



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA / MESTRADO

RICARDO BAHIA RIOS

**OS PORTOS DE SALVADOR E ARATU: ORGANIZAÇÃO E
DINÂMICA ATUAL NOS CONTEXTOS URBANO E
METROPOLITANO**

SALVADOR – BA
2008

RICARDO BAHIA RIOS

**OS PORTOS DE SALVADOR E ARATU: ORGANIZAÇÃO E
DINÂMICA ATUAL NOS CONTEXTOS URBANO E
METROPOLITANO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Sylvio Bandeira de Mello e Silva

SALVADOR – BA
2008

R586

Rios, Ricardo Bahia.

Os portos de Salvador e Aratu: organização e dinâmica atual nos contextos urbano e metropolitano / Ricardo Bahia Rios. _ Salvador, 2009.

155f.

Orientador: Prof. Dr. Sylvio Bandeira de Mello e Silva.

Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências. Universidade Federal da Bahia, 2009.

1. Portos – Salvador (BA) – Infra-estrutura. 2. Áreas Portuárias - Geografia. 3. Transporte Marítimo – Brasil. 4. Desenvolvimento urbano. 5. Desenvolvimento Regional. I. Silva, Sylvio Bandeira de Mello e. II. Universidade Federal da Bahia. Instituto Geociências. II. Título.

CDU 656.615(813.8)

TERMO DE APROVAÇÃO

Os Portos de Salvador e Aratu: Organização e Dinâmica Atual nos Contextos Urbano e Metropolitano.

RICARDO BAHIA RIOS

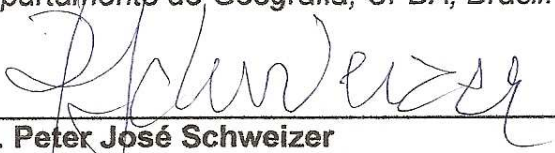
BANCA EXAMINADORA



Dr. Sylvio Carlos Bandeira de Mello e Silva
Doutor em Geografia
Departamento de Geografia, UFBA, Brasil.



Dr. Cristóvão de Cássio da Trindade de Brito
Doutor em Geografia
Departamento de Geografia, UFBA, Brasil.



Dr. Peter José Schweizer
Doutor em Engenharia da Produção
Departamento de Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, UCSAL, Brasil.

Dissertação defendida e aprovada: 10 / 10 / 2008

Ao nosso Senhor Jesus Cristo, pela força que é dada aos justos e a tudo que nele existe.

AGRADECIMENTOS

Inicio os meus agradecimentos ao meu Deus, pois sempre foi fiel em todos os momentos da minha vida e nunca me faltando em toda a caminhada, ao passo de tomar-me uma pessoa amada e querida pela minha família e meus amigos.

Agradeço ao “padinho” padre Cícero pela força e fé, típicas do povo nordestino que sempre vence pela perseverança.

A minha avó Eunice, minha mãe Sandra, meu pai João, *in memoriam*, pelo exemplo que deixou a ser seguido, aos meus tios e minha esposa Kássia por sempre acreditarem nos meus sonhos. A eles atribuo boa parte dos incentivos que tive em minha vida, onde, nesse momento, esta dissertação constitui-se numa pequena materialidade.

A minha outra família: tio Eliseu, tia Germana, meus irmãos Márcio, Sérgio e Rogério Reis e, mais recentemente, minha afilhada e cunhada Cristiane Reis, também por sempre estarem presentes na minha vida me incentivando e, acima de tudo, acreditando no meu sucesso. Também não posso esquecer de Antônio Santos, grande amigo e irmão.

Agradeço ao meu amigo e orientador professor Dr. Sylvio Bandeira de Mello e Silva, pela amizade e dedicação em orientar-me, sempre fazendo comentários oportunos e consistentes para a boa construção deste trabalho.

Aos professores Dr. Peter José Schweizer e Dr. Cristóvão de Cássio da Trindade de Brito, pelas sugestões e correções, de grande valia para um bom resultado desta pesquisa.

Agradeço a todos os funcionários da CODEBA, pela ajuda e paciência em me atender, explicar e fornecer documentos que constituíram uma das principais fontes de informação para a elaboração desta dissertação.

Também lembro com muito carinho e agradeço à Universidade Federal da Bahia e aos professores da minha graduação e pós-graduação, pela grande contribuição na minha formação acadêmica.

Agradeço aos meus amigos de fé, os “Delões”, por ensinarem-me a ser amigo, leal e nunca desistir dos meus sonhos. Em especial, a Robson Lins e Ueldnei Gomes, pelas dicas e comentários para o enriquecimento desta dissertação, bem como aos seus pais, verdadeiros amigos que me agüentaram por esse longo tempo, aqui já se vão oito anos. Por fim, agradeço ao Araori Coelho pela ajuda na confecção de alguns mapas que aqui serão apresentados.

RESUMO

Os portos constituem-se em importantes equipamentos responsáveis pela interligação de boa parte da produção local com os mais diversos mercados. Essa peculiaridade confere aos mesmos um importante papel: o de entrecruzarem diversos fluxos materiais e imateriais com velocidade e intensidade exigidas pelo atual período da história. Nem sempre os portos adquirem essas nuances, tornando-se, dessa forma, lugares de baixo dinamismo dentro do contexto das circulações internacionais. No caso dos portos de Aratu e Salvador, observa-se que ambos encontram-se encaixados na dinâmica semiperiférica da circulação brasileira, o que leva a justificar o estudo da organização atual desses portos dentro dos cenários global, nacional e regional. Apoiado em uma análise quali-quantitativa, a presente pesquisa buscou caracterizar a atual organização espacial dentro do contexto metropolitano. Historicamente, o Porto de Salvador constitui-se num importante atracadouro responsável por boa parte da circulação das riquezas produzidas pela hinterlândia de Salvador. Já o porto de Aratu, atualmente responsável por mais de 60% da movimentação de carga no estado da Bahia, foi projetado estrategicamente para atender as crescentes necessidades de uma área industrializada, caracterizando-o como o primeiro e mais importante complexo portuário industrial do estado voltado para a movimentação de carga, basicamente de químicos, petroquímicos e metalúrgicos beneficiados na Região Metropolitana de Salvador (RMS). Objetivando construir uma análise comparativa das situações dos dois principais portos baianos, observamos que ambos possuem comportamentos e organizações bem complementares, à medida que o porto de Salvador opera especificamente com cargas containerizadas, muitas delas oriundas das indústrias localizadas na RMS. Essas mesmas empresas demandam de Aratu a importação de grandes quantidades de matéria-prima que serão beneficiadas em suas instalações. A falta de investimento em infraestrutura representa um dos principais fatores de limitação para a expansão das atividades portuárias. Portanto, ambos os portos possuem características que os conferem diferentes grau de importância na reprodução do capital, contribuindo para a inserção semiperiférica do estado da Bahia no sistema de circulação da economia brasileira e internacional.

Palavras – Chave: Porto; Transporte Marítimo; Infraestrutura; Região Metropolitana; Desenvolvimento Urbano-Regional.

ABSTRACT

The ports are important equipments points responsible for the interconnection of great part of the local production with the most diverse markets. This specific characteristic confers them an important function: to intercross different material and immaterial flows with the proper speed and intensity demanded by the current period of history. Sometimes the ports do not acquire these nuances and become places of low dynamism in the international market. In the case of the ports of Aratu and Salvador, it is observed that both are in the semiperipheral dynamics of Brazilian circulation, what justify the study of the current organization of those ports inside the global, national and regional scenes. This research was supported in a qualitative-quantitative analysis, trying to characterize the current space organization of the metropolitan context. Historically, the port of Salvador consists an important mooring which is responsible for the great part of the circulation of the wealth produced for the hinterland of Salvador. On the other hand, the port of Aratu, currently responsible for more than 60% of the load movement in the state of the Bahia, was projected strategically to take care of the increasing necessities of an industrialized area, characterizing it as the first and the most important industrial port complex of that state involved mainly with chemistries, petrochemical and metallurgic benefited in the Metropolitan Region of Salvador (RMS). In order to construct a comparative analysis of the situations of those two main ports of Bahia, we observed that both of them have complementary behaviors and organizations; in the same time the port of Salvador operates specifically with container loads, most of them from industries located in the RMS. Those same companies demand from Aratu the importation of great amounts of raw material which will be benefited in their installations. The lack of investment in infrastructure represents one of the main factors which impede the expansion of the ports' activities. In conclusion, both the ports possess different characteristics that confer them a specific degree of importance in the reproduction of the capital, contributing for the semi peripheral insertion of Bahia state in the system of circulation of Brazilian and international economy.

Key-words: Port; Maritime transport; Infrastructure; Metropolitan Region; Urban-Regional development.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional dos Transportes Aquaviários
CODEBA	Companhia Docas da Bahia
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
CIA	Centro Industrial de Aratu
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CAP	Conselho da Autoridade Portuária
DNPVN	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LMP	Lei de Modernização dos Portos
PAC	Plano de Aceleração do Crescimento
OGMO	Órgão Gestor de Mão-de-obra
OMC	Organização Mundial do Comércio
PIB	Produto Interno Bruto
PIC	Pólo Industrial de Camaçari
PNB	Produto Nacional Bruto
RLAM	Refinaria Landulfo Alves
REVAP/MT	Programa de revitalização de áreas portuárias do Ministério dos Transportes
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
SPBTS	Sistema Portuário da Baía de Todos os Santos
TEGAL	Terminal de Produtos Gasosos
USUPPORT	Associação de Usuários dos Terminais Portuários de Salvador

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Região Metropolitana e os Portos de Aratu e Salvador	17
FIGURA 2 – Etapas dos procedimentos metodológicos	38
FIGURA 3 – Principais alterações no funcionamento dos portos brasileiros antes e depois da promulgação da Lei nº 8.630/93	59
FIGURA 4 – Movimentação total dos principais portos brasileiros no ano de 2006	68
FIGURA 5 – Principais portos brasileiros em movimentação de contêineres - 2006 (1.000)	69
FIGURA 6 – Movimentação total dos portos administrados pela CODEBA – 2006	73
FIGURA 7 – Planta Geral do Porto de Salvador.....	85
FIGURA 8 – Porto de Salvador: Guindastes de Pórtico.....	86
FIGURA 9 – Porto de Salvador: Cais de uso privado arrendado à TECON SALVADOR S.A.....	87
FIGURA 10 – Acesso do porto à BR-324 dificultado pelo intenso tráfego de veículos na Avenida Mario Leal Filho.....	88
FIGURA 11 – Armazém de contêineres localizados nas margens da BR-324, Porto Seco Pirajá – 2007	89
FIGURA 12 – Fluxo de importação e exportação do Porto de Salvador (em mil t) – 2006.....	95
FIGURA 13 – Rede de transporte marítimo – 2006	98
FIGURA 14 – Planta Geral do Porto de Aratu	120
FIGURA 15 –Terminal de granéis sólidos / Píer I	121
FIGURA 16 –Terminal de granéis líquidos	123
FIGURA 17 – Terminal de Produtos Gasosos (TEGAL).....	125
FIGURA 18 – Fluxo de importação e exportação do Porto de Aratu (em mil t) – 2006	134
FIGURA 19 – Fluxos das linhas de transporte marítimo geradas pelo porto de Aratu – 2006.....	135

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – Brasil: percentual de investimentos públicos nos diferentes modais de transporte 1995 - 2000.....	51
GRÁFICO 2 – Brasil: evolução da movimentação de carga total dos – 1995 - 2006	61
GRÁFICO 3 – Evolução Histórica da Movimentação de Carga nos Portos Administrados pela CODEBA (1000 t) – 1997 -2006	72
GRÁFICO 4 – Participação por espécie de carga em toneladas nos portos administrados pela CODEBA – 2006	74
GRÁFICO 5 – Evolução da Movimentação de carga do porto de Salvador no período de 1995 a 2006	90
GRÁFICO 6 – Evolução da movimentação de carga do Porto de Salvador, por natureza	99
GRÁFICO 7 – Porto de Salvador: Índice médio geral do tempo de atracação dos cais 2006 X carga movimentada – 1995 -2006	102
GRÁFICO 8 – Movimentação de carga geral por operador portuário qualificado (%)	103
GRÁFICO 9 – Porto de Salvador: preço médio da tonelada movimentada (t / US\$ FOB) – 1996 – 2006	104
GRÁFICO 10 – Evolução da Movimentação de carga no porto de Aratu no período de 1995 a 2006.....	126
GRÁFICO 11 – Avaliação dos Portos Brasileiros	136
GRÁFICO 12 – Problema com o acesso Rodoviário nos Portos/ Pesquisa com Embarcadores	138
GRÁFICO 13 – Tempo Médio de espera para atracação do Navio segundo Armadores e Agentes.....	138
GRÁFICO 14 – Porto de Aratu valores de importação e exportação e tonelada movimentada – 2000 – 2006.....	139

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Comparativo entre os modais de transportes	48
QUADRO 2 – Objetivos da nova legislação portuária	56
QUADRO 3 – Conselho de Autoridade Portuária	57
QUADRO 4 – Principais características dos portos baianos administrados pela CODEBA	71
QUADRO 5 – Principais problemas identificados no porto de Aratu	137

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Brasil: toneladas transportadas em % por modal – 2004 - 2006	50
TABELA 2 – Brasil: condições gerais das rodovias – 2006	52
TABELA 3 – Brasil: indicadores de desempenho médio dos portos – 2005	61
TABELA 4 – Principais problemas identificados nos portos brasileiros	64
TABELA 5 – Custo médio de movimentação de contêiner – 1999	66
TABELA 6 – Portos brasileiros, <i>ranking</i> , porte, classificação e participação no PIB (%).....	67
TABELA 7 – Comércio Exterior - Movimento do porto de Salvador em 1956	81
TABELA 8 – Principais Clientes do porto de Salvador/ 2006	84
TABELA 9 – Valores Comerciais por sentido de operação (U\$\$ FOB)	92
TABELA 10 – Principais produtos (desembarcados) importados em toneladas/ Porto de Salvador	93
TABELA 11 - Principais produtos (embarcados) exportados pelo porto de Salvador em Toneladas – 1995/2006.....	96
TABELA 12 – Movimentação de contêiner cheio por tipo de navegação pelo Porto de Salvador – 1996 – 2006	100
TABELA 13 – Porto de Salvador: movimentação de contêineres por operador portuário qualificado em unidade – 2004 – 2006.....	103
TABELA 14 – Principais usuários do Porto de Aratu - 1995-2006.....	119
TABELA 15 – Movimentação de Carga no porto de Aratu por sentido de operação (t) – 1996- 2006.....	130
TABELA 16 – Principais produtos (embarcados) exportados pelo porto de Aratu em Toneladas – 1999 – 2006.....	131
TABELA 17 – Principais produtos (desembarcados) importados pelo porto de Aratu em toneladas – 1996 – 2006.....	132
TABELA 18 – Porto de Aratu: tonelada movimentada por operador portuário qualificado – 2006	140

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
1.2	A questão portuária como uma questão geográfica	21
1.3	Procedimentos Metodológicos.....	35
2	A GEOGRAFIA DO TRANSPORTE MARÍTIMO NO BRASIL	39
2.1	Conceitos básicos do transporte marítimo	43
2.2	A matriz do transporte brasileiro de carga	47
2.3	A importância da modernização dos portos em tempos de globalização	53
2.3.1	As implicações da lei de modernização dos portos	54
2.4	Sistema portuário brasileiro: movimentação de carga e evolução estatística.....	62
2.4.1	Principais portos brasileiros: movimentação de Cargas e evolução estatística.....	65
2.4.2	O sistema portuário baiano e a CODEBA	69
3	O ESPAÇO PORTUÁRIO NA CIDADE DO SALVADOR	76
3.1	Características atuais do porto de Salvador no contexto urbano-regional	83
3.1.1	Infraestrutura portuária.....	85
3.2	Evolução da movimentação de carga no porto de Salvador	90
3.2.1	Os fluxos de importação e exportação	91
3.3	Um porto especializado em contêineres	99
3.4	Os indicadores de desempenho e os operadores portuários	101
3.5	Porto de Salvador e a Ford Bahia: questões operacionais na movimentação de carga	108
4	O PORTO INDUSTRIAL DE ARATU	113
4.1	Características atuais do porto de Aratu no contexto metropolitano	118
4.1.1	Infraestrutura portuária	120
4.2	Evolução da movimentação de carga no porto de Aratu	125
4.2.1	Os fluxos de importação e exportação	129
4.3	Os indicadores de desempenho e os operadores portuários	136
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	142
	REFERÊNCIAS	150

1 INTRODUÇÃO

O mundo do tempo real, dos tempos rápidos inseriu as atividades portuárias numa nova economia de escala intensificada pelos crescentes e velozes ritmos de fluidez e de trocas comerciais em um contexto global. Sendo assim, o estudo do movimento dos portos brasileiros ajuda a compreender a lógica das relações comerciais existentes entre os diversos pontos do globo, facilitando o entendimento e a explicação da inserção do país no processo das trocas comerciais.

Atualmente, o modal marítimo é o de maior capacidade de transporte de carga entre todos os existentes. Aparece como o mais abrangente e importante modal de transporte de mercadorias e também como responsável pela movimentação da maior parte da carga transacionada internacionalmente, no que concerne à operação de exportação e importação. No Brasil, 93% da carga que entra e sai do país, por meio de atividades de exportação e importação utiliza esse modal de transporte.

Os terminais marítimos configuram-se como importantes pontos de partida e chegada das relações comerciais regionais, nacionais e globais. Assim, os portos constituíram-se em importantes pontos 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, p. 57).

Pela análise do porto pode-se constatar a dinâmica das relações comerciais do local com o seu ambiente exterior, funcionando como “nós” de integração entre a cidade e sua região, conectadas às redes da mundialização. A partir dessa idéia, torna-se mais fácil vislumbrar as atuais funções que as praças portuárias vêm adquirindo nos últimos tempos, a organização e gerenciamento dos fluxos contínuos voltados para a circulação e a produção do consumo inerentemente veloz.

A respeito do aumento da circulação internacional de mercadorias a Organização Mundial do Comércio (OMC) “[...] coloca em evidência um crescimento duas vezes mais rápido da circulação de mercadorias em relação ao da produção, durante os últimos vinte anos [...]” (BAUDOIN, 1999, p. 30) deixando bem clara a importância dos sistemas de

transportes como fator fundamental para o desenvolvimento atual dos espaços produtivos, dentro de uma cadeia flexível de produção e circulação, onde os portos estabelecem o papel de conectividade entre os pontos de saída e chegada dessas redes do transportes marítimos. Dessa forma, os portos constituem “nós” que permitem passar os fluxos ligados às redes flexíveis e hierarquias sobre os mais diferentes espaços de circulação de mercadorias.

