao que sugerem as fontes não teve o mesmo impacto econômico e social que o Porto da Baía do Pontal, conquanto a sua presença tenha alterado, também as feições da cidade, sobretudo por conta dos impactos ecológicos e alterações de correnteza provocou em toda orla de Ilhéus e, em particular nas imediações da Baía, como se pode comparar pelas imagens das Figuras 7 e 8. Entretanto, este é outro capítulo da história portuária de Ilhéus.



Figura 7- Vista aérea da Av. Soares Lopes sem o Porto na década de 1960. Fonte: <http://psrdecassia.webnode.com.br/products/fotos-da-ciadade-ilheus-no-passado/> acessado em 20/12/2015. Blog da Paróquia Santa Rida de Cássia –



Figura 8 – Vista aérea da Av. Soares Lopes sem o Porto na década de 2015. Fonte: <http://psrdecassia.webnode.com.br/products/fotos-da-ciadade-ilheus-no-passado/> acessado em 20/12/2015. Blog da Paróquia Santa Rida de Cássia

O testemunho do tempo ou à guisa da conclusão

Idade impossível de saber-se, talvez cem ou duzentos anos, teria visto a praia ainda selva virgem, o Pontal com três choupanas e Ilhéus sem o porto. Canoas, remos nas mãos de escravos e índios, o mar com a serenidade de um lago. Os lampiões do outro lado, o farol não havia, florestas ainda cobriam os morros. Os sinos chamavam, pouco antes do anoitecer, para as rezas dos padres. Quem a trouxe, simples muda em pedaço de bambu, e a plantou assim tão perto da praia, jamais se saberá.(FILHO, 1988, 03)

Na citação de Adonias Filho inicia seu romance *Luanda, Beira, Bahia*. Esta passagem é bem interessante, pois apresenta aquela que seria a personagem que testemunha o desenrolar da história. Não se trata de uma pessoa, mas de uma árvore, a Gindiba. No romance de Adonias Filho, este ente quase imune ao tempo, presenciava as alterações do espaço físico e na vida humana que se sucediam umas às outras. Mas também está assinalada aí alguma descrição do que seria a cidade, cem ou duzentos anos atrás, quando a Gindiba foi plantada.

O testemunho neste caso anuncia que o espaço da região portuária era composto por “selva virgem”, “três choupanas”, “inexistência de porto e de farol”. Revela alguns segmentos sociais presentes na localidade – escravos, índios e padres – e, também, certos usos e costumes como, por exemplo, o das rezas ao cair da noite, convocadas por toques de sinos. Esse é um testemunho ficcional, que a partir de inferências lógicas e das informações que obteve ou presenciou, o autor pode reconstituir o cenário que ele quer retratar.

Há outros testemunhos, as fotografias, cujas feições são as de um registro de época. Algo como um momento capturado e congelado no tempo. Neste sentido, para uma visualização mais consistente das alterações espaciais ocorridas em Ilhéus em razão do seu porto, utilizou-se aqui imagens fotográficas, não desconhecendo todas as dificuldades que esta tarefa apresenta, a começar pelas do autor em analisá-las e traduzi-las sem os cuidados metodológicos que especialistas neste tipo de abordagem, com razão sentirão falta. Porém, as fotografias, como a própria conformação que a cidade de Ilhéus assumiu, reputam uma coisa fundamental, registram a percepção e a ação de pessoas reais, com suas ações e contradições, alterando e registrando as alterações do seu espaço.

É inegável, que uma região com nenhuma infraestrutura portuária, nos termos em

que se entendia na época de construção do Porto da Baía do Pontal, converteu-se nos anos seguintes em um lugar cosmopolitano, desenvolvendo laços e relações com várias partes do planeta influenciando e sendo influenciado por elas. Que abriu espaços para o surgimento de trabalhadores direta e indiretamente vinculados às operações portuárias, tais como carregadores, estivadores, marinheiros, comerciantes de atacado e varejo, fornecedores, trabalhadores de rua, tais como vendedores de café, mingau e uma infinidade de outros tantos, que não caberia aqui listar. E, mais ainda, que esta miríade de “habitantes da zona portuária” de Ilhéus, desenvolveram hábitos, costumes e solidariedades entre si e com uma comunidade mais ampla.

Entretanto, não é conveniente supor que Ilhéus, foi ou é uma cidade portuária, porque, por maiores vínculos que tenha com o Atlântico ou mesmo por mais profundo que a chegada de um porto organizado a tenha marcado, a cultura ilheense, seu modo de ser, agir e pensar ainda estão vinculado à terra. A marca identitária de Ilhéus está calcada na lavoura cacaueteira. Sua economia e política estritamente ligadas aos interesses de uma elite de terras-tenente. Em que pese tudo isso, o mais sensato afirmar é que Ilhéus não é uma cidade portuária, mas sim uma cidade que tem um porto.

