

---

## ARTÍCULO

Ricardo Bahia Rios  
Sylvio Bandeira de Mello e Silva

### PORTO DE SALVADOR: ORGANIZAÇÃO E DINÂMICA NO CONTEXTO URBANO E METROPOLITANO

*Revista Transporte y Territorio N° 5, Universidad de Buenos Aires, 2011.*

---



**Revista Transporte y Territorio**  
**ISSN 1852-7175**  
[www.rtt.filo.uba.ar](http://www.rtt.filo.uba.ar)

[Programa Transporte y Territorio](#)  
Instituto de Geografía  
Facultad de Filosofía y Letras  
Universidad de Buenos Aires



---

#### Cómo citar este artículo:

BAHIA RIOS, Ricardo; BANDEIRA DE MELLO E SILVA, Sylvio. 2011. Porto de Salvador: organización e dinâmica no contexto urbano e metropolitano. *Revista Transporte y Territorio N° 5, Universidad de Buenos Aires*. pp. 121-136. <[www.rtt.filo.uba.ar/RTT00507120.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00507120.pdf)>

*Recibido: 3 de noviembre de 2010*  
*Aceptado: 29 de junio de 2011*



## Porto de Salvador: organização e dinâmica no contexto urbano e metropolitano.

Ricardo Bahia Rios\*  
Sylvio Bandeira de Mello e Silva\*\*

### RESUMO

O porto de Salvador é um importante espaço para o escoamento da produção local e regional, sendo responsável pela movimentação dos fluxos de importação e exportação de muitos produtos. Cerca de 31% de toda movimentação de carga realizada via terminais marítimos no Estado da Bahia é realizada pelo porto de Salvador. Desta forma, este artigo objetiva analisar a atual organização e dinâmica do porto de Salvador, a partir do entendimento de sua inserção nos cenários local e regional, como também de suas respectivas funções e problemas. Portanto, o porto de Salvador representa um importante ponto estratégico que contribui para a economia e para o desenvolvimento da Região de Salvador.

### ABSTRACT

The port of Salvador is an important site for the disposal of local and regional production and is responsible for handling the flow of imports and exports of many goods. About 31% of all cargo handling performed via marine terminals in the State of Bahia is performed through the port of Salvador. Therefore, this article aims to analyze the current organization and dynamics of the port of Salvador, from the understanding of its participation in local and regional scenarios, as well as their functions and problems. Thus, the port of Salvador is an important strategic point that contributes to the economy and to the development of the Region of Salvador.

**Palabras Claves:** Salvador; Puerto; Desarrollo urbano-regional.

**Palavras-chave:** Salvador; Porto; Desenvolvimento urbano-regional.

**Keywords:** Salvador; Port; Urban-regional development.

### INTRODUÇÃO

Os terminais marítimos configuram-se como importantes pontos de partida e chegada das relações comerciais regionais, nacionais e globais. Assim, os portos constituem-se em importantes espaços estratégicos para a compreensão do desenvolvimento local/regional/nacional. Dessa forma, “as praças portuárias cumprem uma função de interface comercial mundial, atraindo para sua região e territórios internos, empregos e mais-valia, mesmo que isso não beneficie direta e exclusivamente a cidade e a região” (Collin, 1999:57).

No caso do porto de Salvador, assim como todos os grandes e médios portos brasileiros, os mesmos revelam-se como importante espaço econômico, um verdadeiro termômetro da economia local/regional, responsável pela construção das relações entre a cidade e sua região. Assim, o porto soteropolitano atende à circulação da produção local, bem como da sua hinterlândia, podendo-se afirmar que o funcionamento e a importância do porto encontram-se relacionados ao *locus* e, ao mesmo tempo, à região para a qual fornece a logística da distribuição.

A relação mútua de desenvolvimento entre o trinômio porto-cidade-região ocorre pela construção histórica das relações sociais, econômicas, políticas e culturais, que são materializadas sobre uma porção do espaço geográfico, o substrato fundamental das

\* Instituto Federal da Bahia, Universidade Federal da Bahia, Brasil – [rbahia79@yahoo.com.br](mailto:rbahia79@yahoo.com.br)

\*\* Universidade Federal da Bahia y Universidade Católica do Salvador Brasil, Brasil – [sylvioms@ucsal.br](mailto:sylvioms@ucsal.br)



relações que movem as transformações dos espaços produtivos da cidade e da região de influência imediata.

Historicamente, o porto de Salvador encontra-se intimamente ligado ao desenvolvimento da economia local e regional, sendo responsável pela integração da economia baiana com as mais diversas regiões, principalmente com o Recôncavo Baiano, que durante muitos anos se beneficiava (e continua) do porto como ponto de exportação dos seus produtos e de importação de outros vindos do exterior ou de outras partes do Brasil (Santos, 1959).

Atualmente a Região Metropolitana de Salvador (RMS) constitui a *hinterland* central do porto, devido à localização do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Pólo Industrial de Camaçari e de várias outras empresas que o utilizam como plataforma logística de exportação e importação. Em relação ao grupo de empresas que demandam os serviços oferecidos pelo porto, observa-se a existência nítida de dois grandes grupos de usuários, o que deixa claro a relação existente entre o porto, a cidade e a RMS, na medida em que os principais clientes encontram-se espacializados dentro da mesma.

O primeiro grupo encontra-se relacionado à importação de produtos necessários ao abastecimento direto da cidade e/ou que necessita de um transporte mais especializado, via contêineres. Já o segundo grupo de clientes, representados por grandes empresas instaladas na RMS utilizam o porto para exportar produtos beneficiados com maior valor agregado. Cabe sublinhar que o grupo de exportadores vale-se do porto industrial de Aratu, na Baía de Todos os Santos, para a importação de matéria-prima via terminais graneleiros e após o beneficiamento (produto com maior valor agregado) a exportação ocorre via porto de Salvador, em virtude da especialização na movimentação de contêineres (Figura 1).

Considerando a importância do porto para o desenvolvimento da cidade e sua região, esta pesquisa objetiva analisar a atual dinâmica e organização do porto de Salvador no contexto urbano e metropolitano a partir do entendimento de suas respectivas funcionalidades. Observando o porto pelas variáveis exportação e importação, este artigo almeja compreender a lógica das operações portuárias modernas do porto, haja vista, principalmente, a inserção da questão portuária na própria política industrial, tecnológica e de comércio exterior do estado da Bahia.