Com o aceleramento dos processos das trocas comerciais, as redes de fluxos materiais e imateriais buscam atender a nova lógica do capital, a da aceleração do consumo que só pode se materializar através da circulação de pessoas e produtos. Santos (2002, p. 268) exemplifica essa importância ressaltando que,

[...] no processo global da produção, a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita, os fluxos se tornam mais importantes ainda para a explicação de uma determinada situação. O próprio padrão geográfico é definido pela circulação, já que esta, mais numerosa, densa, mais extensa, detém o comando das mudanças do valor do espaço.

Diante dessa nova dinâmica de articulação, o trinômio porto-cidade-região aparece como uma das principais relações de interatividade desse amplo e complexo ambiente global, fortalecendo a concepção histórica do porto como centro de desenvolvimento local e regional. Segundo Stan; Slock (1999, p. 203), “[...] em várias partes do mundo o desenvolvimento do porto tem sido um elemento essencial e estratégico para o desenvolvimento econômico [...]” já que ele é o responsável pela articulação dos fluxos nacionais e internacionais de mercadoria.

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

Essa 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 numa porção do espaço geográfico, que compõe o substrato fundamental das relações que movem a transformação dos espaços produtivos da cidade e da região de influência imediata.

Todavia, considerar o porto como importante parte do espaço implica tratá-lo como produto de um processo histórico, como uma instância social que estabelece inter-relações com outras instâncias, como a econômica, a político-institucional e a cultural. Então, os portos de Salvador e de Aratu constituem cada um, um ponto no espaço geográfico que

[...] testemunha um momento de um modo de produção pela memória do espaço construído, das coisas fixadas na paisagem criada. Assim, o espaço é uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança de processos; ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes enquanto que outros criam novas formas para se inserir dentro delas (SANTOS 1978, p.138).

A respeito dessa concepção, os portos são resultantes de um processo histórico, materializado no espaço por meio de subtrações e adições de novos instrumentos de trabalho, caracterizando os portos como produto de uma sociedade que passou por diferentes momentos geohistórico no decorrer da sua formação.

Historicamente, o porto de Salvador encontra-se intimamente ligado ao desenvolvimento da economia local e regional, sendo responsável pela integração da economia baiana com os mais diversos territórios, principalmente com a região do Recôncavo/Bahia, 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.

O porto de Salvador, durante um longo período que vai desde a fundação da cidade do Salvador, em 1549, até a transferência da capital da colônia para a cidade do Rio de Janeiro, em 1793, representou para a colônia portuguesa a principal porta de exportação, ou seja, o mais importante porto do Atlântico Sul, caracterizando a cidade do Salvador como uma das mais prósperas de toda a colônia. Vasconcelos (2002, p. 12) ressalta “[...] seu longo passado, e a sua riqueza durante o período colonial, quando destacava-se como porto exportador de açúcar e de fumo, e como porto de entrada de mercadorias européias e de escravos africanos”.

Este porto caracterizava-se, nesse período, como um ponto de circulação de fluxos intensos, responsável pela ligação da tradicional *hinterland*, o Recôncavo Baiano, com o mercado mundial. Concomitantemente, o porto fortalecia a cidade e sua região, que usufruíam desse equipamento para o transporte das mercadorias. Santos (1959) revela que o porto de Salvador exercia uma atividade de exportação de produtos primários cultivados nas suas proximidades e de importação de produtos manufaturados; o porto e a cidade desenvolviam-

se e, simultaneamente, contribuía para a valorização da região circundante, esboçando o papel que ele desempenharia ao longo da história. Santos (1959) evidencia que:

A função portuária da cidade do Salvador existiu desde o início da vida urbana e foi desde logo uma condição necessária à realização das outras funções. [...] ao seu porto que a cidade deve a possibilidade de comandar as relações entre um mundo rural produtor de matérias-primas, que sofreram em parte uma transformação primária, e um mundo industrial [...] Esta é, sem dúvida, a principal característica do porto de Salvador, estreitamente ligado, desde os primeiros tempos, à economia regional, inicialmente do Recôncavo e, depois, de um território mais extenso (SANTOS, 1959, p. 71).

Desse modo, ao passo em que a região prosseguia em seu desenvolvimento, o porto aparecia como uma porta de possibilidades de saída da produção regional e de entrada das mercadorias produzidas no exterior.

A partir dessas observações, a questão porto-cidade-região, dentro de uma análise temporal, permite-nos entender a evolução dos processos de modificação e articulação existentes nessa temática e suas implicações no processo de construção e reestruturação do espaço produtivo e da transformação da paisagem construída por adição de novos equipamentos tecnológicos ligados ao porto.

Durante o século XX, o Brasil experimentou um surto de crescimento econômico proporcionado pela política interna brasileira, que repercutiu num processo de modernização. Na Bahia, são implantados os projetos de reurbanização e de industrialização da cidade e seu entorno. Políticas públicas foram criadas no intuito de minimizar as desigualdades regionais existentes entre o Sudeste “dinâmico” e o Nordeste “subdesenvolvido”. Todavia, a Bahia se beneficiava desses projetos industriais de desenvolvimento da base econômica; concentrados na Região Metropolitana de Salvador (RMS); esses projetos beneficiaram a inserção e aprimoramento de técnicas modernas que resultaram na sua industrialização.

Essas transformações políticas, técnicas e científicas possibilitaram um novo arranjo organizacional das atividades portuárias soteropolitanas, visto que esses avanços implicaram diretamente na transformação da relação do porto de Salvador com a cidade e a região. O porto de Salvador, que até aquele momento atendia as necessidades da cidade e da região, passa a ter a concorrência do porto de Aratu que, aos poucos, vai retirando do porto de Salvador funções importantes e especializando-se em algumas áreas (especialmente no transporte de químicos e derivados), para as quais Salvador não possuía equipamentos especializado.

Entre os anos de 1960 e 1980 a situação da economia baiana e metropolitana começou a se redefinir a partir de iniciativas estatais que possibilitaram o crescimento da nova indústria baiana e com a implantação das atividades de extração e refino do petróleo no Recôncavo, por meio da Petrobras, e, posteriormente, da implantação da Refinaria Landulpho Alves em Mataripe (RLAM), como explica Almeida (2006):

Nas duas décadas seguintes à implantação da empresa (Petrobras), a economia do entorno de Salvador continuou transformando-se aceleradamente, sobretudo com a expansão de uma nova indústria centrada na petroquímica e na metalurgia. A RLAM estimulou, ainda no final dos anos de 1950, o investimento em fábricas de produtos químicos, que visavam ao aproveitamento das matérias-primas disponibilizadas pela refinaria. [...] O grande salto de qualidade na evolução da indústria baiana dar-se-ia, entretanto, com os investimentos nas fábricas do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) (ALMEIDA, 2006, p. 22).

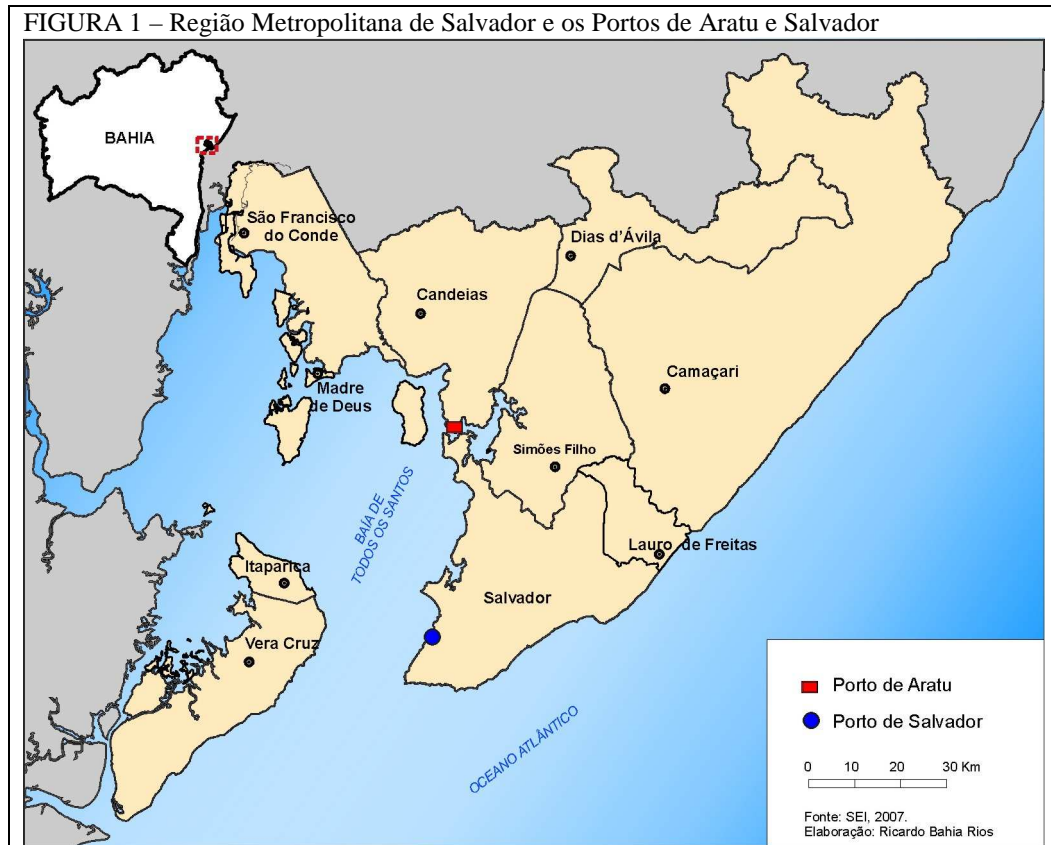
Essa nova dinâmica industrial trouxe para a RMS a necessidade da construção de um novo porto voltado para a exportação e importação dos produtos da base industrial, esta, recém instalada no entorno de Salvador e principalmente ligada ao setor petroquímico, que se encontrava em pleno desenvolvimento. Nessa conjuntura, a instalação de um porto industrial representou um importante passo para a continuidade do desenvolvimento econômico industrial da região.

A instalação de um porto na Baía do Caboto, no município de Candeias (Figura 1) originou-se com o projeto de implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA) em 1968. A idéia era de que o pólo industrial mudaria o perfil econômico do estado, necessitando, portanto, de suporte logístico para o escoamento de sua produção e importação de matérias-primas e insumos.

Em 1º de outubro de 1971 foi aprovado pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis do Ministério dos Transportes o projeto de implantação do porto de Aratu e foram iniciadas, na mesma data, as obras a cargo do Governo estadual. A inauguração das primeiras instalações de acostagem e depósitos ocorreram em 26 de fevereiro de 1975, com a atracação do navio Guanabara. Atualmente, o porto está vinculado à Companhia Docas da Bahia (CODEBA) que exerce a atividade de autoridade portuária, responsável pela administração dos portos federais baianos (Aratu, Ilhéus e Salvador).

Em 1993, a Lei 8.630, também conhecida como Lei de Modernização dos Portos Brasileiros, estabeleceu reformas sobre o setor portuário brasileiro, objetivando engendrar um ambiente competitivo, inter e intraportos, e, ao mesmo tempo, criar as condições para o aporte de recursos privados. Essa lei rompeu o conceito de Sistema Portuário Nacional, instaurando

um novo modelo institucional, em que os portos públicos são entendidos como unidades individuais organizadas e o Estado, embora permanecendo como o detentor da infraestrutura, não mais atua como prestador dos serviços.



A Lei de Modernização dos Portos Brasileiros estabeleceu para os portos de Salvador e Aratu profundas transformações com a entrada do capital privado nas atividades portuária. 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, no contexto nacional e global.

Nesse novo momento histórico da cidade e da região, o sistema portuário da Baía de Todos os Santos (SPBTS) reaparece como o principal entreposto dessas relações de trocas, resultando em movimentos internos das suas atividades econômicas que foram espelhados sobre uma nova configuração espacial da cidade e da região.

Entre as décadas de 1990 e 2000, a Bahia passou por um processo de consolidação da atividade industrial, onde o setor já representava 35% do PIB do estado, com tendência a

umentar. A Bahia aparece como terceiro estado que mais cresceu no Brasil nesse setor, refletindo o crescimento industrial no segmento automobilístico, petrolífero, de papel e celulose, além de entrar com a operação de novos projetos industriais resultantes da política de atração de empresas (AGECOM, 2006).

A produção industrial baiana registrou, no geral, nas últimas décadas, taxas positivas que são verificadas diretamente pelo aumento das atividades dos portos baianos, entre eles o porto de Salvador, que se encontrava em declínio após sua fase áurea no início do século XX, período que adquiriu grande significância no cenário nacional.

Com essa nova reestruturação das atividades dos portos da RMS, ocorre, então, uma interação entre o desenvolvimento porto-cidade-região com o modelo de industrialização iniciado no Brasil e na Bahia em meados do século XX, que resultou na transformação do porto de Salvador (de exportação de produtos agrários para a exportação de produtos industrializados containerizados), bem como no crescimento das atividades portuárias de Aratu, gerando uma nova dinâmica para o estado. Silva (2003, p.111) revela que a Bahia encontra-se, então, em um “[...] crescimento recente da base industrial e dos serviços especialmente aos setores ligados à indústria automobilística”.

Nesse novo período vivenciado pela economia metropolitana, os portos aparecem como centros capazes de movimentar fluxos intensos de trocas comerciais. Como resultado, porto de Salvador transformou-se no principal porto de movimentação de contêineres do Norte-Nordeste, e o porto de Aratu passou à condição de um dos dez maiores portos em movimentação de carga do Brasil.

Nesse contexto de crescimento econômico, profundas alterações serão empreendidas sobre o espaço geográfico baiano, principalmente no entorno de sua metrópole e em áreas distantes, sob a égide de um crescimento econômico recente alicerçado nas bases industriais, mas também na agro-indústria. Os portos são modernizados e expandem sua região de influência.

Para atender essa nova situação, os portos baianos foram transformados e dinamizados principalmente devido a entrada de investimentos privados de modo a fortalecer a sua função e ampliar ainda mais a hinterlândia, o que implicar em mudanças, como sugere Porto (1999):

Os portos brasileiros, na virada do século, terão duas tarefas básicas, a de perseguir o padrão de tecnologia operacional da atividade (inclusive infraestrutura) e modelar suas estruturas organizacionais para o atendimento a uma atividade cada vez mais comercial e competitiva, sob a égide do consumidor (PORTO, 1999, p. 218).

Grandes transformações mundiais serão encontradas (seletivamente) em alguns lugares. Assim, a Bahia insere-se num processo de relações complexas ligadas ao mercado nacional - mundial que implicar em transformações de remodelamento das diferentes lógicas de ordenação espacial.

A respeito dessa nova ordem internacional de mercado, Baudouin (1999) aponta novas relações de trocas comerciais, que por sua vez resulta em “desenhos econômicos” produzidos para atender grandes esferas geoeconômicas em prol das grandes multinacionais. Sendo assim, blocos como:

[...] A União Européia, a Alena, a Asecan ou o Mercosul constituem algumas dessas esferas geoeconômicas coerentes usadas pelas multinacionais para racionalizar a mercadorização de suas produções. Globalização quer dizer precisamente que não existe mais um mercado mundial massificado, crescendo regularmente da Europa à América do Norte, em direção ao Japão e à Ásia. Existem, sim, mercados considerados hoje em sua especificidade, tanto por seus fatores de produção, quanto no que concernem seus modos de consumo (BAUDOUIN, 1999, p. 31).

Inserido nessa lógica global, os portos adquiriram grande importância, em virtude das relações comerciais, culturais e políticas que atuam sobre a sociedade e a economia, de forma a gerar uma mundialização do espaço geográfico e carregar consigo novos significados aos lugares que estão, cada vez mais, ligados ao processo produtivo e de consumo. Isto estruturaria os portos em traços de união engrenados numa reorganização das funções entre diferentes frações do espaço, favorecendo o aumento da importância do setor portuário de acordo com sua virtualidade e potencialidade, aumentando as possibilidades de cada lugar de afirmar-se e diferenciar-se em nível mundial.

Sob a égide das trocas comerciais, os portos de Salvador e de Aratu reaparecem para o século XXI como pontos estratégicos que contribuem para o desmantelamento de características arcaicas, podendo atuar como um elemento impulsionador para o desenvolvimento e aperfeiçoamento da RMS, ao passo que o setor portuário é extremamente importante para a economia do país e da Bahia, na medida em que permite o escoamento da produção nas mais diversas escalas de produção.

As relações entre as mais distintas regiões tendem a se estreitarem sejam economicamente ou culturalmente. O mundo tende a tornar-se uno. Nessa perspectiva, a questão portuária começa a ganhar espaço nos debates da sociedade em geral. Se anos atrás o tópico se restringia a pequenos grupos de especialistas e empresários ligados ao comércio

exterior, hoje a problemática atinge uma parcela maior da sociedade e, inclusive, no meio acadêmico, muito em função dos ricos debates estabelecidos pela comunidade científica e por intermédio da ampla divulgação estabelecida pela imprensa brasileira nos últimos tempos.

Considerando a importância do SPBTS para o desenvolvimento da cidade do Salvador e sua região em de um contexto atual, esta pesquisa objetiva analisar a atual organização e dinâmica dos portos de Salvador e de Aratu nos contextos urbano e metropolitano a partir do entendimento de suas inserções nos cenários nacional e global, como também de suas respectivas funções. Observando os portos pelas variáveis exportação e importação, esta dissertação busca compreender a lógica das operações portuárias modernas dos portos de Salvador e de Aratu, haja vista, principalmente, a inserção da questão portuária na própria política industrial, tecnológica e de comércio exterior do estado da Bahia.

Um levantamento do estado da arte, referente ao assunto leva-nos a considerar que, na última década, o debate sobre os portos brasileiros e mundiais vem crescendo. Muitos estudos vêm sendo feitos principalmente no que tange aos mais importantes portos do país: Santos (SP) e Sepetiba (RJ) (OLIVEIRA, 2007; SILVA; COCCO, 1999). Na escala regional, podemos destacar o estudo realizado acerca o porto de Ilhéus, pelo professor Santos (2001), no qual destaca o contexto do porto de Ilhéus dentro da crise regional. Em relação ao porto de Salvador e de Aratu, alguns artigos foram publicados, contudo, nenhum deles se aprofunda na problemática da organização e dinâmica dos portos baianos. Dessa forma, esta pesquisa visa preencher uma lacuna ainda pouco explorada dentro dos estudos geográficos.

É preciso considerar que poucos ramos de atividade sofreram alterações políticas e econômicas tão profundas, em tão curto espaço de tempo, como a atividade portuária no Brasil. Como resultado da privatização de suas operações, viabilizada pela Lei de Modernização dos Portos, e da introdução de novas tecnologias, como a dos contêineres que possibilitou modificações das “[...] operações tanto das empresas de navegação quanto das áreas portuárias [...]” (LACERDA, 2004, p. 217), as empresas de navegação foram impulsionadas a se expandir “[...] sua atuação do trecho marítimo do transporte para os trechos terrestres, oferecendo serviços logísticos porta-a-porta” (LACERDA, 2004, p. 217).

