

UM PORTO PARA O MUNDO

Cidade da Baía Centro do poder português no Atlântico Sul, Salvador já nasceu voltada para o mar

Donaldson Gomes

EDITOR

📧 @donaldsongomes

Antes mesmo de se chamar Salvador, a principal fortaleza portuguesa construída no oeste do Atlântico, já fazia referência às condições geográficas que lhe tornam ideal para as chegadas e partidas de quem sonhava em dominar o mar. A capital dos baianos nasceu como a Cidade da Bahia – com o h na época –, sede do governo português além mar e viu as suas primeiras instalações portuárias acontecerem junto com a fundação da própria cidade.

De 1549 para cá, muita coisa mudou. Entretanto, a vocação da cidade para os embarques e desembarques de pessoas e mercadorias se manteve inalterada. No século XVIII, Salvador foi o principal entreposto comercial do Atlântico Sul. Com uma série de investimentos, no decorrer de pouco mais de 100 anos, o Porto de Salvador, em sua atual localização, reúne condições naturais, investimentos em acessos terrestre e marítimo, além de áreas para a atracação de embarcação, consideradas sem iguais.

O Padre Antonio Vieira descreveu, em 1626, num trecho da carta do Geral da Companhia de Jesus o que é a Baía de Todos os Santos: “Em treze graus da parte sul, uma boca ou barra de três léguas, a qual, alargando-se proporcionalmente para dentro, faz uma baía tão formosa, larga, e capaz que, por ser tal, deu nome à cidade, chamada por sua antonomásia – Bahia”. Único porto do país no século XVI, era por Salvador que saíam todos os produtos brasileiros para Portugal, entre os quais açúcar, pau-brasil, algodão, fumo, couro e aguardente. Era também em Salvador que chegavam as mercadorias vindas do Reino e da África.

Por cerca de 400 anos, as condições naturais foram suficientes. Apenas no século XX, em 1906, o ancoradouro ganha o título de porto. Em 1914, já haviam sido construídos 750 metros de cais, com oito guindastes móveis sobre trilhos, três linhas férreas e acesso à Avenida da França, exclusiva para a movimentação portuária. Desde 1978, após intervenção federal na Companhia Docas da Bahia, o porto foi encampado pela União e passou a ser administrado pela Codeba.



2

O presidente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fiepb), Ricardo Alban, destaca a relevância da atividade portuária para a economia. “Em um mundo crescentemente globalizado, interligado nas chamadas cadeias globais de valor, a atividade portuária é vital para o andamento do comércio internacional e, consequentemente, para o desenvolvimento econômico do país e do estado”, diz. Ele lembra que na Bahia, por exemplo, 93% das exportações, em 2020, foram realizadas pela via portuária, ultrapassando os US\$ 7,3 bilhões. No Brasil, estima-se que cerca de 95% da corrente de comércio passa pelos portos. Ou seja, sem os nossos portos, o país praticamente não teria relevância comercial.

POTENCIAL

Sabidamente um apaixonado por tudo o que diz respeito à operação portuária, Paulo Villa, diretor executivo da Associação dos Usuários de Portos da Bahia (Usuport), acredita que o Porto de Salvador pode contribuir muito mais para o desenvolvimento da cidade e do restante do estado. “A cidade nasceu como um porto e o porto era a cida-

Na Bahia, 93% das exportações, em 2020, foram realizadas pela via portuária, ultrapassando os US\$ 7,3 bilhões

ARQUIVO DA CODEBA



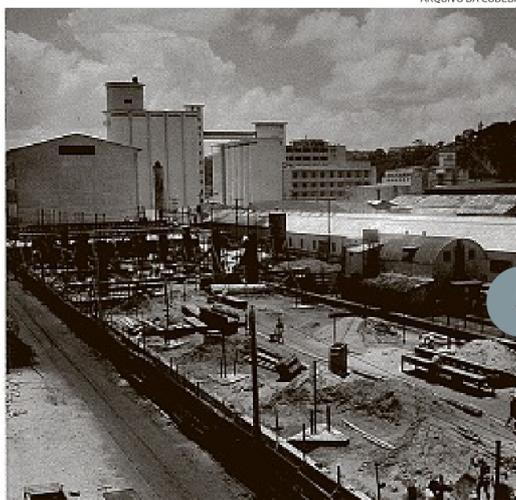
ARQUIVO DA CODEBA

3





ARQUIVO DA CODEBA



ARQUIVO DA CODEBA

1 Gigante na Baía Terminal de Contêineres (Tecon) responde pela maior parte das operações na área
2 Pedra fundamental Em 1906 é iniciada oficialmente a implantação do porto
3 Quebra-mar Equipamento oferece mais proteção às embarcações
4 Sem cais Até a construção do cais, era assim que as embarcações atracavam
5 Sede Prédio onde funciona a Codeba em obras no ano de 1975

de. Salvador nasceu em um local natural para a operação portuária”, explica. “A Baía de Todos os Santos é o melhor sítio portuário do Atlântico Sul”, avalia. “O que temos é uma mina de ouro para a operação portuária”, diz.

Villa acredita que Salvador tem capacidade para receber os chamados “navios mãe”, que atraem cargas capazes de abastecer navios menores. Ele diz que este tipo de operação tem potencial para contribuir com o desenvolvimento econômico de Salvador e de toda a Bahia. “O porto pode modificar todo o cenário econômico da Bahia”, acredita. Ele destaca o conjunto de intervenções humanas no local e avalia que o equipamento portuário, montado no bairro do Comércio, é de longe o maior investimento já realizado na infraestrutura de Salvador.