Para o entendimento das funções do porto, foram realizadas saídas técnicas a órgãos públicos e privados, como a Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), onde foram realizadas entrevistas com os coordenadores de gestão portuária de Salvador, objetivando o conhecimento do funcionamento e da estrutura portuária. Após as entrevistas, foram realizadas visitas ao Centro de Documentação e Informação da CODEBA, onde tivemos acesso aos relatórios estatísticos anuais dos anos de 1996 a 2009, referentes às atividades de embarque e desembarque realizadas pelo porto. De posse dos dados estatísticos foram selecionadas as seguintes variáveis: movimentação geral, tipos de carga movimentada (carga solta, contêineres, granéis), movimentação de mercadoria por sentido de navegação (desembarque e embarque) e tipo de navegação (cabotagem e longo curso), desempenho dos operadores portuários, principais mercadorias movimentadas, portos de origem e destino das mercadorias.

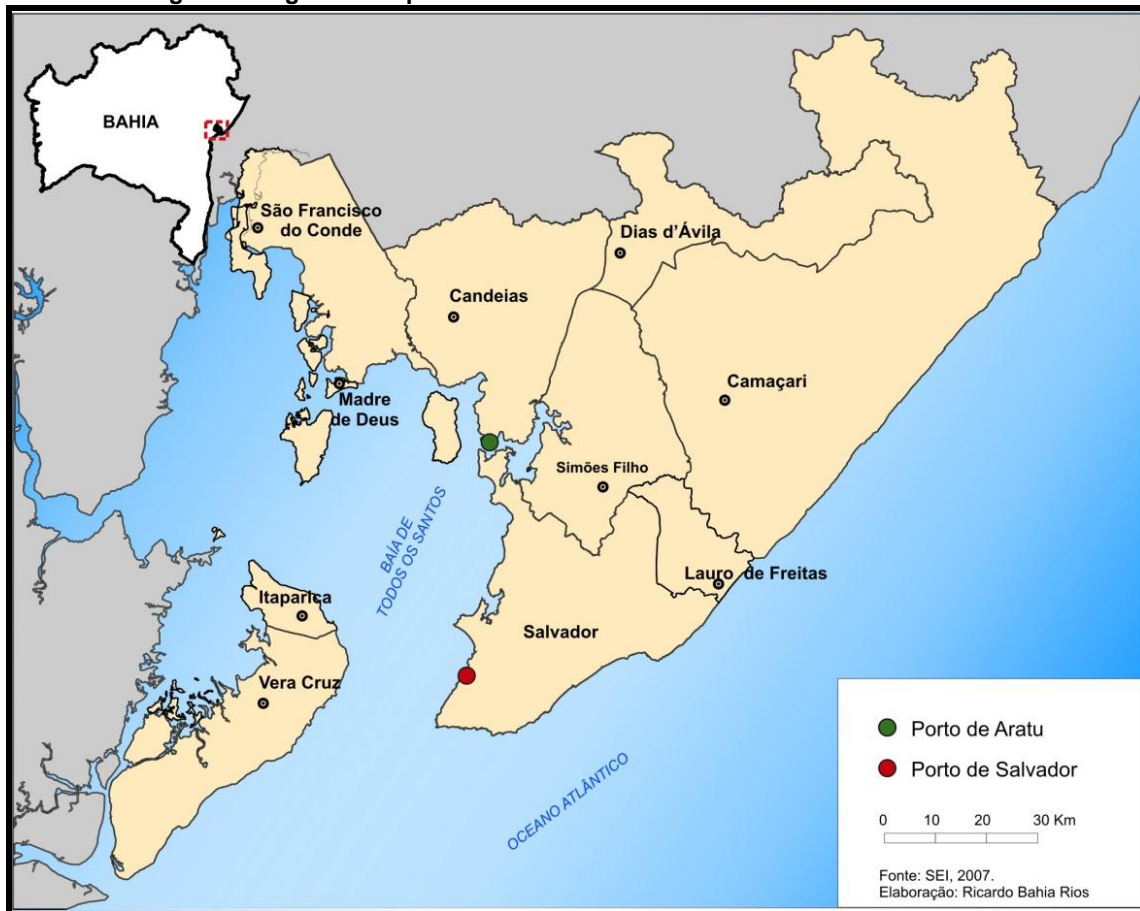
## 1. O PORTO DE SALVADOR, A CIDADE E A REGIÃO

A função da cidade do Salvador como importante praça portuária data desde os tempos coloniais, sendo comumente denominada, por décadas, como “a cidade porto”, “cidade voltada para o mar” e “importante porto exportador/importador”. Tal era a sua importância que, durante todo o período colonial até a metade do Segundo Império brasileiro, o porto de Salvador foi considerado como o principal ponto de distribuição de todo o Atlântico Sul



(Rosado, 1983). Esta atribuição denotava toda importância que o porto e a cidade desempenharam no desenvolvimento da economia e da sociedade local ao longo da história.

Figura 1. Região Metropolitana de Salvador e os Portos de Aratu e Salvador



Fonte: CODEBA, 2010.  
Elaboração: Ricardo Bahia Rios, 2010.

Além disto, um fato inegável era que a cidade e o porto seriam os principais responsáveis pela integração da região no âmbito das atividades mercantis e industriais do sistema capitalista mundial. Tal argumentação confirma a assertiva de que o crescimento da cidade correspondeu, ao longo dos séculos, à possibilidade de Salvador “comandar as relações entre o mundo rural e o mundo industrial”. De certa forma, esta característica marcante da cidade que perpetuava-se na década de 1950, conduziu o professor Milton Santos (1959) a definir Salvador como:

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

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



Salvador com sua região de influência, a Bahia e, em especial, o Recôncavo” (Silva e Silva, 2003:109).

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

**Tabela 1. Movimentação de carga através do porto de Salvador em 1956**

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

*Fonte: Santos, 1959.*

A superação do modelo agro-exportador ocorreu principalmente a partir do desenvolvimento das atividades de exploração e refino de petróleo na região do Recôncavo Baiano, através da instalação da Refinaria Landolfo Alves (RLAM) e da Petrobras, no ano de 1957. Estas constituíram-se em fatores fundamentais na inclusão de produtos químicos e de materiais pesados na pauta das exportações e importação baiana, via porto de Salvador. Tornando a exportação de produtos petroquímicos na principal carga movimentada pelo porto de Salvador (Santos, 1959).