Os portos possuem significativa importância para o desenvolvimento urbano-regional. Desde sua *gênese*, os portos configuram-se como a principal porta de saída e entrada dos produtos para o mercado exterior, revelando-se como importante entreposto de distribuição para os mais diversos mercados. Isso ocorre, principalmente, quando conceituamos a atividade portuária como um sistema reticular composto de um centro de negócios, que

abrange diversos setores da economia começando pela agricultura e terminando em aparelhos eletrônicos. Com isto, todos os setores da economia, inclusive os de serviços, estão hoje presentes na agenda de exportação e importação portuária baiana.

Contudo, este trabalho enquadra-se dentro da Geografia Urbano-Regional, dos Transportes e das Redes, com o objetivo de analisar e compreender o papel dos portos dentro de uma lógica de integração local-regional, visando, destacar, a importância funcional dos transportes como um dos principais agentes modeladores do espaço.

O tema justifica-se, dentro da Ciência Geográfica, quando olhamos pelo prisma mais amplo das relações espaciais entre o porto e sua hinterlândia, pois as operações portuárias não se reduzem única e exclusivamente à faixa do cais, expande-se num sistema logístico, que envolve desde os armazéns e entrepostos no interior do país até a sua concretização de armazenamento na área retroportuária e no acondicionamento dentro das embarcações. Também partimos da premissa da importância geográfica dos portos de Salvador e de Aratu para o desenvolvimento da cidade e da região e seus reflexos para inserção das mesmas na economia nacional e global, bem como das interações governamentais, econômicas e sociais entre o trinômio porto-cidade-região, com as demais regiões do Brasil e do mundo.

1.2 A QUESTÃO PORTUÁRIA COMO UMA QUESTÃO GEOGRÁFICA

As relações intrínsecas em volta das questões urbanas, regionais e portuárias que a presente pesquisa envolve na elaboração do seu marco teórico-conceitual buscam estabelecer uma relação existente entre a importância geográfica e econômica do porto para o crescimento da economia urbano-regional e como tal se comporta diante dos crescentes e atuais fluxos econômicos mundiais.

Entendendo os portos como uma instância econômica e social dentro da cidade do Salvador e região, responsáveis de modo direto e/ou indireto pela circulação interna e externa de produtos, pessoas, idéias, os portos de Salvador e Aratu configuram-se como “nós” sobre uma porção do espaço baiano, capazes de realizar e transformar o desenvolvimento da cidade e seu entorno, responsáveis pela materialização de parte dos fluxos que interligam a cidade e a região à economia de mercado. Como consequência, a organização espacial é, cada vez mais, estabelecida em função da circulação das mercadorias, pois o atual período exige a necessidade de articulação entre os pontos espalhados sobre o espaço.

Os portos aparecem como equipamentos responsáveis pela conectividade da cidade/região com as mais distintas esferas tanto a econômica, quanto cultural. Dessa forma, o espaço geográfico é colocado como ponto relevante dentro da problemática porto-cidade-região, o que representa entender o espaço a partir das relações que os portos mantêm com a cidade e sua região de influência imediata ou fora dela. Santos (1997) explica que:

O espaço seria um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre estes objetos, não entre estes especificamente, mas para os quais eles servem de intermediários. Os objetos ajudam a concretizar uma série de relações. O espaço é resultado de ações dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais (SANTOS, 1997, p. 71).

O espaço é formado de fixos e fluxos. Onde temos fluxos que originam fixos e fixos que originam os fluxos, tudo isso é o espaço. Enquanto os fixos nos dão os processos imediatos do trabalho, que também são os próprios instrumentos de trabalho das forças produtivas. Os fluxos representam os movimentos, a circulação, dando também a explicação dos fenômenos do consumo (SANTOS, 1997).

Sobre o conceito de desenvolvimento, entende-se o sentido mais amplo, correlacionado a vários segmentos da sociedade, os quais são ligados especificamente à esfera local, regional e nacional (SILVA; SILVA, 2003), fugindo de velhas acepções de desenvolvimento estanques, estreitamente correlacionados ao setor econômico – financeiro. Atualmente:

O desenvolvimento deve ser visto em seu sentido mais amplo, valorizando o crescimento com efetivo a distribuição de renda, com superação significativa dos problemas sociais e sem comprometimento ambiental, o que só pode ocorrer com profundas mudanças nas estruturas e processos econômicos, sociais, políticos e culturais de uma determinada sociedade (SILVA; SILVA, 2003, p. 159).

Em relação às questões portuárias e sua interferência no conjunto da cidade e região, podemos analisar a questão histórica e, posteriormente, as novas direções tomadas pelos agentes que controlam o funcionamento dos portos modernos frente à globalização.

Santos (1959) menciona, em sua obra *O Centro da Cidade do Salvador*, a importância histórica do porto e da cidade, que segundo o autor “foi, durante três séculos, a aglomeração mais importante e mais populosa do Brasil, o seu porto era o principal do país” (SANTOS, 1959, p. 29). Evidenciando a estreita ligação entre o porto, a cidade e a região, onde ambos alcançavam novos patamares de desenvolvimento com o apoio logístico do porto, contudo, “a função portuária crescia, ao lado das funções primitivas: administrativas e militar. Essa

função portuária adquiria importância à proporção que a cultura de cana-de-açúcar se estendia, porém não somente por essa razão (SANTOS, 1959, p. 36).

Observa-se a existência de uma relação entre o Recôncavo, produtor de cana-de-açúcar, e a cidade do Salvador, que através do porto era a responsável pela distribuição da produção, para o mercado externo, desse modo,

Salvador aproveitava a valorização da região circundante, primeiro porque presidia às trocas, que se faziam, sobretudo por via d'água, depois porque era o único entreposto para o abastecimento dessa área, em relação aos produtos que recebia de Portugal. [...] um porto de exportação de produtos agrícolas não consumíveis localmente, bem como o de porto de importação de utilidades que é incapaz de produzir, mas que necessita, seja para sua própria população, seja para a do seu "*arrière-pays*" (SANTOS, 199, p. 36-37).

Ainda no período colonial, a cidade começa a delinear o papel de uma importante praça portuária, que ela desempenharia dentro da esfera regional, nacional e global, constituindo a base fundamental no estabelecimento da cidade e da região.

Com a decadência das lavouras baianas ao longo do século XX, a mudança da pauta de exportação do Brasil e a mudança do eixo econômico para região Centro-Sul, associada à modernização em marcha no país que privilegiou essa região, somada à uma integração nacional calcada na estrutura rodoviária, em conjunto à falta de investimento para a remodelação da economia baiana e do porto, resultaram em uma crise portuária que será refletida sobre a cidade-porto-região, onde "[...] O papel de redistribuição tornou-se insuficiente para guardar a Salvador à possibilidade de manter com sucesso as antigas correntes comerciais, principalmente porque seus meios de transportes eram deficientes e precisavam ser remodelados" (SANTOS, 1959, p. 51).

A mudança da base econômica do estado, baseada em incentivos que visavam instalações industriais no entorno da metrópole baiana, proporcionou à cidade e à região um crescimento acelerado das atividades de exportação e importação do setor industrial. Tudo isso atrelado ao declínio das atividades agromercantis no Recôncavo Baiano constituíram fatores decisivos para o surgimento e fortalecimento da Região Metropolitana de Salvador (RMS). Dessa forma:

Mudando o perfil da indústria regional, os investimentos na RLAM, no CIA e no COPEC, modificaram também a macroestrutura da economia baiana e causaram impactos intensos na economia de Salvador e de sua *hinterland* imediata. A participação da indústria no PIB estadual saltou de 12,0%, em 1960, para 31,6% em 1980 e 38,1% em 1990 (MENEZES, 2001, apud ALMEIDA, 2006, p. 25).

O elevado investimento industrial e a entrada em operação das fábricas do Pólo Petroquímico aceleraram o incremento do PIB baiano, onde, no período de 1970 a 1980, foram registradas taxas superiores de crescimento anual em relação ao Nordeste e a do Brasil no mesmo período¹.

Para Almeida (2006), essa industrialização setorial e concentrada no estado da Bahia pode ser encarada “[...] de um ponto de vista muito restrito, levando-se em conta apenas o produto e a estrutura setorial da sua economia, poder-se-ia dizer que a economia baiana, e principalmente a de Salvador e sua periferia, havia se industrializado” (ALMEIDA, 2006, p. 25).

Com essa nova dinâmica industrial, o porto de Salvador, que até aquele momento atendia as necessidades de uma economia agro-exportadora, tornou-se um enclave para o crescimento dessa “nova economia” industrial. Esse fato justificou ainda mais o acerto de decisão em construir o novo porto em Aratu, um porto especializado para atender as reais necessidades da indústria na RMS.

A implantação de um porto, concebido para atender às indústrias instaladas no Centro Industrial de Aratu (CIA), e, posteriormente, também no Pólo de Camaçari, tornou-se emergencial. Dentro dessa conjuntura, na década de 1970, foi inaugurado o Porto de Aratu, composto por terminais especializados de granéis sólidos, líquidos e gasosos, voltados para o abastecimento e exportações das novas indústrias instaladas no CIA e em Camaçari.

Não obstante esses fatos iniciavam-se para o porto de Salvador uma redução de sua importância para a economia da cidade e da região imediata, superada somente na década de 1990, devido à criação do terminal privativo da TECON/S.A², o qual resultou na consolidação da containerização do porto e, conseqüente, aumento da movimentação de carga.

Atualmente, os portos de Aratu, e principalmente o de Salvador, vêm re-adquirindo uma importância relevante para a economia do estado, devido ao desenvolvimento industrial, aparecendo como portos capazes de realizar a integração da economia regional ao mercado

¹ A taxa média de crescimento real do PIB baiano na década de 70 foi de 11,4% contra 9,7% do Nordeste e 8,6% do Brasil. Esse crescimento, determinado pelo setor secundário, contribuiu de forma positiva para a dinâmica do terciário da economia baiana, particularmente na Região Metropolitana de Salvador (RMS). Entre 1980 e 1990, o PIB baiano cresceu a uma taxa média de 2,4%; de 1990 a 1995 a expansão foi de apenas 1,1% a.a.. Essas expansões sempre foram determinadas por espasmos setoriais e/ou melhorias no ambiente macroeconômico nacional, como a ocorrida nos anos de 1994 e 1995, com o Plano Real, que possibilitou um crescimento de, respectivamente, 6,7% e 1,8% do PIB estadual, puxado pela atividade comercial (TEIXEIRA; GUERRA, 2000).

² Empresa do grupo Wilson, Sons terminais, responsável por cerca de 90% da movimentação de contêineres no porto de Salvador.

nacional e global. Segundo o Centro Internacional de Negócios da Bahia, as exportações baianas encerraram o primeiro semestre de 2006 alcançando o patamar dos US\$ 3,1 bilhões.

A Lei de Modernização dos Portos proporcionou uma entrada de capital bastante significativo, por intermédio do arrendamento das instalações portuárias. A *Wilport*, Operadora Portuária, no ano de 1999 arrendou a área junto à Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA) para exploração pelo valor de R\$ 37 milhões na condição de investir mais de R\$ 15 milhões na modernização do terminal (A Tarde, 1999). Essa informação apenas contribui para compreender a proeminência atual do porto.

Cabe aqui destacar algumas perspectivas na qual circunda a elaboração da pesquisa referente à modernização do sistema portuário nacional e sua entrada no período-técnico-científico-informacional, assim como sua participação frente aos processos globalizantes da produção e circulação de mercadorias.

Silva; Silva (2003, p. 113) revelam que “[...] em nossos dias, a globalização, ao integrar, de forma comum, as cidades em um novo e acelerado tempo, exige ações e reações dos mesmos de forma contínua e rápida”. Essa globalização, excludente e claramente econômica, voltada para atender as necessidades de produzir e consumir acaba, por vezes, passando sobre as regiões, países, lugares, culturas. Santos (1997) destaca que, no atual período da história, as regiões aparecem com versões distintas da mundialização, visto que as crescentes relações de troca e a nova divisão do trabalho, propiciam uma interdependência das mais diversas economias espalhadas pelo mundo.

No âmbito da globalização, os gestores dos portos brasileiros, inclusive os de Salvador e de Aratu, devem compreender rapidamente as novas funções, a eles atribuídas: a de organização e gerenciamento dos fluxos contínuos, conectados à produção e ao consumo a partir de redes de extensão ampla e competitiva (SILVA; COCCO, 1999).

Desse modo a relação porto-cidade se modifica, pois esses fluxos dinâmicos acabam sendo refletidos sobre a instância local-regional. “Nessas circunstâncias, a cidade ganha uma nova dimensão e um novo papel, mediante uma vida de relações também renovadas, cuja densidade deve incluir as tarefas ligadas à produção globalizada” (SANTOS, 2000, p. 95). Idéia que conduzem Silva; Cocco (1999, p. 57) a concluir que “[...] a cidade portuária cumpre uma função de interface comercial mundial, atraindo para sua região e território internos, empregos e mais-valia, mesmo que essa não beneficie direta e exclusivamente a cidade”. No qual resulta em uma relação entre o porto e sua região de influência imediata, de conexão com

o mercado de consumo e produção, dentro de uma noção de porto com uma área de desenvolvimento. Isto propicia a criação e manutenção direta de um conjunto diverso de atividades e empregos no próprio porto, mas também promovem a criação de outros serviços comerciais e atividades de todo tipo na cidade e a região, oferecendo mais oportunidades de crescimento (LLOVERA, 1999).

Contudo, o Sistema Portuário da Baía de Todos os Santos (SPBTS) passa por uma nova situação, o da modernização, tentando encaixar-se nesse processo com a criação de terminais de contêineres, como é o caso específico de Salvador, na reestruturação do cais e em uma re-configuração da estrutura organizacional e gestão portuária; que busca novos padrões de tecnologia, no objetivo de torná-los cada vez mais comerciais e competitivos, frente às exigências do mercado.

O porto atual começa a desempenhar um papel estratégico dentro da rede de transporte. Muda-se, então, a velha concepção de porto como sendo somente porta de entrada e saída de produtos, passando a ter-se a idéia de portos ligados e inseridos “[...] dentro de uma economia de escala em termos de manuseio e tratamento das cargas” (PORTO, 1999, p. 219).

Para o entendimento do funcionamento das atividades portuárias, a compreensão do conceito de redes geográficas surge como um elemento fundamental para entender as relações entre o porto e os mais diversos pontos da rede, pois essas relações porto-porto, propiciam a formação de fluxos materiais e imateriais, distribuídos sobre o espaço geográfico.

Santos (2002) e Corrêa (2002; 2005) afirmam que a idéia de rede possui uma polissemia de vocábulos, dessa forma ao trabalharmos com o conceito de redes devemos deixar bem claro seu entendimento, de modo a evitar imprecisões a respeito do seu uso. Santos (2002) aponta que, segundo o Dicionário de Geografia, dirigido por P. George,

Pode-se enxergar, ao menos, três sentidos, conforme propõe H. Bakis (1993, p.4): a) polarização de pontos e difusão, que é o caso das redes urbanas; b) projeção abstrata, que é o caso dos meridianos e paralelos na cartografia do globo; c) projeções concretas de linhas de relações e ligações que é o caso das redes hidrográficas, das redes técnicas territoriais e, também, das redes de telecomunicação hertzianas, apenas da ausência de linhas e com uma estrutura física limitada a nós (SANTOS, 2002, p. 262-263).

Todavia, é preciso destacar que o fenômeno da rede não é novo, visto que, desde tempos remotos, existia um grande número de redes inscritas no território, expressas, sobretudo, pelas redes urbanas, de comércio, de transportes, e de inúmeras outras atividades

humanas. O que é necessário destacar para a atual relevância do debate, é lembrarmos que as antigas redes diferem desta mescla contemporânea de redes que se formam nesse período de globalização.

As primeiras redes tinham como função principal o uso para a distribuição. Por elas circulavam matérias primas, objetos e pessoas, e o objetivo primeiro era a produção desse movimento. Os ritmos dessas redes eram de acordo com o de sua época, assim, como destaca Santos (2002), o tempo vivido era um tempo lento e as redes também participavam desse tempo.

No entanto, o desenvolvimento técnico-científico acumulado produziu mudanças significativas na própria materialidade do espaço, com a adição de novos objetos, reformulando assim sua abrangência e conferindo novas possibilidades às ações, até culminar na atual configuração do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996; 2002).

As redes geográficas que existem na atualidade possuem características distintas, tais como as redes de infraestrutura, que funcionam como suporte para o fluxo de materiais e informações, como por exemplo, as redes de transporte (hidrovias, rodovias, ferrovias etc.), e as de comunicação e informação (infovias, *internet*, sistemas de comunicação via satélites) que se apresentam como estruturas que são resultantes de uma maior tecnicidade do espaço geográfico, visando à realização ótima das ações empreendidas pelos agentes que delas participam.

No caso dos portos de Salvador e de Aratu, justifica-se o estudo das redes devido às conexões geradas entre os pontos de origem e chegada, que propicia o surgimento dos fluxos materiais (exportação e importação) e imateriais (tomadas de decisões entre as empresas responsáveis pela geração desses fluxos).

Nesta pesquisa, o conceito de redes é utilizado segundo um enfoque genético e um enfoque atual “[...] no primeiro caso, são vistas como um processo e no segundo como um dado da realidade atual” (SANTOS, 2002, p. 263), esses dois enfoques complementam-se, sendo impossível realizar um estudo onde esses dois enfoques estivessem separados; na realidade o importante é unir esses dois no intuito de construir uma análise mais ampla das relações existentes.

O enfoque genético, representa uma análise diacrônica onde,

As redes são formadas por troços, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muito dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja

substituição no território também se deu em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória. Cada movimento se opera na data adequada, isto é, quando o movimento social exige uma mudança morfológica e técnica (SANTOS, 2002, p. 263).

Esse enfoque aplica-se à formação das redes estabelecidas pelos portos, pois encontramos no espaço portuário objetos e formas dos mais diversos momentos históricos, dentro dessa noção diacrônica as redes geradas pelas relações portuárias, devem ser entendidas de maneira pretérita e atual.

Essas relações atuais:

Supõe[m] a descrição do que a[s] constitui[em], um estudo estatístico das quantidades e das qualidades técnicas, mas também a avaliação das relações que os elementos da rede mantêm com a presente vida social, em todos os seus aspectos, isto é essa qualidade de servir como suporte corpóreo do cotidiano (SANTOS, 2002, p. 263).

Santos (2002) expõe uma visão geral do desenvolvimento dos estudos atuais das redes.

Para ele:

Uma visão atual das redes envolve o conhecimento da idade dos objetos (considerada aqui a idade “mundial” da respectiva técnica), e, também, das relações que tais objetos mantêm com outros fora da área considerada, das modalidades de controle e regulação do seu funcionamento (Santos, 2002, p. 263).