Villa defende a necessidade de ampliar a estrutura para a movimentação de cargas e a construção de um novo terminal para a movimentação de contêineres, mesmo com os investimentos em curso na ampliação do atual.

Para Paulo Villa, a maior celeridade no processo de modernização do porto passa por uma mudança no modelo

de gestão dos portos baianos. O poder decisório em Brasília atrai muita coisa, acredita.

CONTÊINERES

Quem atua na área portuária costuma dizer que o contêiner é a maior invenção da humanidade. Guardadas as devidas proporções e respeitando-se a natural empolgação dos que estão envolvidos no processo, aquelas caixas de metal trouxeram uma praticidade e segurança para a movimentação de cargas nunca antes vistas. E a movimentação deste tipo de cargas é hoje a principal vocação portuária de Salvador.

O diretor do Tecon, Demir Lourenço, compara a capital baiana com outras cidades portuárias do mundo para dizer que locais com a vocação de Salvador costumam colher bons frutos ao estimular isso. “Quem olha para cidades como a Antuérpia, na Bélgica, ou a holandesa Roterdã, sabe que o portos são estruturas centrais na dinâmica urbana destas cidades”, diz. “No mundo inteiro, as cidades que nasceram a partir da vocação portuária, elas continuam até hoje valorizando os portos como um fator central para o desenvolvimento da cidade”, afirma.

O Tecon é hoje um dos mais importantes instrumentos de atração de novos negócios e de investimentos para o estado da Bahia

“Portos são ferramentas importantes para o desenvolvimento econômico e social, mas no Brasil nem sempre a sociedade enxerga a atividade desta forma”, acredita.

“Salvador tem condições inigualáveis. O canal de acesso ao porto é naturalmente profundo, as águas são abrigadas, é uma vocação natural. Nós não temos assoreamento, que é um problema em grande parte dos portos no Sul”, observa. “É uma condição que não se encontra mesmo em portos localizados em cidades pequenas. A via isolou o trânsito da cidade e o trânsito do porto”, garante.

Recentemente, o Tecon concluiu a expansão em sua área de atracação, já com 800 metros, e a ampliação da área de apoio, com mais 30 mil metros quadrados. “Estes investimentos nos colocam numa situação extremamente privilegiada. Salvador permanece como o principal porto do Norte-Nordeste em movimentação de longo curso. Suape tem uma movimentação total maior porque realiza mais operações de cabotagem e transbordo, mas Salvador é o principal em importação e exportação de contêineres”.

“A movimentação depende muito do desempenho econômico do estado, mas a nossa obrigação, que é prover a infraestrutura para esta movimentação, está sendo cumprida. A gente resolveu isso”, comemora Lourenço.

As operações do Tecon completaram 21 anos esse mês. O terminal baiano é um dos mais importantes instrumentos de atração de novos negócios e de investimentos para o estado da Bahia. Em duas décadas, movimentou 3.243.827 contêineres, com cargas relacionadas à produção e consumo da Bahia de outros estados, a exemplo de Minas Gerais, Espírito Santo, Tocantins, Pernambuco e Sergipe. Neste período, foram investidos mais de R\$ 918 milhões no terminal baiano. Os investimentos e melhorias consolidaram o equipamento como um dos mais importantes terminais do país, uma das instalações mais competitivas na América do Sul, e que recebe atualmente as principais linhas que escalam o Brasil.

Neste ano, está finalizando a ampliação do berço de atracação, que passa de 377 metros para 800 metros, além da pavimentação de 30.000 m² de retroárea adicionais. O projeto, iniciado em 2018, demandou investimentos de R\$ 443 milhões. Até 2050, serão investidos mais R\$ 272 milhões em obras de expansão da unidade, totalizando R\$ 715 milhões. A fase atual de investimentos é realizada com 100% de recursos próprios e empregou aproximadamente 700 profissionais diretos e 2.100 indiretos, sendo 90% dos contratados de Salvador e cidades vizinhas.



SÉCULOS DE HISTÓRIA

- **1571-1602** Construído o Arsenal da Marinha da Bahia para atender embarcações que cobriam a Carreira da Índia (XVI, XVII, XVIII) e as demais destinadas ao comércio de exportação e importação antes da Abertura dos Portos.
- **1808** Foi decretada a Abertura dos Portos do Brasil às Nações Amigas.
- **1860** Realizado o primeiro embarque de cacau fino para a Filadélfia.
- **1861** Inaugurada a Alfândega Nova, na Praça Cayru.
- **1869** O Decreto nº 1.746 autorizou o governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias.
- **1891** O Governo Provisório autoriza a construção de docas no Porto de Salvador.
- **1906** Inaugurados oficialmente os trabalhos de construção das obras do Porto de Salvador.
- **1908** Rebocador Miguel Calmon chega a Salvador, procedente de Amsterdã, para início das obras de construção das docas.
- **1911** Assentamento de primeiro bloco de 60 toneladas no Cais da Alfândega. Em 17 julho, foi inaugurado o primeiro trecho do cais, onde atracou, o vapor “Canavieiras”.
- **1913** Inauguração do Cais da Alfândega.
- **1922** Inauguração do cais para embarque e desembarque de passageiros.
- **1963** Inauguração da Estação Marítima
- **1977** Criação da Codeba