Essas transformações no volume e tipo de carga transportada pelo porto de Salvador serão acentuadas ao longo das décadas de 1960 e 1970. Esse período indica a consolidação do processo de industrialização iniciada nos anos de 1960. Nesse contexto, Silva e Silva (2003) ressaltam que a Petrobras, o Centro Industrial de Aratu e Pólo Petroquímico re-configuraram efetivamente o perfil da economia baiana. Comprovando o caráter complementar desse trinômio à dinâmica da cidade e sua região de influência imediata, por meio do desenvolvimento sustentado na substituição de importações, e consolidando o papel exercido pela atividade industrial no estado. Uderman (2000) complementa que entre 1975 e 1985 a participação do setor industrial no PIB da Bahia ampliou-se de 27,5% para 42,3%,





refletindo, sobretudo, a implantação e maturação dos investimentos de base petroquímica. De fato, o trinômio conferiu à cidade uma nova estruturação de uma *hinterland* que:

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

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

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

*Salvador tomou-se nas últimas décadas cada vez mais dependente de uma nova base econômica - a de natureza industrial e de serviços - localizada nela mesma e em seus arredores, profundamente inserida no contexto nacional e internacional e em contrapartida, tomou-se cada vez menos dependente de sua antiga base econômica regional, a de natureza agrário-mercantil. Como corolário, foram alteradas suas relações intra e inter-regionais, repercutindo de forma dinâmica na densificação e ampliação da mancha urbana (com destaque para o processo de periferização), onde coexistem aspectos modernos e arcaicos da vida urbana, com padrões fortemente diferenciados de renda e qualidade de vida em uma complexa organização sócio-espacial e com expressivo comprometimento ambiental. (Silva e Silva, 2003:112).*

Com base nas definições (Santos, 1959; Silva e Silva, 2003) entende-se que a superação da antiga base econômica regional, apoiadas numa industrialização recente, inseriu a cidade e seus arredores no contexto das complexas relações nacionais e internacionais, onde o porto de Salvador exerce papel fundamental.

## 2. EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NO PORTO DE SALVADOR

No anseio de entender a dinâmica e a importância atual do porto no contexto urbano-regional, esta pesquisa estabelece uma periodização de 13 anos (1996 – 2009) para análise da movimentação estatística das atividades portuárias. Tal recorte faz-se necessário, em virtude das grandes transformações verificadas no panorama das relações internacionais, assim como suas implicações sobre o Estado, e mais especificamente, no tocante às relações porto-cidade-região. O período é caracterizado por modificações nos arranjos organizacionais, transcorridos a partir da implantação da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros (LMP) que resultou em novas medidas de regulamentação para o setor. É importante destacar que a LMP estabeleceu para o porto de Salvador profundas transformações com a entrada do capital privado nas atividades portuárias. Por outro lado, as relações comerciais foram transformando-se motivadas pelo processo de desenvolvimento industrial das últimas décadas pautada na atração de novas indústrias, a partir da lei dos incentivos fiscais iniciadas nos anos de 1995, o que levou o estado da Bahia a um patamar de maior destaque frente à economia nacional e introduzindo novos fluxos de trocas, mais intensos, na escala nacional e global.

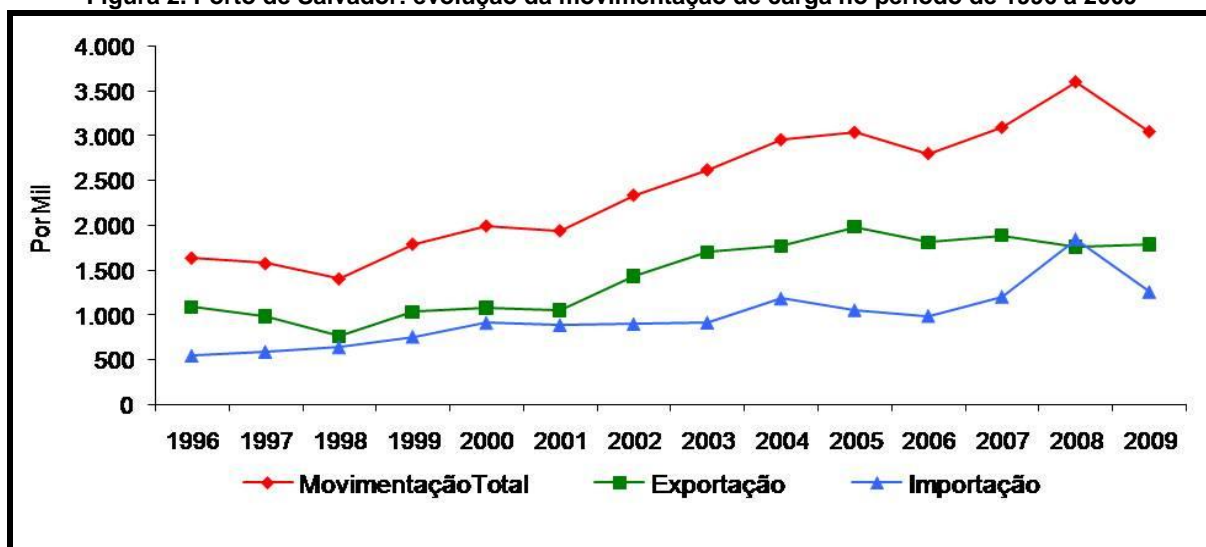
Ocorreu também o efetivo engajamento da CODEBA no processo de modernização dos portos organizados do estado da Bahia, iniciado em 1996 e concluído no ano de 1999 com a



privatização dos serviços de embarque e desembarque, por meio da realização do leilão do Terminal de Contêineres e cargas pesadas do Porto de Salvador.

O recorte temporal revela uma linha evolutiva no crescimento do volume total de carga movimentada, passando de 1.634.512 (t) em 1996 para 3.043.040 (t) no ano de 2009 (Figura 2), correspondente a uma taxa anual de crescimento geométrico de 6,41%. Significa que a quantidade acrescida na movimentação para o período estudado foi de aproximadamente de 86,1%.

Figura 2. Porto de Salvador: evolução da movimentação de carga no período de 1996 a 2009



Fonte: CODEBA, 2010.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios, 2010.

Ao longo do período examinado, tornar-se perceptíveis quatro momentos distintos e complementares:

1. de 1996 a 1998, corresponde à fase de adequação das modificações sancionadas pela LMP, distinguido pela acentuada tendência de redução na movimentação de carga iniciada a partir do resultado de 1996 (1 milhão 635 mil toneladas). Estas quedas progressivas foram motivadas por acentuada contração nas exportações, que atingiram quase todos os itens da pauta, sobretudo produtos químicos e siderúrgicos. As importações evoluíram em sentido contrário e os efeitos sobre a movimentação total foram minimizados;
2. de 1999 a 2001, representado pelo crescimento gradual resultante do aumento na movimentação de contêineres, aliado ao fator da armazenagem dos carros da Ford e da melhoria de antigos contratos de arrendamento e da incorporação de novos; sobretudo o da Empresa Terminal de Contêineres Salvador (TECON), porém o ano de 2001, totalizou 1 milhão 939 mil toneladas, contra 1 milhão 992 mil registradas em 2000, representando uma queda de 2,7%;
3. de 2002 a 2006, indicado por quatro anos de sucessivos recordes na movimentação de carga (2002 a 2005), foi tomado como base no incremento das cargas containerizadas. O porto atingiu seu auge ao superar a barreira de três milhões de toneladas em 2005. Foram 3 milhões e 36 mil toneladas, 3% a mais que a registrada no ano de 2004, marcando uma seqüência de novos recordes, tanto no volume total de carga quanto em quantidade de contêineres. Seguindo a explanação, houve uma retração em 2006, saindo de 3,0 para 2,8 milhões de toneladas, 7,8% a menos. O resultado negativo ocorreu em consequência da desativação das operações com



veículos da Ford, além da perda parcial do trigo em grão, desviado para um terminal concorrente localizado próximo ao porto de Aratu.