Admitindo Santos (2002) a grosso modo “pelo menos, três momentos geohistóricos da produção e na vida das redes um largo período pré-mecânico, um período mecânico intermediário e a fase atual” (SANTOS, 2002, p. 264). Essa fase atual é caracterizada pelo meio-técnico-científico-informacional que:

[...] se distingue dos anteriores pelo fato da profunda interação da ciência e da técnica [...] Essa união entre técnica e ciência vai dar-se sob a égide do mercado [...] graças exatamente à ciência e a técnica, torna-se um mercado global [...] Neste período, os objetos técnicos tendem a ser ao mesmo tempo técnico e informacionais, já que, graças à extrema intencionalidade de sua produção e de sua localização, eles já surgem como informação [...] (SANTOS, 2002, p. 238).

Sobre um mesmo espaço podemos encontrar diversas redes, uma sobreposta à outra, as quais se distinguem umas das outras de acordo com sua funcionalidade e intencionalidade e o grau da técnica na qual está inserida. Santos (2002) conclui dizendo que:

[...] não existe homogeneidade do espaço, como, também, não existe homogeneidade das redes [...] e [...] onde as redes existem, elas não são uniformes. Num mesmo subespaço, há uma superposição de redes, que inclui redes principais e redes afluentes ou tributárias, constelação de pontos e traçados de linhas (SANTOS 2002, p.268).

No caso dos portos considerando os caminhos percorridos pelas mercadorias, podemos identificar redes de distribuição logística que envolve as redes de transportes (ferroviário, rodoviário e aquático) que se entrecruzam formando redes que se complementam e se articulam entre si, o que leva Moreira (1997) a afirmar a existência de uma nova ordem espacial onde:

A ordem da rede, que surge como a forma e positiva de organização geográfica das sociedades com o desenvolvimento da técnica e do mercado, uma vez que é ela a arquitetura das conexões que dão suporte às relações avançadas da produção e do mercado. Em particular as redes dos transportes e das comunicações, característica essencial da organização espacial da sociedade moderna, uma sociedade umbilicalmente ligada à evolução da técnica, à aceleração das interligações e movimentação das pessoas, objetos e capitais sobre os territórios, aumento da densidade e da escala da circulação. Precisamente àquilo que vai levar o mundo globalizado (MOREIRA, 1997, p. 02).

Por sua vez, Santos (2002) destaca que:

O fato de que a rede é global e local, una e múltipla, estável e dinâmica, faz com que sua realidade, vista num movimento de conjunto, revele a superposição de vários sistemas lógicos, a mistura de várias racionalidades cujo ajustamento, aliás, é presidido pelo mercado e pelo poder público, mas, sobretudo, pela própria estrutura socioespacial (SANTOS, 2002 p. 279).

A noção de redes globais impõe-se, diante do atual período da história, em virtude da necessidade do aceleramento da circulação dos produtos e das idéias. Vivemos em um mundo organizado em função do capital, o qual, a cada dia mais, exige um incremento das relações de trocas existentes no mundo, dessa forma,

As redes seriam incompreensíveis se apenas as enxergássemos a partir de suas manifestações locais ou regionais. Mas estas são também indispensáveis para entender como trabalham as redes à escala do mundo [...] As redes são um veículo de um movimento dialético que, de uma parte, ao Mundo opõe o território e o lugar; e, de outra parte, confronta o lugar ao território tomando como um todo (Santos, 2002 p. 269-270).

Então, a partir das redes criadas com o funcionamento do porto de Salvador e de Aratu, pode-se explicar como ocorrem as relações existentes entre o porto, a cidade e a região e sua interação, a depender das intencionalidades dos distintos agentes sociais e seus interesses, nas escalas mundial, regional e local, pois:

[...] a partir do movimento privilegiado que desejamos iluminar, podemos descobrir o movimento global através dos movimentos particulares, já que “todos esses ciclos são contemporâneos e sincronizados; eles coexistem estão misturados e somam ou subtraem seus movimentos diante das oscilações do conjunto” (BRAUDEL, 1979, apud SANTOS, 2002, p. 270).

Santos (1997) considera as redes como um conjunto de fixos e fluxos, o que levou em outro momento, ao falar do método geográfico, explicar que:

Os fixos (casa, **porto**, armazém, plantações, fábricas) emitem fluxos ou recebem fluxos que são os movimentos entre os fixos. As relações sociais comandam os fluxos que precisam dos fixos para se realizar. Os fixos são modificados pelos fluxos, mas os fluxos também se modificam ao encontro dos fixos. Então, se consideramos que o espaço formado por fixo e fluxos é um princípio de método para analisar o espaço, podemos acoplar essa idéia de tempo. Os fluxos não têm a mesma velocidade (SANTOS, 1997, p.164). (grifo nosso).

No nosso caso, o fixo corresponde ao porto e é a partir dele que os fluxos de mercadorias são conduzidos ao longo de uma complexa trama de ligações e nós que recobre o espaço geográfico contemporâneo baiano.

Além dos três elementos básicos, fundamentais para a existência de uma rede geográfica: 1) os nós; 2) as ligações; e 3) a conexidade (conectividade), as redes atuais adquirem novas características dentro do contexto da mundialização, no qual as sociedades capitalistas contemporâneas se inseriram. Assim, para Santos (2002):

Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, interesses hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado (SANTOS, 2002, p. 274).

Fica, então, claro que os fixos e fluxos originam as redes. Todavia, poderíamos destacar uma tipologia das redes que, atualmente, compõem o espaço geográfico, tendo sempre em vista a existência de elementos fixos e também dos fluxos que os animam, compreendendo as redes como formas que possibilitam que esses movimentos sejam realizados. Assim, os diferentes tipos de redes transportam objetos e informações, entre diferentes pontos do espaço geográfico.

De fato, as estratégias dos agentes econômicos, no período de globalização, pressupõem a mobilidade, principalmente quando observamos que

Nos dias de hoje, como certamente jamais antes, quando o fixo tem importância muito grande, a circulação passa também a ter importância fundamental, entre outras razões pelo fato de que o produto se internacionalizou e, por conseguinte, tem se ser distribuído através de todo o mundo, sem respeito às fronteiras nem às distâncias. Por outro lado, a necessidade de acumulação se agravou e, por conseguinte, a circulação ganhou um ritmo frenético. Quem menos tem poder de movimento mais depressa vê desvalorizar-se seu produto e seu meio de trabalho (SANTOS, 1997 p. 78-79).

Os fenômenos de circulação, distribuição e de consumo tendem, cada dia mais, ao aceleramento, principalmente no período atual. Por conseguinte, o estudo dos portos e do modal marítimo de transporte, bem como da sua organização em rede adquire um grau maior de relevância dentro dessas relações de tempo de produção, circulação e consumo, “[...] sobretudo o que é importante é que, como a evolução dos sistemas de engenharia, a própria noção de tempo muda: o tempo da produção, o tempo de circulação, o consumo e da realização da mais valia” (SANTOS, 1997, p. 81).

Assim como o conceito de rede, o termo região é comumente utilizado de maneira variada dentro das ciências humanas e naturais. No caso específico da geografia, esse termo é largamente utilizado, porém Corrêa (2002) aponta que o entendimento do conceito para a geografia é fundamental, “[...] para compreender o caráter distinto da geografia no âmbito das ciências humanas, indicando a *via geográfica* de conhecimento da sociedade, quer dizer, das relações entre natureza e história” (CORRÊA, 2002, p. 5). A esse respeito escreve Gil (2004):

O conceito de região começou a ser tratado de maneira bastante enfática pelos criadores da escola possibilista da Geografia, no início do século XX, e difundiu-se até constituir o centro de interesse de um campo específico dentro desta disciplina: a Geografia regional. Originariamente, a região foi definida apenas como uma porção da superfície terrestre dotada de uma uniformidade paisagística, ou seja, de uma fisionomia própria. Gradativamente, o conceito passou a ser entendido como referente também a realidades econômicas e sociais. Assim, Vidal de la Blache designa como região um espaço com características físicas, naturais e culturais semelhantes, que resulta de uma relação íntima ao longo da história entre grupos humanos e o território (GIL, 2001, p. 24).

Essa visão clássica considerava a região como uma entidade autônoma. Conseqüentemente, os estudos regionais procediam de maneira descritiva, a partir das suas relações endógenas e separadas do mundo como um todo. Dividindo o mundo em uma série de regiões auto-suficientes que mantêm pouca relação entre si, a região era entendida como um “algo”, independente dos reflexos exteriores, e pouco articulada entre as demais regiões, constituindo um sistema fechado, uma equação exata da configuração espacial nela identificada e analisada.

Porém, os processos geográficos em sua evolução propiciaram gradativamente um mundo de possibilidades a essas regiões, por intermédio da própria dinâmica econômica que implicou o surgimento e/ou sobreposições das novas técnicas de comunicação e transporte sobre o espaço. As transformações regionais tornaram-se mais intensas e velozes, ocasionando uma organização e reorganização das regiões. O velho conceito de região autônoma foi superado, visto o aumento das relações de troca e a crescente internacionalização, bem como de uma nova divisão espacial do trabalho galgada nas

especificidades e especializações das regiões, gerando uma interdependência das mais diversas economias espalhadas pelo mundo (SANTOS, 1997).

Contudo, o velho conceito de região, já não explica mais as atuais dinâmicas, frente a um mundo de relações complexas, onde os processos contemporâneos de produção espalham-se por todo o planeta, a produção especializa-se regionalmente intensificando as trocas em diferentes áreas do globo assumindo diversos papéis, não apenas econômico como também cultural e político, tornando qualquer parte do globo mais aberta às influências exógenas. Com isso, as regiões se dinamizam tornando complexo o seu entendimento, levando Santos (1997) a dizer que:

Compreender uma região passa pelo entendimento do funcionamento da economia ao nível mundial e seu rebatimento no território de um país, com a intermediação do Estado, das demais instituições e do conjunto de agentes da economia, a começar pelos seus atores hegemônicos [...] Estudar uma região significa penetrar num mar de relações, formas, funções, organizações, estruturas etc., com seus mais distintos níveis de interação e contradição (SANTOS, 1997, p. 46).

Santos (1997) compreende a região com distintas versões da globalização, tornando-se numa importante categoria de análise, na qual, a partir dos fenômenos externos, redefine-se, ou seja, uma região seria produto das relações internas e externas ao seu ambiente, um reflexo das suas relações com o ambiente externo e/ou internos.

Hilhorst (1975) define a região como sendo um subsistema de um sistema nacional que, por sua vez, é um subsistema do sistema internacional. Para Hilhorst (1975, p. 30) o sistema de regiões “[...] está sujeito a forças advindas do cenário internacional bem como as que atuam dentro dele. Essas forças causam um contínuo movimento do sistema, como resultado de ações e reações que ocorrem no âmbito internacional e nos subsistemas”.

Hilhorst (1975) utiliza o termo subsistema, pois ele entende a região com um organismo vivo, dotado de funcionamento de auto-regulação composto por vários subsistemas que, no conjunto, constituem um sistema mais amplo e complexo, o espaço geográfico.

Kayser (1980) aponta a região como um objeto fundamental para os estudos geográficos, sendo que a “[...] região é de qualquer forma um fenômeno geográfico [...]” (KAYSER, 1980, p. 279) de definição complexa, em virtude das suas próprias relações complexas com o ambiente em sua volta. Kayser (1980) considera que a existência de uma região parte de três premissas que correspondem as suas características e, na falta de uma delas, não existe uma região e “sim um meio geográfico” (KAYSER, 1980, p. 280).

Segundo Kayser (1980), essas características são:

1 – Uma região define-se pelos laços existentes entre seus habitantes, onde “[...] esses laços imprimem ao espaço uma certa homogeneidade, mas não o suficiente para produzir uma região se não forem criadores de uma organização econômica e social” (KAYSER, 1980, p.280-281). Os traços comuns e as relações entre os habitantes de uma parte do espaço geográfico constituem a base de importantes coesões espaciais: minorias étnicas estreitamente localizadas no seio de comunidades nacionais, sistema de produção especializada de que participam todos os trabalhadores residentes em um dado local, estruturas sociais particulares que definem determinados tipos de relação entre os habitantes de uma área (KAYSER, 1980).

2 – Uma região organiza-se em torno de um centro, afirmando que “não há uma verdadeira região sem um centro” (KAYSER, 1980, p. 281), sem um núcleo que exerça uma posição dominante. Tradicionalmente, o núcleo da região é a cidade, que se baseiam em atividades da população em estabelecimentos que só existem nelas, tais como: casas comerciais, bancos, hotéis, companhias de seguros etc.

3 – Uma região só existe como parte integrante de um conjunto. O terceiro grande elemento diz respeito a seus laços com o exterior. Para Kayser (1980), uma região só se define a partir de seus laços com o exterior. Existe sempre uma relação de dependência de um conjunto nacional, internacional ou mesmo global, desta forma “a região participa de um espaço mais amplo; neste sentido, ela é dominada – e essa dependência desempenha em sua evolução um papel muitas vezes preponderante – porque ela é, ao mesmo tempo, aberta e integrada” (KAYSER, 1980, p. 281-282).

Kayser (1980) considera a região como um nível intermediário indispensável entre o poder central e os organismos locais. Além disso, ela é definida a partir de três características essenciais e responsáveis pela sua integração funcional em uma economia internacional. Dessa forma, “[...] ela é o resultado de uma associação de fatores ativos e passivos de intensidade variáveis, cuja dinâmica própria está na origem dos equilíbrios internos e da projeção espacial” (KAYSER, 1980, p. 282).

As regiões são organismos vivos e complexos (KAYSER, 1980). Tendem a estruturar-se de uma maneira cada vez mais firme e ganhar coesão. Também podem morrer, por lento descaso, ou abruptamente, devido à intervenção de um agente externo. Não existem regras rígidas para definir esse processo, mas podem ser identificados fatores que, de modo geral, podem definir o estágio de evolução das regiões (KAYSER, 1980).

Desta forma, Kayser (1980) construiu um arcabouço dos fatores de formação das regiões:

a) Fatores naturais e históricos.

Nem os fatores naturais nem os fatores históricos da formação regional podem ser negligenciados, eles desempenham freqüentemente um papel de primeira grandeza para os limites. Mas nunca são motores. O que explica a região, no seu dinamismo, seu mecanismo vivo e, definitivamente, sua formação, são seus órgãos, seu coração e sua artéria: seus centros, e suas vias de comunicação (KAYSER, 1980, p. 285).

b) Polarização. O processo de formação de uma região consiste na polarização progressiva de suas atividades em torno de seu centro “a região é um espaço polarizado” (KAYSER, 1980, p. 285). Assim, quanto maior for o raio de penetração que o centro exercer sobre o espaço geográfico, mais bem formada e madura é a região. Dessa forma, podemos concluir, com base no autor, que no atual período não é a região que cria seu centro, mas o centro que forja sua região.

c) Comunicações. Não se pode falar de região que não disponha de infraestrutura viária. Sua função é tão decisiva que fica mais fácil salientar a influência negativa de sua ausência do que sua ação diretamente construtiva.

d) Administração. Os fatores administrativos no mundo contemporâneo são os mais importantes para a coesão e concentração regional, pois a administração toma um lugar cada vez maior na vida econômica. A administração reforça a região e, além disso, contribui para criar solidariedades e polarizações no interior de seus limites.

Primeiramente, destacamos que a região é meramente uma abstração, resultado da criação humana. Tomando por base as idéias aqui levantadas, conclui-se que a região está em constante processo de evolução, principalmente num período onde as influências do meio técnico-científico-informacional sobre o espaço geográfico tendem a criar relações cada vez mais intrínsecas entre os diversos pontos do globo.

A atualização das técnicas confere à região de Salvador uma dicotomia quase que esquizofrênica dentro de suas relações, pois, ao mesmo tempo em que essas mudanças trazem consigo novos significados à região, elevando seu padrão técnico e seu crescimento, elas também podem ocasionar sua falência. Dentro do período atual, as regiões que não atenderem as novas lógicas tendem a desaparecer ou redesenhar-se de maneira diferente daquela já existente.

Historicamente, a região servida diretamente pelo porto de Salvador se estendia por todo estado da Bahia, principalmente o Recôncavo Baiano. O raio de penetração do seu centro era fortalecido pelas vias de comunicação existentes principalmente pelos rios que desbocavam na Baía de Todos os Santos, dessa forma, a cidade lançava sobre a sua região uma rede que drenava para o seu centro o máximo de riqueza.

Então, com o enfraquecimento de alguns fatores essenciais para a existência de uma região, a velha região de influência soteropolitana foi enfraquecida a medida que as atividades primária iam enfraquecendo, criando posteriormente novas regiões mais dinâmicas que propiciaram o surgimento de novas e o remodelamento de outras. A grande questão é entender como os portos de Salvador e Aratu se organizam em função de uma região complexa e desigual, como a RMS no atual período marcado pelas intensas trocas culturais, econômicas e políticas.

1.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para análise e compreensão da problemática em questão, esta pesquisa seguirá etapas dentro de uma lógica organizacional de otimização do tempo. É preciso deixar bem claro que todas as etapas que aqui aparecem em seqüência não correspondem a uma hierarquização, pois os passos seguidos na elaboração desta pesquisa são complementares e apenas foram concluídas com a finalização integral da dissertação.

A pesquisa desenvolver-se-á de forma associada, aplicando uma metodologia que envolve procedimentos de pesquisa de campo e bibliográfica, utilizando técnicas estatísticas e cartográficas, obtendo, assim, uma visualização holística das conectividades portuárias existentes. Para melhor entendimento dos fluxos e da movimentação de carga resultantes das atividades portuárias, tornou-se necessária a aplicação das técnicas de geoprocessamento com a produção de diversos mapas temáticos que nos permitiram verificar a espacialização de tais fenômenos.

Para melhor conhecimento do objeto de estudo, fez-se necessário, no primeiro momento e constantemente, um levantamento de estudos já existentes sobre a temática portuária para uma reflexão mais ampla do objeto em estudo. Essa revisão bibliográfica teve como objetivo levantar opiniões diversas de autores variados que contribuíram de forma decisiva na elaboração do referencial teórico que norteou o trabalho. A fundamentação teórica

tornou-se essencial para o desenvolvimento da pesquisa, pois, a partir do levantamento das teorias aplicadas à Geografia, em especial à questão portuária e à dos transportes, o estudo ganha mais consistência, fortalecendo as bases teóricas para reflexão do debate acadêmico, bem alicerçado em teorias seguras e pertinentes ao objeto em estudo.

Nessa etapa, foi realizado o levantamento do estado da arte junto à Biblioteca do Instituto de Geociências, de Arquitetura e Central da Universidade Federal da Bahia. Também foram pesquisadas referências junto ao acervo documental da CODEBA, em conjunto foram realizadas pesquisas na *internet* a *sites* relacionados à temática, como IPEA e BNDES, por exemplo. Nesse momento, foi utilizada a ferramenta *google* pesquisa de artigos acadêmicos, que viabilizou identificar na rede mundial de computadores um rico e relevante material sobre a temática.

Para o entendimento da funcionalidade dos portos, foram realizadas visitas técnicas a órgãos públicos e privados, como a CODEBA, onde foram realizadas entrevistas com os coordenadores de gestão portuária de Salvador e Aratu, objetivando o conhecimento do funcionamento e da estrutura portuária existente em ambos. Após as entrevistas, foram realizadas vistas ao Centro de Documentação e Informação da CODEBA, onde tivemos acesso aos relatórios estatísticos anuais dos anos de 1995 a 2006, referentes às atividades de embarque e desembarque realizadas pelos portos nesse mesmo período.