Referências Bibliográficas

AMADO, Jorge. *Gabriela Cravo e Canela*. São Paulo, Companhia das Letras, 2009.

_____. *Terras do sem fim*. São Paulo: Martins, 1943.

ARMITAGE, David. Tres Conceptos de Historia Atlántica. In http://www.estudiosatlanticos.com/documentos_mundo_atlantico.html, capturado em 01/02/2011.

BAILY, Bernard. *The Idea of Atlantic History*. Itinerario Volume XX, number 1, 1996.

BRASIL, Gustavo Eduardo Araújo. *A Enseada das Trincheiras: uma história da relação do Bairro de São Miguel com o Porto do Malhado*. História - Monografia (Graduação). Universidade Estadual de Santa Cruz, Colegiado de História, Ilhéus/ BA. 2007.

BROEZE, Frank. *Gateways of Asia: port cities of Asia in the 13th-20th centuries*. New York: Kegan Paul International; [Sydney]: In association with the Asian Studies Association of Australia, 1997.

CHAVES, C. L. *De um porto a outro: Bahia e Prata (1850-1889)*. História - Dissertação (Mestrado). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2001.

_____. Embarcações, germes e notícias: circuitos epidêmicos na Bahia e no Rio da Prata. *Politéia*, Vitória da Conquista, v. 3, p. 133-152, 2003.

_____. Presença baiana no comércio platino na segunda metade do século XIX: entre o tráfico ilegal e o tráfego marítimo legal. *Notícia Bibliográfica e Histórica* (PUCCAMP) v. 204, p. 107-123, 2008.

FILHO, Adonias. *Luanda, Beira, Bahia*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1988.

GURAN, Milton. A “fotografia eficiente” e as Ciências Sociais. In: ACHUTTI, Luiz Eduardo Robinson (org.). *Sobre o fotográfico*. Porto Alegre: Prefeitura da Cidade de Porto Alegre; Unidade Editorial, 1998. pp:87-99.

HOYLE, B. S. (1997/98): Cities and Ports: concepts and issues, *Vergueta*, Las Palmas, nº 3, pp. 263-278.

LINEBAUGH, Peter e REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910*. Rio de Janeiro: Mauad, 2008.

NUNES, Maribel Carvalho. *História portuária de Ilhéus*. História. Universidade Estadual de Santa Cruz, Colegiado de História, Ilhéus/ BA. 1999.

RESENDE, Ulison. *História do Porto do Banco da Vitória em Ilhéus: desenvolvimento, decadência e degradação do rio Cachoeira portuária de Ilhéus. (1916-1935)*, História - Monografia (Graduação). Universidade Estadual de Santa Cruz, Colegiado de História, Ilhéus/ BA. 2006. .

RIBEIRO, Luiz Cláudio; BARROS, Nicélio do Amaral; PROTTI, David. *A serventia da casa: a Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo*. I. ed. Vitória: Sindiex, 2008

ROSADO, Rita de Cássia S. de Carvalho. *Cronologia Portos da Bahia*. 1ª. ed. Salvador: Centro de Documentação - CODEBA, 1987.

_____. *Cronologia Portos da Bahia*. 2ª. ed. Salvador: Centro de Documentação - CODEBA, 2000.

_____. *O Porto de Salvador: Modernização em Projeto 1854-1891*. Salvador: CODEBA, 1983

_____. *São Nicodemus: Padroeiro dos Trabalhadores do Porto de Salvador*. Salvador: CODEBA, 2005.

SANTOS, Flávio Gonçalves dos. *A economia do Candomblé: o comércio de objetos Litúrgicos Afro-Brasileiros 1850/1937*. Ilhéus/ BA, 2013.

SANTOS, Paulo Rodrigues dos. *Ilhéus, o porto e a crise regional*. Geografia - Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Instituto de Geociências / Universidade Estadual de Santa Cruz. Salvador/ Ilhéus, 2001.

SEVCEKO, Nicolau. *A Revolta da Vacina: Mentis insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Scipione, 2003.

SIQUEIRA, M. P. S. *O porto de Vitória: expansão e modernização*. Vitória: CODESA, 1994. 2000.

SOUB, José Nazal. *Minha Ilhéus: fotografias do século XX um pouco de nossa história*, Itabuna/ Ba. Via Litterarum, 2010.

THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa*. 2. Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. 3 v

_____. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. *Senhores & caçadores: a origem da Lei Negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.