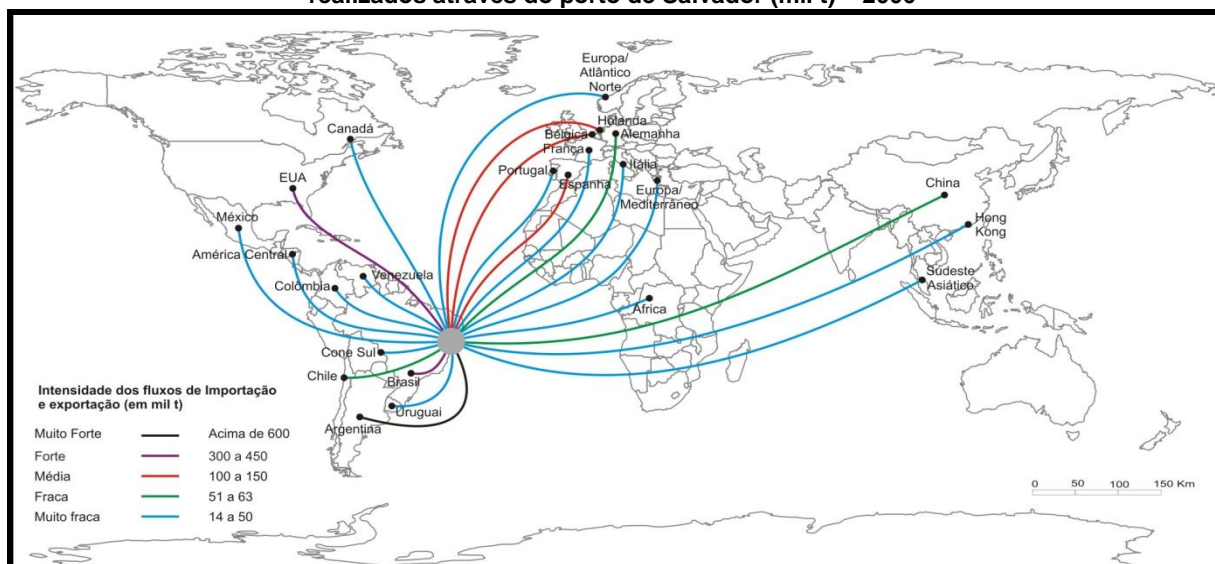
- de 2007 a 2009, marcado por dois recordes consecutivos na movimentação e com uma pequena redução no ano de 2009. Observa-se que nesse período o porto registrou uma movimentação média superior a 3 milhões de toneladas, superior às médias anteriores. A tendência atual na movimentação de carga segundo a CODEBA para os próximos anos é de acréscimo, principalmente após o arrendamento de outra área para a empresa TECON, que realiza a ampliação do seu terminal de contêineres.

## 2.1 Os fluxos de importação e exportação

A ampliação do volume de cargas importadas e exportadas para o período pesquisado foi favorável. O destaque é para o movimento de produtos embarcados que se manteve superior, principalmente a partir de 2002, período no qual observa-se uma maior distância entre os produtos embarcados e desembarcados, assinalando a tendência de diminuição das importações e maior participação das exportações, caracterizado-o como porto de exportação (Figura 3).

Observa-se que os principais fluxos de importação e exportação, representados na Figura 3, originam-se principalmente da Argentina onde importam-se basicamente gêneros primários como: trigo em grão, farinha de trigo e malte. A pauta de exportação é composta por 10 itens, entre os de maior volume temos os petroquímicos, siderúrgicos, cobre, cacau e ferro liga.

**Figura 3. Principais fluxos de importação e exportação realizados através do porto de Salvador (mil t) – 2006**



Fonte: CODEBA, 2010  
Elaboração: Ricardo Bahia Rios, 2010.

O terceiro maior fluxo de importação e exportação, procede do bloco Norte-Americano de Livre Comércio (Nafta), basicamente dos Estados Unidos, de onde importa-se: produtos químicos, papel e equipamentos; e exporta-se derivados de produtos petroquímicos, cobre, cacau, sisal, suco/frutas e ferro-liga.





As importações para a União Européia são representadas, basicamente, por produtos químicos/fertilizantes, equipamentos e as exportações, por petroquímicos, siderúrgicos, frutas/sucos, celulose, granito, madeira, ferro liga.

Os portos africanos e asiáticos registram os menores fluxos em decorrência das reduzidas escalas para esses continentes. Desembarcam no porto soteropolitano produtos químicos e equipamentos e embarcam celulose, granito e fio aço.

Basicamente, a pauta de exportação do porto é composta por produtos siderúrgicos e petroquímicos beneficiados na RMS e a importação de produtos químicos/fertilizantes e equipamentos. Entre os produtos movimentados, os de maior volume que são desembarcados no porto são: trigo, equipamentos, produtos químicos, arroz, alimentos e minérios, que juntos representam aproximadamente 68% de todas as cargas importadas via Salvador (Tabela 2).

**Tabela 2. Porto de Salvador: principais produtos (desembarcados) importados em toneladas no período de 1996 a 2009**

Ano	Trigo	Equipamentos	Produtos Químicos	Arroz	Alimentos	Minérios
1996	332.574	12.682	60.435	9.963	-	-
1997	280.066	22.819	70.763	19.198	77.557	-
1998	283.313	31.573	63.896	22.795	55.735	-
1999	248.840	22.902	84.995	27.399	59.608	171.021
2000	290.243	22.473	142.784	34.683	62.126	111.311
2001	314.557	36.433	162.182	56.108	42.045	29.089
2002	303.785	68.088	130.599	61.783	34.500	18.139
2003	314.694	29.461	102.318	62.203	24.518	69.550
2004	457.560	44.644	151.726	40.390	22.644	164.834
2005	460.934	43.158	174.257	35.454	17.940	23.305
2006	328.577	63.045	178.290	59.158	28.168	16.369
2007	378.230	81.539	212.653	77.838	39.461	44.226
2008	336.747	82.553	258.845	84.676	43.923	625.728
2009	352.610	100.571	219.272	96.235	44.983	54.071

Fonte: CODEBA, 2010.