Para obter uma compreensão mais ampla da evolução das atividades portuárias, fez-se necessário um recorte espacial de 10 anos (1996 a 2006) dos dados estatísticos para compreender a evolução da movimentação de cargas realizadas pelos portos. Tal período foi escolhido por representar uma fase de reestruturação das atividades portuárias, corresponde exatamente ao período intermediário pré e pós-reforma portuária, que nos possibilitou o entendimento e as implicações da Lei de Modernização dos Portos (LMP) sobre os portos e suas operações e gestão.

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 clientes, principais mercadorias movimentadas, portos de origem e chegada das mercadorias.

Os dados referentes à balança comercial baiana foram fornecidos pelo Centro Internacional de Negócios da Bahia (PROMO/BA). Além disso, foram enviados

questionários, via *e-mail*, para instituições importantes como Confederação Nacional dos Transportes, que disponibilizou dados referentes aos investimentos realizados pelo Governo federal no setor de infraestrutura de transporte por modal entre os anos de 2005 e 2006.

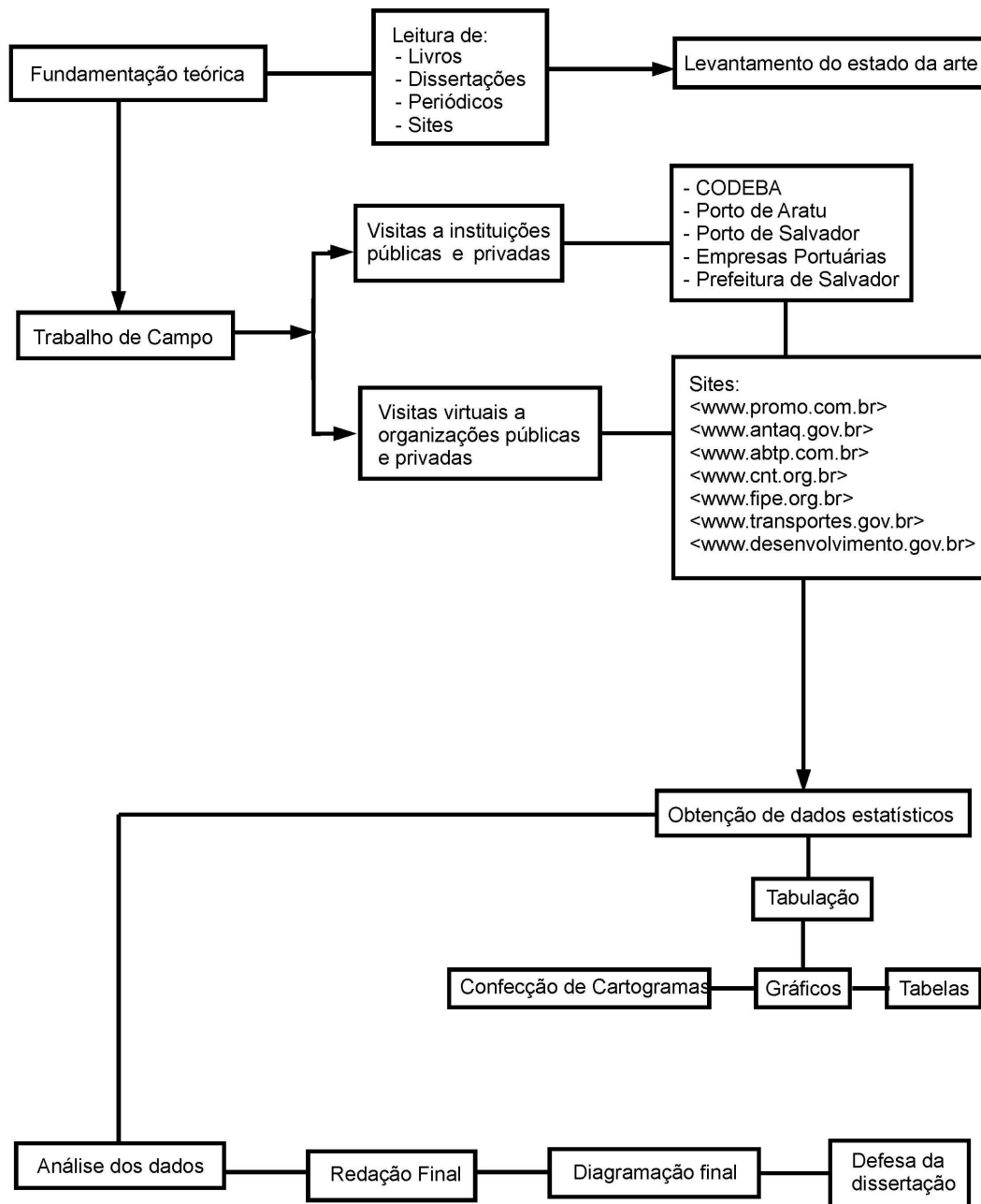
Também foram realizadas pesquisas em *sites* como o da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Ministério dos Transportes, onde foram coletados dados referentes aos portos brasileiros como: principais portos, movimentação por sentido e tipo de navegação, possibilitando uma compreensão da realidade dos portos brasileiros e a relação dos portos baianos com os demais.

Junto à Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), foi realizado um levantamento Cartográfico Digital, para posterior elaboração de um Sistema de Informação Geográfica (SIG) associado aos dados estatísticos baseados nos registros dos fluxos de carga realizados nos terminais dos portos (exportação e importação).

Uma vez concluídos esses passos, foram confeccionadas tabelas e gráficos por meio do *software Excel*; inseridos no ambiente *Arcmap 9.1*, foram confeccionados mapas temáticos como: mapa dos principais portos brasileiros, de localizações dos portos em estudo relacionados à RMS, planta da infraestrutura dos portos de Salvador e Aratu, mapas de fluxos entre os principais pontos de origem e destino das cargas movimentadas, localização das estações aduaneiras e dos depósitos de contêineres. Concluída a fase de coleta de dados, foi realizada uma análise das atividades portuárias metropolitanas.

A descrição metodológica, em síntese, esboçada na figura 2, constituiu-se no quadro referência para o desenvolvimento desta dissertação.

FIGURA 2 – Etapas dos procedimentos metodológicos



Elaboração: Ricardo Rios, 2008.

2 A GEOGRAFIA DO TRANSPORTE MARÍTIMO NO BRASIL

Ao definir transporte como o ato, efeito de conduzir ou levar de um lugar para outro pessoas e cargas, conclui-se que o deslocamento de pessoas e produtos está intimamente relacionado aos primórdios da humanidade, constituindo-se numa:

[...] atividade comum às diversas épocas históricas da humanidade, sendo, portanto modalidade de atividade eterna e natural. Em verdade, tanto o deslocamento dos homens quanto dos produtos, desde as fases mais remotas até os dias contemporâneos, em que pese as diferenças das distâncias percorridas, e destas com que se percorrem hoje, e mesmo quando esta atividade se verifique em regime de propriedades diversas ela permanece em essência a mesma. Isto é: sem o cotejo com sociedades determinadas historicamente, o intercâmbio do homem com a natureza e com outros homens, para efeito da produção material que permita renovar e/ou ampliar suas necessidades, não explicita qualquer relação social determinada (NATAL, 2003, p. 35).

Isto leva a concluir que, a necessidade do transporte de pessoas e mercadorias, sempre fez parte da história da humanidade, ou seja, que a própria história do homem sobre a Terra confunde-se com a própria evolução dos meios de transporte. Observa-se que, desde os tempos mais remotos, o homem vive se locomovendo e com ele carregando seus pertences de um ponto da superfície terrestre a outro. O homem deixa de ser nômade e a necessidade de se deslocar de um ponto a outro ganha novos significados. O que conduz, o homem preocupa-se, também, em transportar seus excedentes.

Com o aumento da produção, surge a necessidade de transportar sua produção com maior capacidade de carga e agilidade. Há, então, uma evolução dos meios de transporte que, com o passar do tempo, acaba exigindo meios de transporte de cargas, aperfeiçoados em relação à questão de fluidez e capacidade de carga.

O primeiro meio de transporte utilizado pelo homem foi o seu próprio corpo, o qual representava uma extensão, adaptada por ele, para deslocar alguns objetos. No entanto, a capacidade física de deslocar volumes excessivos representava um impêrvio para o mesmo. Tendo a necessidade de carregar volumes cada vez maiores, em virtude do aumento do escambo e das relações comerciais, o homem introduz uma nova matriz, a forma animal³ para ampliar a capacidade de transporte. Com os aprimoramentos das técnicas de produção que

³ Animais como cavalos, bois, camelos etc. que foram domesticados e utilizados como meios de transporte.

resultaram no aumento do excedente e na diversificação da produção, tais meios já não atendiam as relações “[...] entre a sociedade e natureza é, em todos os lugares habitados, a substituição de um meio natural, dado a uma determinada sociedade, por um meio cada vez mais artificializado, isto é, sucessivamente instrumentalizado por essa mesma sociedade” (SANTOS, 2002, p. 233).

Nessa fase da história os objetos encontrados na natureza, não conseguiam mais mediar as relações humanas de transporte e, em razão dessa crescente demanda, impôs ao homem que apreendesse novas técnicas de construir e aperfeiçoar veículos de diferentes velocidades e capacidade de carga.

Com o advento das revoluções industriais, da invenção da máquina a vapor e, posteriormente, do motor a explosão, assim como a introdução de novas matérias-primas, como o ferro, o aço, entre outras, possibilitaram a construção de veículos cada vez maiores e resistentes, impulsionados por fontes mecânicas que resultaram no aumento do volume transportado e na redução dos custos, especialmente, através do modal marítimo. Dessa forma:

A constituição da economia mundial avança então a passos largos. Talvez se possa mesmo dizer que os processos de integração verificada nas economias periféricas são um subproduto da expansão e da integração interna às economias centrais e da extroversão propiciada pelo desenvolvimento da **navegação de longo curso** (dado à mercantilização crescente e aos desenvolvimentos tecnológicos verificados, tal navegação pode então não só consolidar velhas rotas, como abrir novas) (NATAL, 2003, p. 55) (grifo nosso).

A expansão econômica fundamentada na integração dos sistemas produtivos mundiais, amparadas em um padrão tecnológico e produtivo relativamente estável, controlada por um padrão de consumo resultante da venda da produção dos bens e serviços, ofertados pelas empresas capitalistas espalhadas pelo globo, fomentaram o desenvolvimento dos meios de transportes mais adequados, pois não há circulação generalizada de mercadoria sem meios eficientes de escoamento da produção.

Essa circulação generalizada favorece para que 95% das transações internacionais ocorram por vias marítimas, dessa forma, o modal representa um dos elementos mais importantes na composição do custo logístico. “Nas nações desenvolvidas, os fretes costumam absorver cerca de 60% do gasto logístico total entre 9% e 10% do Produto Nacional Bruto (PNB). Assim, a contratação de serviços de transporte deve buscar eficiência e qualidade” (RODRIGUES, 2007, p. 18).

Isto demanda a emergência de embarcações cada vez maiores, capazes de transportar grandes volumes em trechos mais longos e com baixo gasto energético, refletindo na redução dos custos dos fretes de transportes. Há 50 anos, as embarcações desenvolviam em média a velocidade de cruzeiro de 10 nós, já os portos possuíam equipamentos com baixa capacidade de operação, exigindo enormes equipes de trabalhadores para o embarque e desembarque nos navios. Atualmente, as embarcações de quarta e quinta gerações ultrapassam tranquilamente a velocidade de 25 nós, transportando o volume de carga 500 vezes maior e com 27% a menos nos gastos de combustíveis, em comparação com as embarcações de primeira e segunda geração (RODRIGUES, 2007).

Na conjuntura atual, o sistema de transporte marítimo é caracterizado por modernas embarcações, como os supercargueiros de alta capacidade de movimentação. Outro fator importante para o desenvolvimento do modal foi a introdução dos contêineres em 1956⁴ no transporte de carga, que obteve rápido desenvolvimento incentivado pela necessidade de movimentar a carga de maneira rápida e eficaz com redução de custo e tempo de permanência dos navios nos portos.

Os navios porta-contêineres⁵ possibilitaram fluxos regulares e rápidos de contêineres porto a porto, devido à facilidade de transferência indireta, realizada dentro do terminal portuário para ferrovias e/ou rodovias. A introdução dos contêineres aumentou vertiginosamente o tráfego marítimo a partir da década de 1950, maximizando a capacidade dos portos e reduzindo os tempos improdutivos de espera.

As vantagens oferecidas no transporte de carga containerizadas são que este:

- a) Possibilita o uso de embalagens mais leves e mais baratas. Dificulta (mas não evita definitivamente) o roubo de cargas;
- b) Evita contaminação entre cargas incompatíveis armazenadas próximas e/ou transportadas no mesmo porão de uma aeronave ou navio;
- c) Reduz o índice de avarias às cargas;

⁴ Em caráter experimental, o navio “Ideal X” foi adaptado para o transporte de contêineres, partindo de Nova Iorque para Houston em 26 de abril de 1956, na primeira viagem marítima comercial, transportando cargas em 58 contêineres.

Em 1964, o tráfego marítimo entre *Seattle* e *Anchorage* (costa do pacífico) já estava totalmente containerizada. Em 05 de maio de 1966, o navio “*Fairland*” da empresa *Sea Land* fez a primeira viagem internacional de contêineres, transportando entre Nova Iorque e Bremen um total de 226 unidades (RODRIGUES, 2007, p. 31 – 32).

⁵ Em 1972, foi construído o primeiro navio porta-contêineres do mundo *Galloway* para operar em terminais especializados na movimentação de contêineres. Anterior a essa data, os contêineres eram transportados em navios cargueiros adaptados.

- d) Facilita a movimentação e os transbordos, viabilizando a logística do transporte multimodal;
- e) Possíveis reduções de utilização de mão-de-obra na movimentação da carga nas dependências da empresa exportadora;
- f) Maior rapidez nas operações de carregamento e descarregamento de veículos e embarcações, permitindo aumento da rotatividade dos mesmos;
- g) Carregamentos e descarregamentos de veículos e embarcações sob condições meteorológicas quaisquer.

A inclusão dos contêineres no transporte de carga, trouxe benefícios inegáveis tanto para a navegação de longo curso, quanto para cabotagem, devido a sua praticidade e agilidade. Em decurso, ocorre uma acelerada evolução de novos conceitos de navios e equipamentos para movimentar contêineres, consolidando definitivamente o transporte multimodal de cargas, sendo hoje o processo de containerização de mercadorias uma das atividades que mais cresce no ambiente do transporte em todo o mundo (RODRIGUES, 2007).

Outro tipo comum de embarcação moderna são os *Roll-on/Roll-off*, navios direcionados ao transporte de veículos. Este sistema foi planejado para que a transferência terra-bordo ou vice-versa fosse realizada de forma direta, permitindo grande flexibilidade, desenvolvido especialmente para que a indústria automobilística transportasse sua produção em larga escala de forma rápida e segura.

Essa revolução técnica promovida pela indústria naval introduz no ambiente portuário a necessidade fecunda de modernização da infraestrutura portuária mundial, resultando no aparecimento de superportos concentradores de movimentação, como os portos de Rotterdam na Holanda, Hong Kong e Shanghai na China, Bremen e Hamburgo na Alemanha e portos brasileiros como o de Santos/SP, Sepetiba/RJ, Itaguaí/RJ, Rio Grande/RS, Itaqui/PA e em terminais especializados em determinados tipos de carga como o de Salvador/Ba, Suape/PE, Paranaguá/PR, em contêineres e portos industriais como o de Aratu/Ba e Sepetiba/RJ.

Essas transformações, recentes, revelaram sérias limitações dos terminais portuários brasileiros para operação de carga tanto na atracagem dos navios, devido tanto à baixa profundidade dos portos e aos pequenos berços atracadouros projetados para embarcações de segunda e terceira geração, quanto ao meio de se transportar via contêineres. Essas modificações exigiram urgentemente que os terminais brasileiros se adequassem às novas

exigências criadas pelos “supernavios” e pelo transporte de carga por meio de contêineres, Rodrigues (2007) demonstra que:

Só a partir dos anos 2000 alguns terminais portuários brasileiros especializados em contêineres começaram a ter condições de receber e operar porta-contêineres de quarta geração, ou seja, com DWD máximo de 45.500 toneladas e capacidade para até 4.300 TEU (*Twenty Equivalent Unit*). Em alguns países já são comuns os navios porta-contêineres para até 90.000 toneladas e capacidade superior a 10.000 TEUS (RODRIGUES, 2007 p. 107).

Todavia, verifica-se que os mares e oceanos, o oposto do que sua vastidão sugere e muitas pessoas acreditam, é um meio físico de integração dos povos, onde as distâncias envolvidas não representam uma barreira, mas sim uma ponte de intercâmbio e de culturas de riquezas. Pelo mar circulou, e ainda circula, boa parte das transações comerciais, principalmente na escala mundial. No caso do Brasil, 95% da movimentação de carga internacional ocorre por essa via, caracterizando os portos como importantes pontos de conexão dessas vias aquáticas, pois é através dos portos que os fluxos se originam e se findam.

2.1 CONCEITOS BÁSICOS DO TRANSPORTE MARÍTIMO

O transporte aquaviário caracteriza-se por utilizar rios, lagos, mares e oceanos no deslocamento de pessoas e mercadorias dentro de um mesmo país ou entre diferentes países. De maneira geral, pode ser dividido em dois subsistemas de transporte: o fluvial, que utiliza os rios navegáveis, e o marítimo, que abrange a circulação na costa oceânica. Devido às diferenças dos dois subsistemas e o temário em questão, esta pesquisa se limitará a avaliar o transporte marítimo.

Por definição, o transporte marítimo divide-se em dois segmentos principais: a navegação de longo curso e a navegação de cabotagem. O segmento de navegação de longo curso diz respeito às rotas internacionais normalmente de longa distância, assim como os serviços de alimentação de suas linhas. Já a navegação de cabotagem é destinada à realização de viagens pela costa nacional ou entre países vizinhos. “Embora formalmente incorreto, é também aceitável denominar com Grande Cabotagem ao tráfego marítimo extensivo ao longo das Guianas e à Venezuela ou à Argentina e Uruguai” (RODRIGUES, 2007, p. 91).

Na execução do transporte marítimo, os portos são os fixos correspondentes, onde ocorre a maioria dos processos administrativos, operacionais e de fiscalização dessas atividades. A denominada Área do Porto Organizado compreende as instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna. Além destes, também abrange a infraestrutura de proteção e acesso náutico ao porto, tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela administração do porto.