Os fluxos de exportações são centralizados entre os produtos básicos de siderurgia, petroquímicos, de granito, entre outros que juntos representam 41,4% do volume de carga transacionada (Tabela 3). Nitidamente no ano de 2006 houve a retração na pauta de exportação dos principais produtos (químicos/petroquímicos, granito e Ferro ligas), motivados por questões logísticas, que procederam em perda de carga para outros terminais. Dos 8.965 milhões de toneladas movimentadas em 2006 pelo comércio exterior da Bahia, 99,3% foram transportados em navios, houve uma perda de 2,56 milhões de toneladas para portos de outros estados (USUPORT, 2008).

As empresas que mais recorrem ao porto como plataforma logística de exportação concentram-se na RMS o que confirma, através da movimentação, a relação existente entre o porto de Salvador e a produção industrial originária da RMS, distinguindo o terminal como o principal da Bahia para a realização dessas atividades. A característica é assegurada pela especialização e exclusividade no transporte de cargas containerizadas.

Numa perspectiva logística, arriscamos afirmar que a localização geográfica favorável do porto de Salvador, no centro do Brasil, coloca-o estrategicamente numa situação favorável em relação aos outros portos brasileiros. Então, num raciocínio simples podemos pensar na ampliação do intercâmbio com os demais portos e unidades da federação brasileira, a partir de investimentos públicos e privados que privilegiem a ampliação da infraestrutura.



**Tabela 3. Porto de Salvador: principais produtos (embarcados) exportados pelo porto de Salvador em Toneladas no período de 1996 a 2009**

Ano	Produtos Químicos	Cobre e derivados	Granito	Ferro ligas	Fio aço / Tarugos	Celulose	Sisal e derivados
1996	225.244	48.985	116.217	168.414	160.348	31.855	58.890
1997	175.084	54.196	118.881	154.122	128.631	84.650	76.740
1998	141.302	31.259	110.126	76.303	75.076	94.660	65.835
1999	214.327	62.504	101.150	68.224	174.722	95.667	68.656
2000	252.583	44.733	90.154	78.604	193.117	93.189	63.516
2001	300.258	50.800	96.707	63.143	121.402	79.385	74.595
2002	455.919	94.716	81.003	90.666	126.748	99.589	79.955
2003	445.342	75.807	106.142	101.999	238.430	91.716	92.960
2004	452.173	88.287	73.194	96.767	228.285	100.139	90.009
2005	515.014	101.271	86.031	115.984	341.333	102.346	75.002
2006	328.577	63.045	178.290	59.158	28.168	16.369	76.884
2007	528.831	125.614	71.707	62.678	126.648	23.508	3.538
2008	388.521	123.584	148.556	105.786	81.989	19.353	3.695
2009	490.732	110.500	361.025	69.106	20.640	27.669	2.814

Fonte: CODEBA, 2010.

Compreender o potencial dos portos baianos em virtude de sua posição geograficamente favorável constitui-se num fator essencial para o fortalecimento das importações e exportações na atualidade e para as próximas décadas, visto que os novos fluxos mundiais encontram-se, principalmente, na direção dos países emergentes como a China e a Índia. Cabe aos setores público em conjunto com o privado estabelecerem metas de curto e a longo prazo de melhorias na infraestrutura portuária, de maneira a fortalecer as relações de intercâmbio comercial.

## 2.2 Um Porto especializado em contêineres

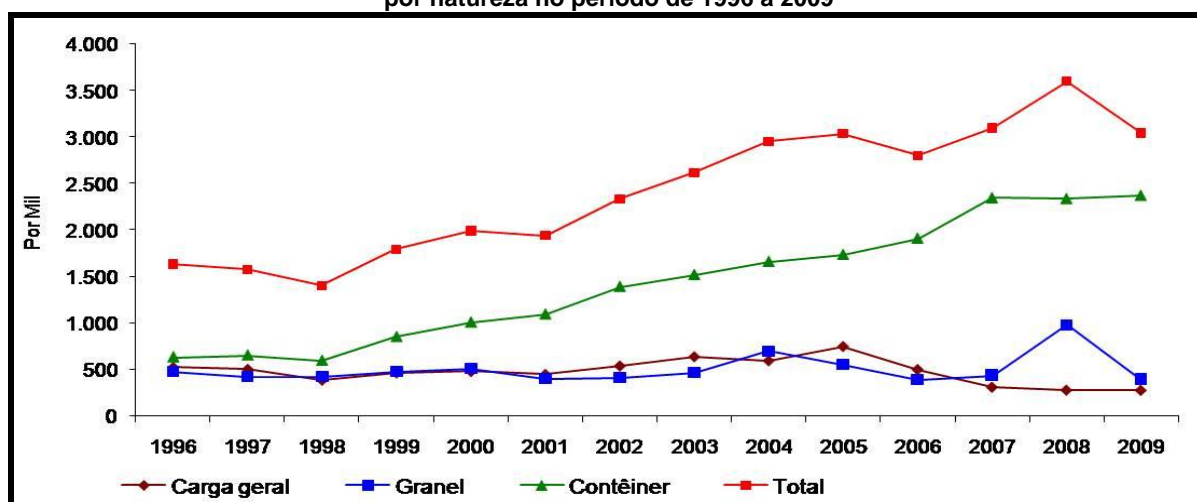
A natureza da movimentação de carga via porto de Salvador ocorre por três modos: contêineres, carga solta geral e granel (Figura 4). O principal destaque está relacionado à movimentação de carga containerizada, que em 1996 assumiu a liderança entre as espécies de carga, somando um total de 634.455 toneladas, alcançando um crescimento de 23% comparado ao ano anterior. Nesse mesmo ano, predominaram amplamente as exportações (66%) contra 34% das importações, tendo sido mantida a supremacia absoluta da navegação de longo curso (99%), inexistindo, praticamente, a navegação de cabotagem, quadro que vai sendo minimizado pelo aumento gradativo observado ao longo do período. A partir de 1999, o terminal esboça maior participação no tipo de carga containerizada e, concomitantemente, verifica-se a expansão da navegação de cabotagem (Tabela 4).

Confrontando a movimentação total com a containerizada identifica-se que independentemente das quedas sofridas, no geral, esse tipo de carga segue numa linha evolutiva exponencial, posicionando o porto como um dos maiores terminais especializados nesse modo de carga, principalmente no nordeste brasileiro (CODEBA, 2010). A tendência de especialização no transporte de contêineres delineada pelo terminal entre 1996-1999 foi rapidamente ratificada no início dos anos 2000, quando o desempenho dos contêineres representou 1 milhão de toneladas, ou seja, metade de tudo que foi movimentado nesse porto.