Nesse processo de movimentação de carga, que vai desde o momento que o importador/exportador compra um determinado produto em certo local e necessita transportá-lo de seu local de origem até seu destino final. O desenvolvimento desse processo envolve diversos agentes que possuem funções bem definidas. Esses agentes, por sua vez, operam num sistema de redes de comunicação que possibilitam a importação/exportação por meio do estabelecimento da cadeia responsável pela circulação dos bens.

Na base da cadeia responsável pela geração dos fluxos, podemos identificar oito agentes principais, sendo eles: 1) O armador nada mais é do que a empresa mercantil que, a partir de um convés de navio comprado ou alugado, arma o navio, ou seja, coloca a tripulação e todos os demais materiais necessários para que o navio possa ser operado comercialmente, aparelhando o navio para viagem; 2) O operador de navio corresponde à empresa que, a partir de um navio armado, opera o navio nas rotas comerciais, explorando o transporte marítimo; 3) O agente marítimo é o procurador que age como mandatário mercantil de um proprietário, armador ou operador em solo, ficando incumbido de realizar toda a função burocrática de chegada de um navio ao porto; 4) O agente geral, escritório responsável que representa todos os interesses do armador em uma região ou país, com poderes para nomear e destituir subagentes e operadores portuários em nome do seu representante; 4.1) agente protetor: representa os interesses patrimoniais do proprietário ou, mais comumente, do armador, provendo os meios para que o navio possa entrar, operar e sair em segurança de um porto, provendo sobressalentes, reparos, além de assessorar o capitão e atender à tripulação (translado, médicos etc.); 4.2) O agente do navio representa os interesses da carga, ou seja, do operador comercial do navio (armador, operador) perante as autoridades portuárias e operador portuário; divulga datas das escalas, administra a logística das operações comerciais e da estadia do navio, acompanhando a sua execução e quitando as despesas; 5) despachante aduaneiro: pessoa física nomeada por meio do diário oficial da União que responde pelas

informações constantes na documentação relativa ao embarque, descarga e desembarço aduaneiro das mercadorias. Os exportadores e importadores costumam valer-se do despachante aduaneiro para:

- contatar agentes e armadores para contratar fretes;
- assessorá-los quanto à legislação aduaneira dos países de origem, trânsito e destino das mercadorias;
- acompanhar o embarque e a descarga dos navios, além das vistorias alfandegárias das mercadorias.

6) O operador portuário é o responsável pelo carregamento/descarregamento, estocagem e entrega dos produtos ao destino final.

Para uma boa compreensão disto faz-se necessário, ainda nesse momento, o entendimento de alguns termos técnicos importantes na terminologia portuária:

- a) Canal de acesso: canal que liga o alto-mar com as instalações portuárias. Pode ser natural ou artificial, dotado de profundidade e largura adequadas, além da devida sinalização, com o objetivo de dar acesso as embarcações ao porto.
- b) Cais: parte de um porto destinada à atracação ou ancoradouro de embarcações de passageiros e cargas.
- c) Berço: espaço destinado ao navio em um cais no qual ele pode operar em segurança.
- d) Bacia de evolução: local instalado previamente nas proximidades do cais, dotado de dimensões e profundidades adequadas, cuja finalidade é fundear e manobrar as embarcações.
- e) Carga Geral: constituída dos mais diversos tipos de mercadorias, acondicionadas em volumes próprios, ou não, embarcados em partidas de tonelagem diversa e de valor unitário variável. Exemplos: contêineres, sacos, caixotes, etc.
- f) Contêiner: equipamento confeccionado de material resistente, destinado a armazenar mercadorias para transporte, atendidas as condições técnicas de construção e de segurança estabelecidas em legislação nacional e as convenções internacionais ratificadas pelo país.
- g) Carga unitizada: é aquela movimentada conjuntamente através de acessórios padronizados, como contêineres e *pellets*.

- f) Concessão: modalidade de delegação quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública e de prestação de serviço de transporte associados à exploração de infraestrutura.
- g) Docas: parte de um porto, rodeada de cais, onde se abrigam os navios e recebem ou deixam carga.
- h) Granel líquido: é a carga líquida transportada diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades. É movimentada em dutos por meio de bombas, como petróleo e seus derivados, óleos vegetais, sucos de laranja, etc.
- i) Granel sólido: é toda carga seca fragmentada ou em grãos, transportada diretamente nos porões do navio sem embalagem em grandes quantidades e movimentada por transportadores automáticos ou mecânicos, como manganês, soja em grãos, trigo, cimento, minério de ferro, gusa, cavacos de madeira, etc.
- j) Natureza da carga: diz-se da constituição da carga, considerando a forma em que se apresenta para sua movimentação e a dificuldade específica de seu manuseio. Divide-se em granel sólido, granel líquido e carga geral.
- l) Porto organizado: porto construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias concedidas ou exploradas pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de autoridade portuária.
- m) Retroporto: área que armazena e administra as cargas que chegam ao porto.
- n) Terminal de uso privativo: explorado por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto. utilizado na movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.
- o) Terminal privativo de uso exclusivo: terminal para movimentação de carga própria.
- p) Terminal privativo de uso misto: terminal para movimentação de carga própria e de terceiros.
- q) TEU (*Twenty-foot Equivalent Units* - Unidades equivalentes a 20 pés): unidade utilizada para conversão da capacidade de contêineres de diversos tamanhos ao tipo padrão ISO de 20 pés.

De posse dessa terminologia básica ao transporte marítimo, torna-se fácil entender o funcionamento do transporte marítimo e, conseqüentemente, dos terminais portuários.

2.2 A MATRIZ DO TRANSPORTE BRASILEIRO DE CARGA

Num mundo globalizado onde as relações de trocas comerciais cada vez mais se intensificam, acabam por vez exigindo meios de circulação, sejam materiais ou imateriais, alinhados às novas exigências do capital. Dessa maneira, o transporte de carga representa uma atividade fundamental para a movimentação econômica de um país. É por intermédio desse sistema que o movimento de mercadoria, realizado entre o local da produção e o local do consumo, concretiza-se. De certo modo, o processo de produção encontra-se intimamente correlacionado com o ato de transpor a mercadoria aos mais diversos mercados.

A escolha de um modal que se adapte às características e potencialidades de um país correspondem a um fator crucial para a redução do custo de transporte, favorecendo o incremento da economia. Dessa forma, a presente pesquisa busca elaborar um quadro teórico de reflexões das vantagens e desvantagens proporcionadas pelos diferentes modais utilizados no transporte de carga no Brasil, a partir de uma análise comparativa dos principais meios, suas adequações logísticas e as potencialidades para a melhoria da fluidez da produção nacional.

A atual conjuntura do transporte de carga brasileiro tem apresentado importantes limitações à expansão e ao crescimento econômico do país. Em um país de abrangência continental como o Brasil, 8.511.965 Km² de extensão superficial, o equivalente a 47,7% do continente sul-americano, os meios de transporte denotam um importante instrumento para o crescimento econômico e social, responsáveis pela circulação interna e externa de mercadorias e pessoas pelo continente e/ou litoral.

Ao investigar as vantagens e desvantagens dos diversos meios de transportes, constatam-se a peculiaridade e as potencialidades de cada modal (Quadro 1) para os diferentes tipos de deslocamento de carga, sendo necessária a edificação do uso racional de cada meio, privilegiando suas potencialidades.

Comparando o modal marítimo com o rodoviário, verifica-se que o primeiro aplica-se muito bem ao transporte de grandes cargas em trechos mais extensos com baixo custo energético. Já o segundo possui maior flexibilidade no deslocamento devido a sua simplicidade de funcionamento, tendo como principal característica a operação “porta a porta”, que passa por apenas uma operação de carga no ponto de origem (seco ou aquático) e uma descarga no local de destino, diminuindo os riscos de avarias. Todavia, esse tipo de

transporte, o rodoviário, é recomendado para viagens de curta distância, considerando o frete mais elevado e menor capacidade de carga, comparado ao ferroviário e aquaviário.

Quadro 1 – Comparativo entre os modais de transportes

Modal	Vantagens	Desvantagens
Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Altíssima eficiência energética; ▪ Elevada economia de escala para grandes lotes a longas distâncias; ▪ Possibilita economicamente o tráfego internacional de <i>commodities</i>; ▪ Possibilita reduzir os custos do frete internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investimento inicial e custo operacional elevados; ▪ Necessidade de grandes frotas modernas; ▪ Pressupõem a existência de portos – obras de engenharias e infraestrutura caras; ▪ Serviço lento, devido a ocorrer em meio mais denso que o ar; ▪ Os inúmeros manuseios propiciam avarias.
Rodoviário	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maior disponibilidade de vias de acesso; ▪ Possibilita serviço fracionado porta-a-porta, integrado regiões de difícil acesso; ▪ Favorece o embarque de pequenos lotes; ▪ Facilidade de substituir o veículo em caso de quebra ou acidente; ▪ Maior rapidez da entrega. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maior custo operacional e menor capacidade de carga; ▪ Congestionamentos nas estradas; ▪ Desgaste da infraestrutura da malha rodoviária
Ferrovário	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Capacidade para transportar grandes lotes de mercadorias; ▪ Terminais privados junto às unidades produtoras; ▪ Fretes baixos crescentes, de acordo com o volume transportado; ▪ Baixo consumo energético. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempo de viagem demorado; ▪ Custo elevado quando há necessidade de transbordo; ▪ Dependente da disponibilidade de material rodante; ▪ Baixa flexibilidade de rotas; ▪ Alta exposição aos furtos.
Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rede diversificada de aeroportos, no entorno das grandes metrópoles, o que nem sempre ocorre com o marítimo; ▪ Velocidade, eficiência e confortabilidade; ▪ Movimentação altamente mecanizada, reduzindo o índice de avarias; ▪ Atinge regiões inacessíveis para outros modais. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menor capacidade em peso e volume de cargas; ▪ Não atente aos granéis; ▪ Custo de capital e fretes elevados; ▪ Fortes restrições às cargas perigosas.

Fonte: Rodrigues, 2007; adaptado por Ricardo Bahia Rios, 2008.

Já o modal ferroviário envolve menores custos de movimentação, propiciando fretes de menor valor. O risco de congestionamento é nulo, além da capacidade de transportar grandes pesos e grandes volumes, porém possui baixa flexibilidade de rota e baixa eficiência energética comparada ao marítimo.

Embora os modais marítimos e ferroviários apresentem maiores potencialidades, na aplicabilidade do transporte de carga, observa-se no Brasil um descompasso no uso dos modais, um legado para a logística dos transportes brasileiros, um resultado do declínio do modelo ferroviário na década de 1930. Jorge Natal (2003, p. 89) argumenta que “a partir de 1930, os planos ferroviários, outrora editados freqüentemente, escasseiam”.

A redução desses planos específicos para o desenvolvimento ferroviário é explicada pelo fato de o sistema estar imbricado com a economia cafeeira, assim,

[...] na medida em que aquele padrão de desenvolvimento se exaure, também esse tipo de transporte se mostra esgotado. Ou melhor: inadequado frente aos novos e crescentes fluxos de comércio inter-regionais que vão se estabelecendo. É verdade que a concentração geográfica das ferrovias na região cafeeira (São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais), se bem que cumpria certo papel no desenvolvimento destes estados, particularmente de São Paulo, evidenciava sua irrelevância no que tange ao restante do país, afora sua incapacidade de articulação com estas regiões (NATAL, 2003, p.99).

Nesse mesmo período, começam esboçar com maior freqüência e prioridade alguns planos específicos que privilegiam claramente o modal rodoviário marcando a fase de priorização na implementação e fortalecimento desse mesmo meio. Nesse caso, destaca-se o Decreto 19.726 de 20/02/1931, que estabeleceu a construção de estradas do Nordeste; “inicialmente foram quatro linhas-troncos; mais adiante, outras três linhas-troncos foram construídas e 50 estradas subsidiárias no total, foram construídas 1.810 km de estradas troncos e 652 de ramais, num total de 2.462 km de ferrovias” (NATAL, 2003, p. 105).

Porém, é em 1944, por meio do Decreto nº 15.093, que o Governo federal aprova o primeiro Plano Nacional Rodoviário e, em 08 de janeiro de 1946, a Portaria nº 19. Nesse período, o Ministro da Viação e Obras Públicas, Engenheiro Maurício Joppert da Silva, constituiu uma comissão para rever e atualizar o Plano de Viação Nacional.

O pós-Segunda Guerra, 1946 a 1959, assinala a consagração do padrão rodoviário brasileiro, a fase é caracterizada por grandes obras de desenvolvimento desse sistema, como a construção das rodovias Rio – Bahia, a nova Rio – São Paulo, Curitiba – Lajes; a rodovia Porto Alegre – São Leopoldo. No referido período, o movimento de carga interestadual pelo modal rodoviário aumentou cerca de 400%, o marítimo 50% e o ferroviário permaneceu estagnado (NATAL, 2003).

Sob a presidência de Juscelino Kubistchek (1956 – 1961), houve nítida e facunda política de desenvolvimento e de integração nacional através do modal rodoviário. A indústria

automotiva representou um dos eixos de desenvolvimento eleitos pelo então Presidente da República, nada mais natural que fosse posto também em curso um amplo plano estratégico de construção de malha viária que interligasse o país, de forma a permitir, especialmente, que mercadorias e produtos industrializados percorressem as mais variadas regiões geográficas.

Então, estava consolidado o novo padrão nacional de transporte, o rodoviário, que atualmente responde por 52% da movimentação de cargas sobre o espaço brasileiro, Tabela 1. O modal representa a principal matriz interna de transporte de carga e passageiro do país até então, tendo seus fluxos gerados por rodovias que cruzam o país de ponta a ponta e que facilitam os movimentos internos.

TABELA 1 – Brasil: toneladas transportadas em % por modal – 2004 -2006

Modal	2004	2005	2006
Rodoviário	46,80	47,50	52,00
Ferroviário	25,10	24,90	24,00
Aquaviário	28,10	27,60	23,90
Aeroviário	0,04	0,08	0,07

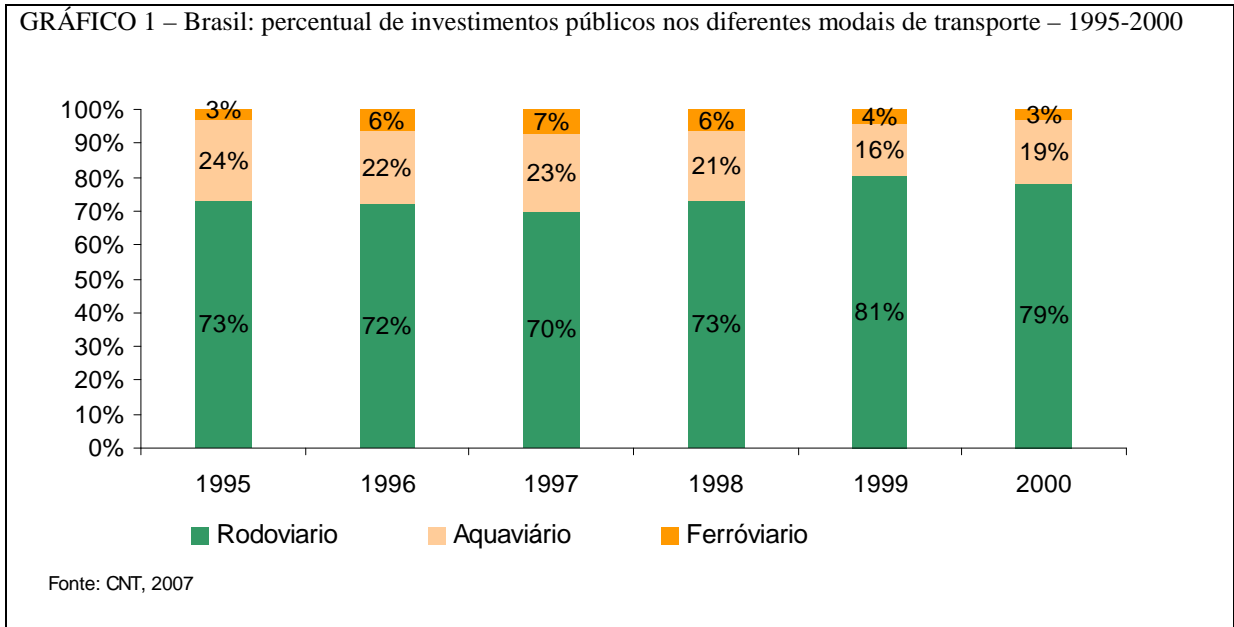
Fonte: CNT, 2007.

Desde a implantação do primeiro trecho de estrada de ferro em 1854 até a década de 1930, as ferrovias que representavam a principal matriz de transporte do país. Nessa época as ferrovias eram caracterizadas pela longa expansão na qual o modal desempenharia papel fundamental no escoamento dos produtos agrícolas, sofreu significativas reduções na participação no transporte de carga.

A prioridade no sistema rodoviário ainda é facilmente ratificada quando se analisa a desigual alocação dos investimentos públicos no setor de transporte do país. O Gráfico 1 ilustra que, por vários anos, os investimentos públicos priorizaram o setor rodoviário de carga permitindo que o modal desenvolvesse uma estrutura construída sem ônus direto para o setor e sem cobrança por sua utilização.

O quadro atual aponta que o sistema ferroviário movimenta uma média de 24,6% do volume das cargas, enquanto o aquaviário (no qual está embutido o transporte marítimo, que no âmbito do comércio exterior constitui no principal vetor de escoamento de produtos nacionais) movimenta um volume médio de 26,5%.

Entre os anos de 1995 a 2000 observa-se, claramente, que os investimentos públicos nos diferentes modais de transportes mantêm o mesmo padrão, calçado nos alto investimento no modal rodoviário.



Essa concentração, tanto nos investimentos quanto no volume transportado, corresponde à principal causa do mau uso e na ineficiência da multimodalidade no transportes de carga brasileira. Como consequência dos baixos preços de frete e do menor custo de implantação por quilômetro, bem como do menor prazo de construção de uma malha ferroviária (o que acaba servindo como uma barreira ao uso dos demais modais), obtém-se o uso intensivo e/ou extensivo do rodoviário, associado à inadequada interpolação dos modais, favorecendo desta forma a uma sobrecarga no transporte rodoviário (Tabela 1).

Mesmo considerando que a situação atual é diferente do antigo paradigma, percebe-se que a herança rodoviarista ainda persiste sob a forma de uma forte cultura de utilização deste modal, com uma consequente falta de conhecimento a respeito das vantagens e desvantagens dos modais alternativos (Quadro 1).

Embora, haja uma excessiva alocação de investimento público no modal, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) avaliou 84.382 km de rodovias no ano de 2006. Nesse tempo, ela aferiu que apenas 25% das rodovias brasileiras encontram-se em estado geral de ótimo a bom, comprometendo a segurança, agilidade e aumentando do custo do transporte de cargas via modal rodoviário no país. Na realidade há um contra senso, ou seja, um uso excessivo do sistema rodoviário a tal ponto que, mesmo com altos investimentos

públicos no setor, não se traduz em boas estradas, visto que a malha rodoviária brasileira é bem extensa (Tabela 2) a maior de toda América Latina.