Por tipo de navegação, o destaque é para o acentuado crescimento da navegação por cabotagem - em torno de 25%. Tal desempenho é validado pelo aumento na movimentação de contêiner nesse tipo de navegação. No ano de 2009 (2.373.872 toneladas/contêineres), 22,90% (543.579 toneladas) procederam ao longo da costa brasileira (Tabela 4).



**Figura 4. Evolução da movimentação de carga do Porto de Salvador, por natureza no período de 1996 a 2009**



Fonte: CODEBA, 2010.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios, 2010

**Tabela 4. Porto de Salvador: movimentação de contêiner cheio por tipo de navegação no período de 1996 a 2009**

Ano	Longo Curso		Cabotagem		
	Total movimentado (t)	Participação anual na movimentação total (%)	Total movimentado (t)	Participação anual na movimentação total (%)	Total anual (t)
1996	577.756	98,94	6.210	1,06	583.966
1997	588.800	95,53	27.527	4,47	616.327
1998	516.498	92,48	42.000	7,52	558.498
1999	655.900	83,15	132.895	16,85	788.795
2000	695.087	73,62	249.113	26,38	944.200
2001	665.715	65,10	356.837	34,90	1.022.552
2002	856.879	66,46	432.374	33,54	1.289.253
2003	1.005.625	72,75	376.757	27,25	1.382.382
2004	1.033.939	68,55	474.353	31,45	1.508.292
2005	1.128.464	71,53	449.203	28,47	1.577.667
2006	1.258.832	72,10	487.185	27,90	1.746.017
2007	1.845.688	78,77	497.583	21,23	2.343.271
2008	1.798.867	76,75	544.920	23,25	2.343.787
2009	1.830.293	77,10	543.579	22,90	2.373.872

Fonte: CODEBA, 2010

Os resultados auferidos pelo porto de Salvador, principalmente no transporte de contêineres, introduziu o porto em patamares vantajosos em movimentação e arrecadação de receita.

Em 2001 foi assegurada a operação do Terminal de Contêineres por intermédio da iniciativa privada, respondendo por 75% dos contêineres movimentados no porto. A instalação de dois modernos portêineres imprimiu maior destaque para a atividade. Também, áreas anteriormente ociosas foram ocupadas para a estocagem de contêineres, permitindo um ganho de receita adicional a custo baixo (Codeba, 2010).

Cabe ainda destacar o crescimento em 32% na movimentação dos contêineres na navegação por cabotagem no ano de 2001, podendo ser atribuído, entre outros fatores, à manutenção do incentivo tarifário concedido pela CODEBA, contribuindo para a redução no custo operacional dessa carga.

Afirmando a tendência dos últimos anos, o porto fechou 2007 e 2008 com novos recordes na movimentação dos contêineres, operando no período com média superior a 2 milhões de



toneladas/contêiner, representando uma taxa de crescimento geométrico de 15,06% ao longo do recorte temporal pesquisado. Mantendo, dessa forma, as sucessivas evoluções positivas verificadas a partir de 1998 e a liderança entre os terminais portuários do Norte/Nordeste nessa espécie de carga.

A eficiência no desempenho do porto para o período pode ser atribuído ao incremento das exportações de produtos básicos e à especialização no transporte de contêineres, conjugada, sobretudo, na navegação de longo curso e cabotagem, que apresentou uma taxa de crescimento significativa entre os anos de 1996 a 2009.

### 3. OS INDICADORES DE DESEMPENHO E OS OPERADORES PORTUÁRIOS

Após a regulamentação da LMP, um conjunto de fatores tornou o porto de Salvador mais competitivo. Entre eles, podemos citar a reestruturação organizacional do porto que resultou na entrada dos operadores portuários qualificados, a partir do arrendamento de trechos do porto que possibilitou o advento do "Porto 24 horas" e a realização dos serviços pelos operadores privados. Após os processos de modernização estrutural da CODEBA verifica-se que o tempo médio de atracação dos navios sofreu uma significativa redução, com reflexos nos indicadores de produtividade e, em contrapartida, no aumento do volume movimentado (Alban, 2002).

O dinamismo apresentado nos últimos anos pelo porto de Salvador é processado em virtude do arrendamento da TECON. "Ocorre que, só com o arrendamento à Wilport – Operadores Logísticos S.A, efetivado em março de 2000, tornou-se possível a realização dos pesados investimentos necessários ao aumento da produtividade na movimentação de cargas e contêineres" (Alban, 2002:99).

Investimentos em obras de aprofundamento de berços, armazéns e equipamentos – incluindo dois portêineres – resultaram na queda do tempo médio de atracação por navio que atingia em média três dias em 1996, oscilando em um dia a partir de 2000 (Figura 5) e, conseqüentemente, aumento dos índices de produtividades do volume de carga movimentada.

Devido a um expressivo crescimento na movimentação de carga, que obteve maior partida de carga por navio e maior produtividade operacional refletida na taxa de ocupação dos cais, o tempo de espera sofreu, portanto, significativas reduções.

Entre vários operadores qualificados pela CODEBA para a realização dos serviços de transbordo no cais, as duas maiores empresas em operação são a TECON e a Intermarítima.

Contudo, o desempenho operacional não se encontra isento de problemas. O fato é que a entrada dos operadores portuários não fomentou efetivamente a concorrência intraportos como previsto pela LMP. Observa-se, então, a propensão à concentração na operação dos grandes investidores internacionais e até mesmo o monopólio (Figura 6).

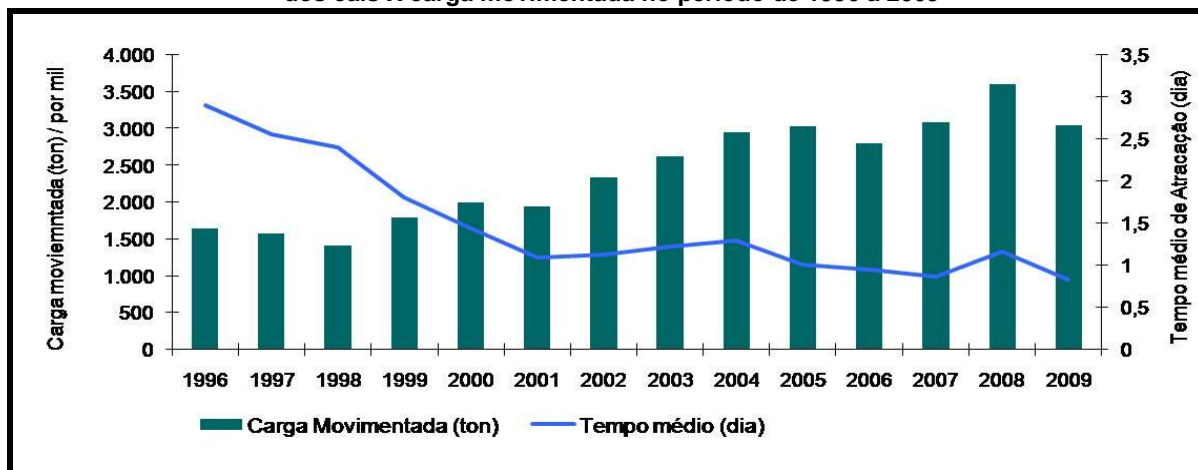
O arrendamento da TECON S.A (empresa do grupo Wilport) possibilitou que grande parte da movimentação de contêineres no terminal fosse centralizada no espaço por ela arrendada. "Em tese, isso não deveria gerar situações conflitantes, já que a CODEBA, como administradora portuária, tem todas as condições para, em conjunto com o Conselho Portuário (CAP), regular a atuação da arrendatária" (Alban, 2002:54). Cabe aludir que a questão não é de exclusividade do porto de Salvador, ao contrário, esse tipo de problema vem se tornando crônico em todos os portos brasileiros nos quais os arrendamentos têm favorecido o surgimento de monopólios dos serviços essenciais no funcionamento dos terminais (Alban, 2002).