TABELA 2 – Brasil: condições gerais das rodovias – 2006

Estado geral	Extensão total	
	km	%
Ótimo	9.097	10,8
Bom	11.991	14,2
Regular	32.410	38,4
Ruim	20.561	24,4
Péssimo	10.323	12,2
Total	84.382	100

Fonte: CNT, 2007.

A questão energética também deve ser levada em conta para a escolha do uso de uma matriz de transporte. Em 1997, a *British Chamber of Commerce* realizou um estudo comparativo do custo médio energético por modal de transporte para uma carga de 1 tonelada por navio entre a Inglaterra e os Estados Unidos, e constatou que o valor é de aproximadamente US\$ 36.00. A mesma medida no transporte aéreo corresponde a um custo de US\$ 1.700.00. Isto demonstra que o modal aéreo somente é viável para grandes volumes de carga quando, justificando a baixa percentagem de 0,7% no ano de 2006, o transporte aéreo só compensa quando o tempo de trânsito for essencial para evitar o colapso no suprimento desse produto (flores, frutas) ou quando, além disso, a mercadoria transportada possuir elevado valor unitário (RODRIGUES, 2007).

A má adequação do sistema de transporte no Brasil resultou em enorme concentração e dependência do modal rodoviário. Mesmo apresentando precárias rodovias associadas a uma malha ferroviária, em boa parte, construída no início do século passado e desigualmente espacializada sobre o espaço nacional, elas constituem as principais causas da ineficiência da matriz de transporte brasileira.

A falta de um planejamento e de investimentos em transporte no Brasil, numa perspectiva ampla que privilegie a intermodalidade capaz de acompanhar a demanda nacional, resulta em uma incapacidade preocupante para o desenvolvimento do país. Alguns fatores desse cenário já podem ser observados: uma frota de caminhões e locomotivas antigas idade média de 19 e 25 anos, respectivamente; grande maioria das rodovias em condições péssimas;

pouca disponibilidade de infraestrutura ferroviária; e o sistema aéreo e hidroviário com baixa participação na integração nacional.

Em conseqüência do uso inadequado, claramente observado pela falta de uma intermodalidade e concentração na matriz rodoviária, afere-se que o Brasil acaba desperdiçando bilhões de reais, em virtude dos acidentes, dos roubos de carga e das ineficiências operacionais energéticas. Como pilar nessa problemática do setor de transportes ainda temos as enormes deficiências de regulação para o setor, as políticas governamentais de investimento díspares, que contribuem para uma distorção abrupta no uso da matriz de transporte, acarretando significativa perda econômica e de competitividade, bem como conseqüente reflexo no “custo Brasil”.

2.3 A IMPORTÂNCIA DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO

Muito se discute sobre o atual período da história, seus benefícios e malefícios, refletidos num mundo confuso e confusamente percebido, como ressalta o professor Milton Santos em sua obra *Por uma outra globalização* (2000), mas, sem dúvida, no bojo das relações comerciais transnacionais, principalmente entre os países mais envolvidos nesse processo globalizante, as trocas comerciais intensificaram o tráfego marítimo numa escala exponencial nunca antes vivenciada.

A capacidade de inter/intraligação continental que o modal marítimo oferece contribui para o aumento da circulação numa escala mundial, isso a depender do grau de importância do porto para o país.

A atividade produtiva tem-se modificado intensamente, principalmente no período pós Segunda Guerra. Essa mudança tem conduzido as relações humanas comerciais segundo uma lógica de redes globais de fornecedores que exigem a criação de sistemas logísticos capazes de deslocar insumos e componentes diretamente dos locais de produção, desde que observados os critérios de qualidade, fluxos e prazos determinados para o local de consumo. Em conseqüência, percebe-se cada vez mais a gradual reestruturação da matriz do transporte brasileiro, de forma que a produção, tanto industrial como agrícola, possa atingir eficientemente o mercado nacional integrando-lhe ao global, de modo que o mercado se apresente como “[...] um sistema de comunicação (de fluxos e informação) para a integração

de serviços (transportes, distribuição, financiamento, seguro etc.), no sentido de que a circulação dos fatores é garantida por esses serviços e de que ela só se otimiza quando suas capacidades são convergentes” (BENKO, 2002, p. 77).

No sentido da otimização das capacidades convergentes, os portos deixaram de ser apenas locais onde se realizam a movimentação, o armazenamento e o transbordo de cargas, representando, hoje, um elo fundamental na reestruturação da matriz de transporte, colaborando significativamente para a elevação da competitividade das empresas e o aumento das exportações dos países (CNT, 2006).

Uma competitividade típica do período técnico-científico-informacional colocou os portos em um ambiente mais competitivo, resultante das novas relações comerciais, sociais e culturais, conduzindo a uma requalificação das estruturas, das formas-conteúdo e dos processos espaciais ali encontrados. Todavia, “[...] os espaços assim requalificados atendem, sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e são incorporados plenamente às novas correntes mundiais” (SANTOS, 2002, p. 239).

Essa globalização imposta pelo mercado atende às grandes corporações que sobrevivem sob uma lógica de massificação e dominação do consumo. Nessa lógica, os espaços portuários, assim como os meios de transporte, tendem a modernizar-se para atender os fluxos comerciais de circulação. Tal fenômeno imprime sobre os portos uma requalificação e dinamização das suas funcionalidades voltadas para o que, segundo Benko (2002), é apontado como um comportamento de maximização dos lucros e de minimização dos custos das grandes empresas que utilizam os portos como fixos importantes dentro do processo das trocas internacionais. O resultado disto é que os espaços que não se requalificam, antes “apagam-se” enquanto outros requalificados “acendem-se”, proporcionando um ciclo contínuo.

2.3.1. As implicações da lei de modernização dos portos

Na década de 1990 o Governo federal, frente à necessidade de modernizar as atividades portuárias, estabeleceu medidas específicas que introduziram reformas e mudanças para o setor. Iniciada com a extinção da Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRAS⁶) e,

⁶ As reformas e a modernização do subsetor portuário foram iniciadas com a extinção PORTOBRAS, entidade promotora do chamado Sistema Portuário Brasileiro, ocasião em que o Subsetor perdeu sua formatação sistêmica

posteriormente, pela promulgação e consolidação da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos Brasileiros, o Governo federal buscou tornar os portos brasileiros mais competitivos e dinâmicos, criando condições facilitadoras para o aporte dos investimentos privados.

Antes dessas medidas os portos brasileiros eram caracterizados por um sistema centralizado e burocrático, o que tornara o sistema pouco competitivo. Exemplificando o sistema portuário antes da Lei nº 8.630/93, Porto (1999) afirma que:

O sistema portuário brasileiro era um sistema de planejamento centralizado, onde a Portobras atuava como holding de várias companhias DOCAS estaduais, além de administrar diretamente alguns portos. A extinção da Portobras, em 1990, promoveu a descentralização no subsetor portuário e criou a competição entre portos, quando esses passaram a planejar e gerenciar suas próprias atividades, de forma independente, procurando obter vantagens competitivas em relação a outras unidades portuárias vizinhas ou não (PORTO, 1999, p. 237).

Todavia, a Lei de Modernização dos Portos estabeleceu uma ruptura entre o modelo tradicional até então predominante, a partir de uma resignificação das atividades portuárias, em um ambiente no qual os portos públicos passaram a ser entendidos como unidades individuais organizadas, e o Estado, embora permanecendo como o detentor da infraestrutura, não mais atue como prestador dos serviços.

A Lei nº 8.630/93 estabelece uma série de medidas descentralizadoras, objetivando uma modernização centrada no capital privado (Quadro 2) que permita a livre concorrência entre os portos e transfira a operação do subsetor para as empresas qualificadas por meio de concessões e arrendamentos. A nova legislação portuária⁷ “basicamente voltada para os

e planejamento centralizado, permitindo a atuação concorrencial entre portos em âmbito nacional. As reformas se consolidaram com a promulgação e a implementação da Lei nº 8.630, de 25/2/93, denominada de Lei de Modernização dos Portos. Disponível em <www.mar.mil.br/segempe/documentos/texto.doc> acesso em 12/11/2007.

⁷A Lei nº 8.630/93 dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. Entre os avanços mais significativos introduzidos estão a criação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) e a extinção do monopólio das Administrações Portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos, com a criação da figura do operador portuário, a descentralização da gestão do subsetor, o estímulo à concorrência intra e entre portos e à quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores portuários avulsos no fornecimento e escalação da mão-de-obra para as operações portuárias, que passam para uma nova entidade, o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), formado por operadores portuários, com participação minoritária dos trabalhadores.

Desses avanços, a maioria já foi implantada, embora tenham existido alguns obstáculos para a implementação plena da lei. Entre esses está a dificuldade nos acordos entre empresários e trabalhadores para a adequação às novas regras, a resistência dos sindicatos ao OGMO e a falta de um órgão apropriado no governo federal para assumir a regulação do subsetor. Disponível em <<http://www.mar.mil.br/segempe/documentos/texto.doc>> acesso em 12 de nov de /2007.

portos públicos, em particular para a reestruturação da atividade ali executada. Essa reestruturação se baseia em princípios de desregulamentação, descentralização e desfederalização, que norteiam a reforma do Estado” (PORTO, 1999, p.225-226). Em outras palavras, a Lei estabeleceu um novo modelo jurídico de exploração e organização dos portos, substituindo a antiga estrutura hierárquica controlada pelo Estado por um sistema institucional complexo, onde, cada porto, sob a regulação da ANTAQ⁸ e do Ministério dos Transportes, articula-se em torno do Conselho da Autoridade Portuária (CAP), da Autoridade Portuária e do Órgão Gestor de Mão-de-obra (OGMO).

QUADRO 2 – Objetivos da nova legislação portuária

- Atualização e simplificação da caótica legislação até então vigente;
- Modernização e unificação do gerenciamento portuário;
- Criação do CAP – Conselho de Autoridade Portuária e do OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-obra;
- Viabilização da atuação da iniciativa privada, tanto como partícipe do CAP, quanto como operadora direta, via arrendamento e terceirização das áreas e serviços portuários;
- Estabelecimento de um regime de livre concorrência entre os portos e também entre os prestadores de serviços privados de cada porto;
- Redução dos privilégios e domínios dos sindicatos de trabalhadores avulsos, bem como a adoção da multifuncionalidade como norma para o novo trabalhador portuário;
- E, por fim, avanço com a descentralização, possibilitando a estadualização e municipalização das Companhias Docas e ou dos próprios portos (Lei 9.277 de maio de 1996).

Fonte: MAGALHÃES,1994 E MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES apud ALBAN, 2002.

A Lei nº 8.630/93, no capítulo VI, Artigo 30, institui a criação de um CAP, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, o qual que tem como competência atuar como órgão normativo e regulador do porto, responsável pelas normas de funcionamento e exploração, com vistas a promover a racionalização e a otimização do uso das instalações

⁸ Para sanar a falta de um órgão regulador apropriado para o subsetor no âmbito federal foi criada, por intermédio da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia funcional e mandato fixo de seus dirigentes, vinculada ao Ministério dos Transportes.

À ANTAQ, caberá a regulação do mercado portuário mais amplo (entre portos e entre portos e terminais de uso privativo situados fora da área do porto organizado). Nos ambientes portuários locais, ela atuará em complementaridade à Administração Portuária e ao Conselho de Autoridade Portuária, e também na solução de conflitos entre as duas entidades. Terá, assim, função primordial na salvaguarda do ambiente concorrencial tanto entre portos como intraporto. Disponível em <<http://www.mar.mil.br/segempo/documentos/texto.doc>> acesso em 12 de nov de /2007.

portuárias, fomentar a ação industrial e comercial do porto, estimulando a competitividade entre os portos. Também fica a cargo do CAP estabelecer os valores das tarifas portuárias, mecanismo para atração de cargas.

Quadro 3 – Conselho de Autoridade Portuária

- I - Poder Público, com um representante da União – Presidente do Conselho – um do Estado e outro do Município sede do porto;
- II - Operadores Portuários compostos por um representante da administração do porto, um representante dos armadores, um dos titulares das instalações privadas dentro do porto e um dos demais operadores portuários credenciados;
- III - Usuários dos Serviços Portuários, com dois representantes dos exportadores e importadores, dois dos donos ou consignatários das mercadorias e um representante dos terminais retroportuários;
- IV - Trabalhadores Portuários, com dois representantes dos trabalhadores avulsos e dois dos demais trabalhadores portuários.
- No processo decisório, cada bloco tem direito a um voto, cabendo ao presidente do conselho decidir em caso de empate. Os diversos membros são indicados por suas respectivas entidades de classe e nomeados pelo Ministério dos Transportes.

Fonte: MAGALHÃES, 1994 apud ALBAN, 2002.

O CAP é constituído por um conselho de representantes dos vários segmentos da atividade portuária, agrupados em quatro blocos (Quadro 3). Ele é o responsável pelos debates das questões de desenvolvimento da atividade, promoção da competição, proteção do meio ambiente e de formação dos preços dos serviços portuários e seu desempenho.

Enquanto isso a administração dos portos ficou a cargo das Autoridades Portuárias, antigas Companhias Docas, que anterior à Lei 8.630/93, monopolizavam todas as etapas do subsetor. A partir da lei, ficaram responsáveis pela administração dos portos e denominadas de Autoridades Portuárias, constituído-se em organismos gestores locais (estadualizados ou não) responsáveis pela exploração e administração do porto. Dentre as várias funções administrativas, cabe às autoridades portuárias pré-qualificar os operadores portuários que têm o dever de executar os serviços portuários propriamente ditos, que podem se efetivar por meio de arrendamentos de áreas ou de infraestruturas específicas.

O capítulo IV, no Art. 18 da referida lei determina a obrigatoriedade dos operadores portuários em constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra (OGMO) para o trabalho portuário. O OGMO veio em substituição aos antigos sindicatos da estiva, consistindo em organismo fortemente estruturador da mão-de-obra portuária que tem

por finalidade principal administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário e trabalhador portuário avulso. Além disto, seria o órgão responsável por manter, com exclusividade, o cadastro dos trabalhadores no intuito de promover o treinamento e habilitação dos profissionais na área, além das atividades burocráticas de expedir documentos de identificação, selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso.

O Art. 19 da Lei nº 8.630/93 ressalta que é dever do OGMO submeter à administração do porto e ao respectivo CAP propostas que visem a melhoria da operação portuária e a valorização econômica do porto.

A Lei nº 8.630/93 estabeleceu para os portos federais brasileiros um programa de concessão dos serviços portuários. O programa consistiu em medidas de intensificação do arrendamento de áreas e de instalações portuárias para empresas privadas, transferindo todos os serviços portuários de movimentação de carga para o setor privado. A Autoridade Portuária permanecerá, porém, como entidade de natureza pública, agindo como gestora do patrimônio, promotora do desenvolvimento portuário e controladora das demais entidades públicas e privadas atuantes no porto.

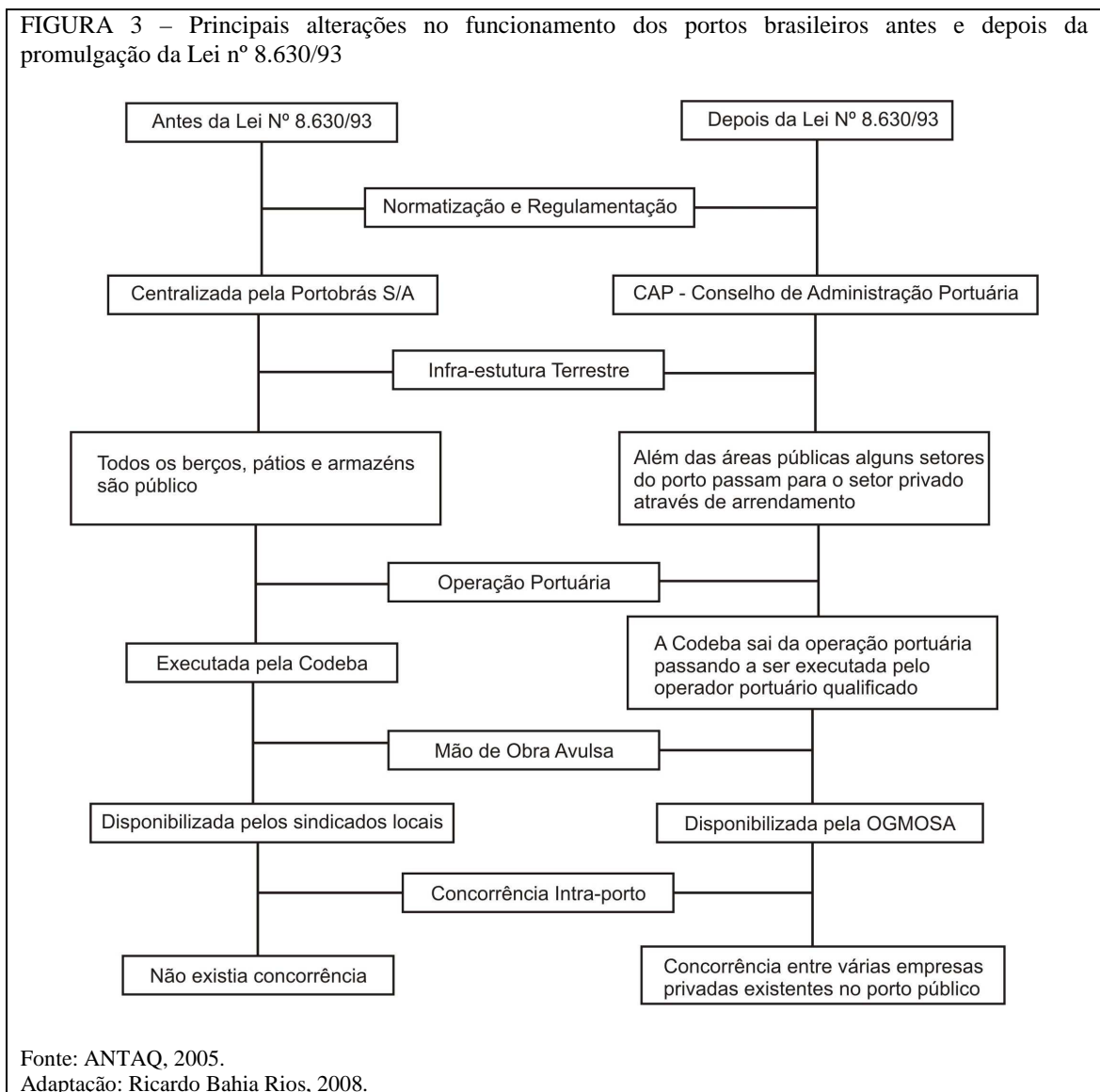
Diferentemente das privatizações promovidas pela União, onde o Estado transmite o controle total das atividades para a empresa vencedora da licitação, a “privatização” dos portos caracteriza-se, pelo sistema de arrendamento e de concessões de áreas dos portos controladas pela União. Dessa forma, a empresa vencedora da licitação fica como responsável pela movimentação nos pátios arrendados, porém cabe à autoridade portuária controlar, autorizar, previamente, a entrada e saída, atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcações na área do porto, sendo, portanto, a responsável pela fiscalização de toda essa programação dos navios.