A exemplo disso, em Salvador, temos a TECON e a Intermarítima que juntas são responsáveis por mais da metade da movimentação de carga geral entre os operadores qualificados.

O mesmo transcorre com a movimentação de contêineres, situação em que a concentração é mais explícita em volta da TECON (Tabela 5).

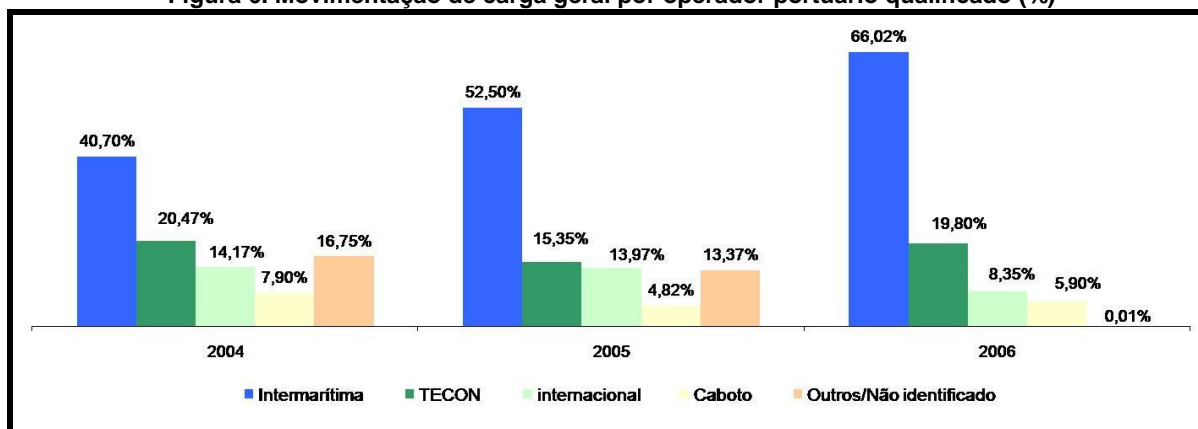
**Figura 5. Porto de Salvador: Índice médio geral do tempo de atracação dos cais X carga movimentada no período de 1996 a 2009**



Fonte: CODEBA, 2010.  
 Elaboração: Ricardo Bahia Rios

Tais resultados indicam certa inclinação para a concentração na operação das atividades portuárias, principalmente via contêineres, apresentando de certa forma riscos de desequilíbrios para o setor. Isso é notavelmente agravado quando os concorrentes apresentam objetivos distintos e lógicas diferenciadas de funcionamento, pois o ambiente concorrencial intraportos, segundo a LMP, deve objetivar o equilíbrio entre a oferta e demanda em benefício da coletividade, maximizado em um ambiente de competitividade. Com a ruptura desse equilíbrio, ocorrerá inevitavelmente um descompasso entre a qualidade do serviço e os custos de operação, exigindo que a autoridade reguladora exerça a função de garantir condições estruturais para uma concorrência eficiente e saudável no setor.

**Figura 6. Movimentação de carga geral por operador portuário qualificado (%)**



Fonte: CODEBA, 2010.





**Tabela 5. Porto de Salvador: movimentação de contêineres por operador portuário qualificado em unidade no período de 2004 a 2009**

Ano	Caboto	Intermarítima	Internacional	TECON	Não Identificado	Total no ano
2004	0	17.641	0	104.325	2	121.968
2005	0	2.911	0	128.776	0	131.687
2006	0	173	0	142.116	0	142.289
2007	0	1057	0	155.766	0	156823
2008	0	4727	0	145.364	0	150091
2009	0	404	0	142.684	0	143088

Fonte: CODEBA, 2010.

Todavia, a entrada dos operadores portuários qualificados teve como efeito, melhorias nos índices de desempenho como o aumento do volume de carga, redução no tempo de espera para atracação, desembarque e embarque.

#### 4. CONCLUSÕES

As estatísticas favoráveis nos últimos anos, revelaram as potencialidades do porto para cidade e para a região, também trouxeram à tona sérios problemas enfrentados pelo mesmo. Apesar dos altos investimentos realizados pela CODEBA e pelas empresas arrendatárias, desde a promulgação da LMP, o porto ainda carece de outros para minimizar os entraves existentes em decorrência das novas demandas geradas pela metrópole e seu *arrière-pays*.

O crescimento das exportações motivadas pelas antigas e novas instalações fabris localizadas principalmente na RMS tem demandado do porto uma capacidade bem maior de movimentação. Isso torna a logística de distribuição cada vez mais complexa e onerosa para todos que a utilizam, deixando explícitas as principais questões a serem solucionadas pelo porto de Salvador, entre eles: a) a falta de concorrência intraporto, em virtude da existência de um único terminal especializado na movimentação de carga containerizada; e na concentração da movimentação de carga geral por duas empresas; b) a inexistência de berços públicos destinados, exclusivamente, à operação de navios porta-contêiner, atualmente, o porto dispõe de apenas dois berços especializados nessa operação no trecho arrendado pela TECON; c) a limitação de retro-área para a armazenagem dos contêineres movimentados próximo ao terminal.

Esses pontos correspondem a alguns dos empecilhos que o porto precisa harmonizar, caso tenha a intenção de continuar crescendo e provendo serviço de qualidade com baixo custo. Nessa circunstância, a Associação de Usuários dos Terminais Portuários de Salvador (USUPORT) alerta que, se nada for feito em médio prazo, provavelmente, o porto organizado entrará em colapso.

A exemplo disso, o porto de Salvador foi posicionado como o pior porto entre os dezitos principais do país, em pesquisa realizada pelo Centro de Estudo em Logística (CEL), ligado ao núcleo de pós-graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro, que avaliou o porto como deficiente com média de 5,1, a média nacional foi de 6,3 pontos no total de 10. Apenas os terminais privados de Ponta da Madeira, no Maranhão; Tubarão, no Espírito Santo e o porto público de Suape em Pernambuco, foram considerados como padrão excelente, segundo avaliação de 200 executivos de empresas exportadoras, armadores, agentes, gestores e representantes de administração portuária, concluída em janeiro de 2008 (CEL, 2008).

A análise e avaliação dos portos brasileiros (CEL, 2008) demonstram que o porto acumula problemas simples de serem sanados, desde a falta de uma cobertura para os caminhões



responsáveis pela carga e descarga até questões complexas, como a dificuldade de acesso rodoviário e lentidão na armazenagem. Há também problemas estruturais relativos à profundidade dos berços, que atualmente são insuficientes para receber os grandes cargueiros. No cais principal, o terminal de contêineres apresenta a profundidade de 12 metros, o mínimo considerado ideal seria de 13,5 metros, o que impossibilita o porto de Salvador de receber navios de maior capacidade, em suma, causando aumento dos custos de operação. A solução técnica para esse problema seria de imediato a realização de uma dragagem de aprofundamento.

O principal berço de atracação, terminal de contêineres administrado pela TECON, possui apenas duzentos metros de extensão, que atualmente não atendem cerca de 20% dos navios que possuem mais de 220 metros, deixando de fazer escala em Salvador.

Além destes, o porto organizado de Salvador possui outros obstáculos que devem ser superados a curto e médio prazo, através de soluções que, por dependerem de financiamentos públicos, costumam ser mais lentas. Dentre os problemas enfrentados, pode-se citar o caso da dragagem no canal de acesso, área de evolução e berços, que possibilita a atracação de navios com maior capacidade e os acessos terrestres, com estradas de rodagem precárias e excesso de ruas e avenidas por onde os caminhões devem transitar, entre os limites da cidade até o acesso da zona portuária.

Outro ponto que deve ser salientado diz respeito ao aumento no volume de escalas de navios de passageiros. Apesar de ser uma operação sazonal, que ocorre somente durante o verão, o porto é obrigado a criar áreas específicas com infraestrutura de qualidade para atender aos milhares de passageiros que visitam a cidade, revelando a precariedade em relação à infraestrutura turística.

Já a implantação do intercâmbio entre o porto e o modal ferroviário, ainda inexistente, daria maior agilidade à movimentação do porto e reduziria os custos de transporte desde o cliente até o porto. A precariedade do deslocamento via rodovia, devem ser logo minimizada com a construção da nova via portuária, facilitando o acesso ao norte da cidade em direção ao CIA e ao Pólo Petroquímico.

Em vista do cenário de crescimento que se encontra a economia baiana e em virtude do recente desenvolvimento industrial que resultou na diversificação da pauta de exportação, a Bahia ficou em patamares confortáveis frente aos estados nordestinos – a Bahia é responsável por 56% das exportações do Nordeste (PROMO, 2008) –, ao mesmo tempo o estado mergulha em uma paradoxal relação com os terminais portuários. A Bahia dispõe apenas de um único berço para contêineres com dois portêineres, enquanto o Ceará e Pernambuco, juntos dispõem de cinco berços e 11 portêineres.

Portanto, esses déficits da infraestrutura logística baiana resultaram em importantes fugas de cargas para outros terminais e conseqüente perda de divisas para a balança comercial baiana. No ano de 2007, os portos baianos deixaram de movimentar 2,54 milhões de toneladas, representando um prejuízo de 150 milhões na balança comercial. Contudo, as soluções desses inúmeros gargalos, aqui identificados, constam em pontos importantes que necessitam ser avaliados pelas autoridades portuárias e governamentais nas três esferas, a fim de reverter esse quadro desfavorável para o porto soteropolitano, introduzindo-lhe novas e melhores perspectivas no cenário regional brasileiro.

## BIBLIOGRAFIA

ALBAN, Marcus. Modal Aquaviário-Marítimo. in: *Caderno da Fundação Luiz Eduardo Magalhães*, Salvador, 4º caderno, p. 44-59, 2002.



CEL, Centro de Estudos em Logística. *Análise e avaliação dos portos brasileiros 2008*. Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ, 2008. Disponível em: <http://www.centrodelogistica.org>. Acesso em: 10 mar. 2008.

CODEBA. *Porto de Salvador*. Disponível em: <http://www.codeba.gov.br/historico>. Acesso em: 15 jan. 2007.

\_\_\_\_\_. *Estatística de movimentação de carga: Porto de Salvador*. Disponível em: [http://www.codeba.com.br/site\\_anterior/porto\\_ssa\\_estat.php](http://www.codeba.com.br/site_anterior/porto_ssa_estat.php). Acesso em: 21 set. 2010.

COLLIN, M. A evolução do estatuto dos portos da Europa. En: SILVA, G e COCCO, G. (orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

PROMO, Centro Internacional de Negócios da Bahia. *Estatísticas Baianas*. 2008. Disponível em: <http://www.promobahia.com.br/>. Acesso em: 03 mar. 2008.

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

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

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

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

USUPPORT. Associação de usuários de portos da Bahia. *Notícias*. Disponível em: <http://www.usuport.org.br/noticias.php?id=781>. Acesso em: 03 mai. 2008.



**Ricardo Bahia Rios** ([rrbahia79@yahoo.com.br](mailto:rrbahia79@yahoo.com.br)).

Mestre, Licenciado e Bacharel em Geografia pela Universidade Federal da Bahia. Atualmente trabalha com a temática Logística de Transporte e Desenvolvimento Urbano e Regional. Exerce atividades de pesquisa e docência nas disciplinas de Cartografia, Geoprocessamento, Geografia Humana e Econômica. Possui vários trabalhos publicados sobre a temática de transporte, desenvolvimento regional e cartografia.

**Sylvio Bandeira de Mello e Silva** ([sylvioms@ucsal.br](mailto:sylvioms@ucsal.br)).

Possui graduação em Geografia pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, doutorado em Geografia - Université de Toulouse e Pós-Doutorado - Universität Marburg. Professor Titular por concurso do Depto. de Geografia da Universidade Federal da Bahia. Atualmente é professor da Universidade Católica do Salvador, professor colaborador da Universidade Federal da Bahia e professor colaborador da Universidade Federal de Sergipe. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbana e Regional, atuando principalmente nos seguintes temas: Brasil, Estado da Bahia, Salvador, Territorialização, Desequilíbrios regionais, Desenvolvimento Urbano e Regional.