No primeiro artigo da Lei, o texto é claro no ponto em que trata da função da União no que tange à exploração, diretamente ou mediante concessão, do porto organizado. O § 2º do mesmo capítulo informa que a concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos. O artigo 34 complementa que é facultado à administração do porto o arrendamento de terrenos e instalações portuárias dentro da área do porto sempre por meio de licitação.

A Figura 3 resume esquematicamente as principais implicações sancionadas pela Lei 8.630/93 para o funcionamento dos portos, sendo os resultados sobre o subsetor portuário

inquestionavelmente favoráveis para a mudança do quadro que se encontravam os portos brasileiros, todavia o:

[...] processo de implantação da reforma estabelecida na Lei, os portos públicos promoveram a remodelagem de suas Administrações, redimensionando-as e redirecionando sua atuação para o mercado, de modo a exercer plena e vigorosamente a atividade comercial que lhes falta. Desse modo, reestruturadas econômica e financeiramente, as Administrações Portuárias, valendo-se de considerável volume de meio ambiente apropriado ao longo de muito tempo e utilizado para a atividade portuária, promoverão os ajustes necessários no perfil de suas movimentações de cargas e o incremento do volume de suas atividades, buscando desenvolvê-las de acordo com a vocação de suas unidades portuárias (PORTO, 1999, p. 227-228).



Outra lei aprovada para regulamentar o subsetor, foi a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que estabeleceu a criação da ANTAQ. A referida Lei outorgou algumas atribuições anteriormente de responsabilidade do Ministério dos Transportes, como a indicação dos

presidentes dos CAPs e o de agir como instância de recurso em questões referentes a solicitações de arrendamentos de áreas e instalações portuárias. Já o Ministério dos Transportes permaneceu com as atribuições de formular, coordenar e supervisionar as políticas nacionais para os portos e de promover o planejamento estratégico dos meios de transporte sob sua jurisdição.

No contexto federal, a União passou a ter as funções regulatórias de supervisão da atuação das administrações portuárias e a implantação e preservação de um mercado concorrencial entre portos. E para exercer essas funções regulatórias em conjunto com o Ministério dos Transportes, a Lei 10.233 estabeleceu a criação da ANTAQ que tem como objetivos:

- estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias;
- celebrar atos de outorga de concessão de portos públicos e de autorização para terminais de uso privativo;
- supervisionar e fiscalizar as atividades das Administrações Portuárias;
- elaborar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços portuários;
- propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas do subsetor.

Após a implantação dessas leis, principalmente da Lei n° 8.630/93, os portos brasileiros adquiriram a possibilidade de engrenarem numa lógica moderna de circulação. Verificar que, após o início dos arrendamentos e concessões, as implicações a respeito dos indicadores de desempenho médio dos portos brasileiros (Tabela 3) foram favoráveis para o subsetor. Enquanto antes da Lei n° 8.630/93 o tempo de espera para atracação no porto de Salvador era de 12 horas, após a promulgação da mesma caiu para menos de 4 horas, quadruplicando a produtividade média de 8 para 33 contêineres/horas e, conseqüentemente, uma redução do custo operacional do contêiner movimentado de U\$\$ 261 para U\$\$ 157.

A entrada de capital, no caso dos portos exemplificados na Tabela 3, possibilitou o aumento da produtividade média dos terminais em decorrência das aplicações de investimentos em equipamentos modernos de movimentação. Nos portos em análise, as operações de movimentação de carga passaram a ser feitas por equipamentos de terra, com desempenho muito superior aos guindastes de bordo dos navios. Gerando uma maior produtividade. Tudo isto traduziu-se em uma significativa redução do tempo de espera para atracação, o que possibilitou no aumento de escalas obtidas pelos terminais, acarretando em

um substancial aumento de carga transportada pelos portos brasileiros, representado no Gráfico 2.

TABELA 3 – Brasil: indicadores de desempenho médio dos portos - 2005

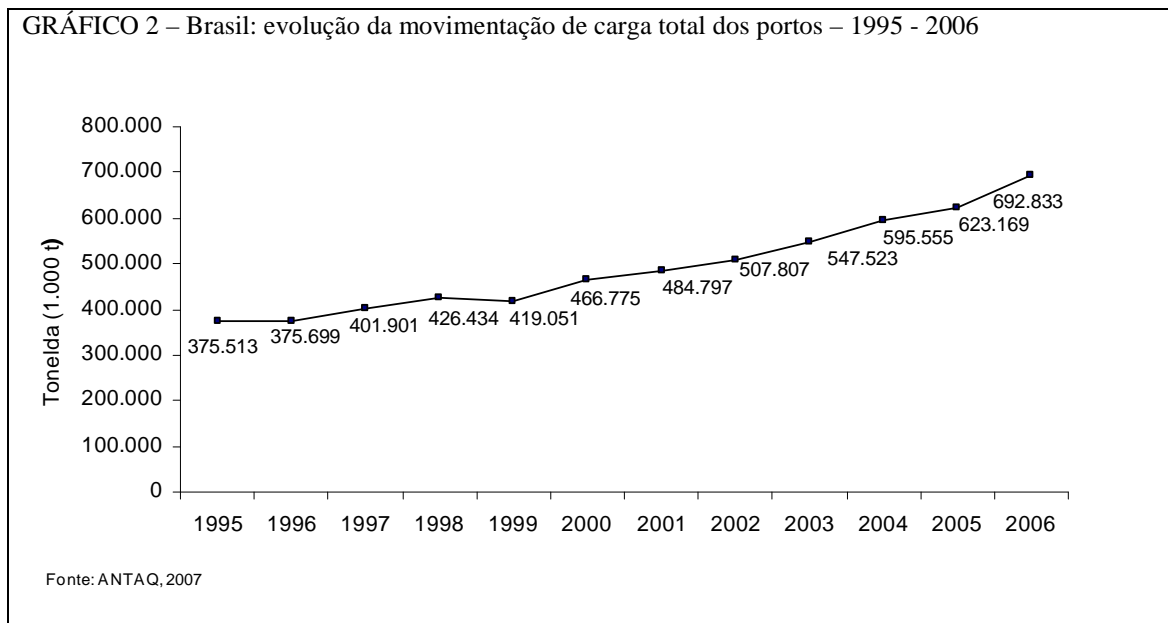
Porto	Antes da Lei 8.630/93			Depois da Lei 8.630/93		
	Espera atracação	Produtividade média	Preço por contêiner ¹	Espera atracação ²	Produtividade média ²	Preço contêiner ^{1,2}
	Hora	Contêiner /hora		Horas	Contêiner /hora	
Rio Grande	14,4	10	US\$ 409	3,4	36	US\$ 159
Santos	22,0	8	US\$ 315	12,2	16	US\$ 257
Salvador	12,0	8	US\$ 261	5,9	33	US\$ 157

Fonte: ABRATEC, 2005.

¹Preços correspondem à tarifa média cobrada aos armadores de cabotagem de operação portuária por contêiner em Real, convertido para dólar (R\$ 2,20 cotação média para o ano de 2005)

²Média para o ano de 2005 com base nos dados da ANTAQ

No período de 1995 a 2006, Gráfico 2, os portos brasileiros obtiveram um incremento na movimentação de 184,50%, correspondendo a uma taxa anual de crescimento geométrico médio de 5,73%.



É pertinente afirmar que essas medidas impostas pela LMP, em si não resolveram todos os entraves que envolvem o setor portuário e, muito menos, foram capazes de transformar os portos brasileiros em superportos competitivos. Para que isso acontecesse, se faz necessários altos investimentos na infraestrutura dentro e fora dos espaços portuários, além, é claro, de reformas políticas e econômicas, que não correspondem aos objetivos desta dissertação.

Portanto, beneficemente e/ou maleficamente – para alguns – a Lei agiu diretamente sobre duas vertentes: a) incentivando a quebra do monopólio de exploração do porto organizado, até então privilégio da Administração Portuária, e possibilitando a entrada do capital privado; b) permitindo o processo de modernização das instalações portuárias por intermédio da admissão de operadores portuários e arrendatários privados na área do porto organizado. Com a consolidação da LMP, os portos brasileiros adquirem a chance de tornarem-se mais competitivos inter/intra portos.

2.4 SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO: MOVIMENTAÇÃO DE CARGA E EVOLUÇÃO ESTATÍSTICA

O processo de reformas do setor portuário, deflagrado pela Lei nº 8.630/93, conhecida como Lei de Modernização dos Portos (LMP) que constituiu o chamado “novo modelo portuário brasileiro”, contribuiu de forma decisiva para a organização do sistema. Atualmente, o Brasil possui um sistema portuário com 81 portos, sendo a maioria deles localizado ao longo da costa litorânea brasileira. Segundo a ANTAQ, os portos brasileiros estão divididos em seis grupos de acordo com o regime de concessão e administração:

- 1) portos sob regime de concessão a Governos estaduais: 02 (dois), os portos de São Sebastião (concessão ao Governo do Estado de São Paulo) e o de São Francisco do Sul (concessão ao Governo do Estado de Santa Catarina);
- 2) Portos sob o regime de concessão a entidades privadas: 03 (três), os Portos de Panorama (concessão ao consórcio denominado Ferrovias Bandeirantes S.A.), o de Presidente Epitácio (concessão ao consórcio denominado Ferrovias Bandeirantes S.A.) e o de Imbituba (administrado pela Companhia Docas de Imbituba – CDI);
- 3) portos sob o regime de delegação a Governos estaduais e municipais: 15 (quinze), entre os mais importantes estão os portos de Manaus (delegação ao Governo do Estado do Amazonas), o de Paranaguá (delegação ao Governo do Estado do Paraná) e o do Rio Grande (delegação ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul);
- 4) portos sob o regime de autorização a Governo Estadual: 01 (um), o porto de Suape (autorização ao Governo do Estado de Pernambuco);

5) portos administrados por empresas vinculadas ao Ministério dos Transportes: 19 (dezenove), entre eles, os portos de Salvador, Aratu e o de Ilhéus administrados pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA), além dos portos de Vitória administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) e o de Santos administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP);

6) terminais de uso privativo: 42, entre eles, o Terminal Marítimo Dow Química de Aratu – BA, o da Gerdau/USIBA e o Terminal Marítimo Almirante Alves Câmara (Madre de Deus/BA).

Esses portos representam fixos fundamentais na logística das operações de comércio nacional e internacional. O seu funcionamento garante agilidade dos fluxos contínuos de informações e mercadorias, assegurando-os desempenho e competitividade no mercado. A concentração volume deste modal, no que tange ao comércio exterior, favoreceu nos últimos anos o acumulassem grandes investimentos nos portos, efetuados principalmente pela iniciativa privada.

Um reflexo da LMP é o de permitir uma maior participação do capital privado nas operações portuárias. Basicamente, esses investimentos foram concentrados em equipamentos e demais melhorias na infraestrutura, em razão disto, os portos brasileiros seguem possuindo bons índices estatísticos na movimentação de cargas, os quais são constatados como favoráveis indicadores de produtividade dos terminais. Além disso, a concorrência entre os intraportos e a introdução de contêineres pressionou a otimização da qualidade dos serviços com redução dos preços. Apesar dos ótimos índices examinados nos últimos anos, o sistema portuário marítimo brasileiro, ainda, carece com custos altos, burocracia e filas em comparação aos grandes portos mundiais.

Em relação à qualidade dos serviços oferecidos pelos portos nacionais a CNT executou em 2006 uma pesquisa aquaviária que objetivava identificar os principais entraves existentes nos terminais brasileiros. A pesquisa foi realizada num universo que abrangia o total de 227 empresas de agentes marítimos, mais representativos e atuantes nos principais portos e que representam maior movimentação de cargas de longo curso do cenário brasileiro. A Pesquisa Aquaviária CNT 2006 propôs caracterizar os aspectos relacionados à infraestrutura portuária do Brasil, identificando os obstáculos existentes no sistema e apontou para possíveis soluções de curto, médio e longos prazos.

A CNT apontou que, para suportar e impulsionar ainda mais o comércio exterior, os portos têm que oferecer capacidade para aumentar o movimento com qualidade e custos competitivos. Para tanto, são imprescindíveis investimentos em: a) infraestrutura logística, b) ampliação da estrutura e facilidades portuárias, c) simplificação dos procedimentos de transbordo, d) harmonização dos procedimentos das autoridades intervenientes e e) maior articulação com outros modais. Identificou, ainda, a necessidade de investimento para construção de novas embarcações nacionais para a navegação de cabotagem da ordem de quatro bilhões e meio de dólares (CNT, 2006).

Na avaliação da CNT (2006) acerca das dificuldades encontradas e principais problemas do setor, Tabela 4, observa-se que as questões apontadas como problemas graves ou muito graves foram: o excesso de burocracia (76,7%), o elevado custo da mão-de-obra (71,1%) e a falta de financiamento para investimentos na infraestrutura portuária (59,5%).

TABELA 4 – Principais problemas identificados nos portos brasileiros.

Problemas	Muito Grave	Grave	Pouco Grave	Sem Gravidade	NS/NR
Excesso de burocracia	41,1 %	35,6 %	16,7 %	6,1 %	0,5 %
Elevado custo da mão-de-obra	28,9 %	42,2 %	20,5 %	6,7 %	1,7 %
Carência de linhas	13,3 %	25,5 %	27,2 %	29,5 %	4,5 %
Ineficiência dos portos	18,3 %	21,7 %	27,2 %	30,6 %	2,2 %
Falta de financiamento para investimentos na infraestrutura portuária	31,2 %	28,3 %	13,0 %	18,3 %	8,9 %

Fonte: CNT, 2006.

Questões como carência de linhas e ineficiência portuária foram apontadas pela maioria dos entrevistados, 56,7% e 57,8% respectivamente, como problemas pouco graves ou sem gravidade. Desta forma, a pesquisa inferiu que o maior problema dos portos não está relacionado à capacidade de resposta ou à demanda do mercado, mas à burocracia (CNT, 2006).

Segundo a CNT, 55, 8% dos entrevistados que classificaram a carência de linhas como grave ou muito grave, identificando o problema no transporte de longo curso, enquanto 41,4% apontaram para o transporte de cabotagem. Sendo que a carência é apontada como maior para navios de contêineres (44,3%), seguido por carga geral (35,8%) e granéis sólidos (14,3%). (CNT, 2006).

Mesmo com toda euforia em torno dos índices crescentes de movimentação de carga pelos quais passam os portos brasileiros, foi constatado que o aumento da movimentação de contêineres atingiu 209%, passando de 200 milhões de TEUs, em 2000, para quase 619 milhões de TEUs em 2006. Ao passo que a navegação de longo curso, no total, cresceu de 332 milhões toneladas em 2000, para 502 milhões em 2006, representando, portanto, um aumento de 51% (ANTAQ, 2006).

A pesquisa (CNT, 2006) revela que, embora o crescimento das exportações seja, muitas vezes, comemorado, as deficiências existentes agravam-se ainda mais. Além disto, a pesquisa ressalta a importância de investimentos no setor e políticas administrativas compatíveis e ainda constata que o subsetor necessita de investimentos, rápidos, de modo a reduzir os gargalos impostos por uma infraestrutura que prescinde elevados investimentos e minimização dos tramites burocráticos.

2.4.1 Principais portos brasileiros: movimentação de carga e evolução estatística

Os portos brasileiros têm pela frente o desafio de se manterem competitivos. Sem dúvida, a competitividade intraportos foi uma das principais contribuições da LMP, pois essa competição propicia aos portos a busca de novos investimentos e modernização, reduzindo seus custos operacionais e atraindo novos clientes. Nesse ambiente competitivo, em que “a competitividade toma lugar da competição” e a competitividade, como afirma Santos (2003, p. 46), “[...] tem a guerra como norma. Há, a todo custo, que vencer o outro, esmagando-o, para tomar seu lugar”.

Essa competitividade motiva, por sua vez, os gestores portuários a buscarem novos capitais para sua modernização, porque o mercado necessita de dinamismo e baixo custo operacional prescindido da boa qualidade dos serviços, que por sua vez acabam atraindo novos clientes para os seus terminais.

O custo médio de operação dos portos brasileiros encontra-se num patamar médio de U\$\$ 173,74, cerca de 33% superior comparado aos principais portos europeus. Entre os portos brasileiros o de custo ótimo (Tabela 5), corresponde ao porto do Rio de Janeiro (U\$\$ 120/TEU), porém encontra-se 32,4% superior ao custo médio do porto de Antuérpia, que oferece ao mercado internacional o menor custo médio operacional. Entre os portos brasileiros com melhores custos médios para movimentação de contêineres estão os do Rio de

Janeiro e de Salvador, enquanto que o porto de Santos oferece o custo mais elevado U\$\$ 245/TEU, justificado pela demanda em torno do seu terminal.

TABELA 5 – Custo médio de movimentação do contêiner - 1999

Porto / Cidade	País	U\$\$/TEU
Antuérpia	Bélgica	90,57
Rotterdam	Holanda	96,00
Tibury	Inglaterra	96,87
Rio de Janeiro	Brasil	120,00
Salvador	Brasil	129,97
Hamburgo	Alemanha	135,46
Le Havre	França	196,65
Rio Grande	Brasil	200,00
Santos	Brasil	245,00

Fonte: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTES PRIVADOS ABTP, 1999.

No intuito de estabelecer uma hierarquização rígida entre os portos brasileiros, esta pesquisa recorreu aos estudos realizados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) em 2006. Esses estudos estabeleceram uma classificação dos portos brasileiros de forma que permitissem uma análise, mais detalhada possível, de várias características dos portos.

A partir dessa classificação (Tabela 6) confronta-se que o principal porto nacional é o de Santos. Sob todos os critérios de análise utilizados pelo IPEA, o porto de Santos foi classificado como sendo o único de influência nacional. Sua área de influência abrange 13 unidades da federação; cinco delas compõem sua hinterlândia primária: São Paulo, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais; outros cinco estados fazem parte de sua hinterlândia secundária: Rio de Janeiro, Paraná, Espírito Santo, Bahia e Rio Grande do Sul. Tocantins, Rondônia e Distrito Federal integram a hinterlândia terciária do porto de Santos. No geral, todas as 27 unidades da Federação recorreram ao porto para realizarem alguma transação internacional, ocupando a primeira posição entre os portos, além de contribuir com 6,32% na participação do PIB Brasileiro, 3,7 vezes superior em relação ao segundo colocado, o porto de Paranaguá (IPEA, 2006).

O estudo revelou que os quatro principais portos brasileiros concentram-se no complexo regional Centro-Sul (Santos, Paranaguá, Vitória e Rio de Janeiro) e que apenas um

porto (Santos) tem influência nacional; os três seguintes possuem uma influência regional e os demais portos possuem influência local.

TABELA 6 – Portos brasileiros, *ranking*, porte, classificação e participação no PIB (%) - 2006

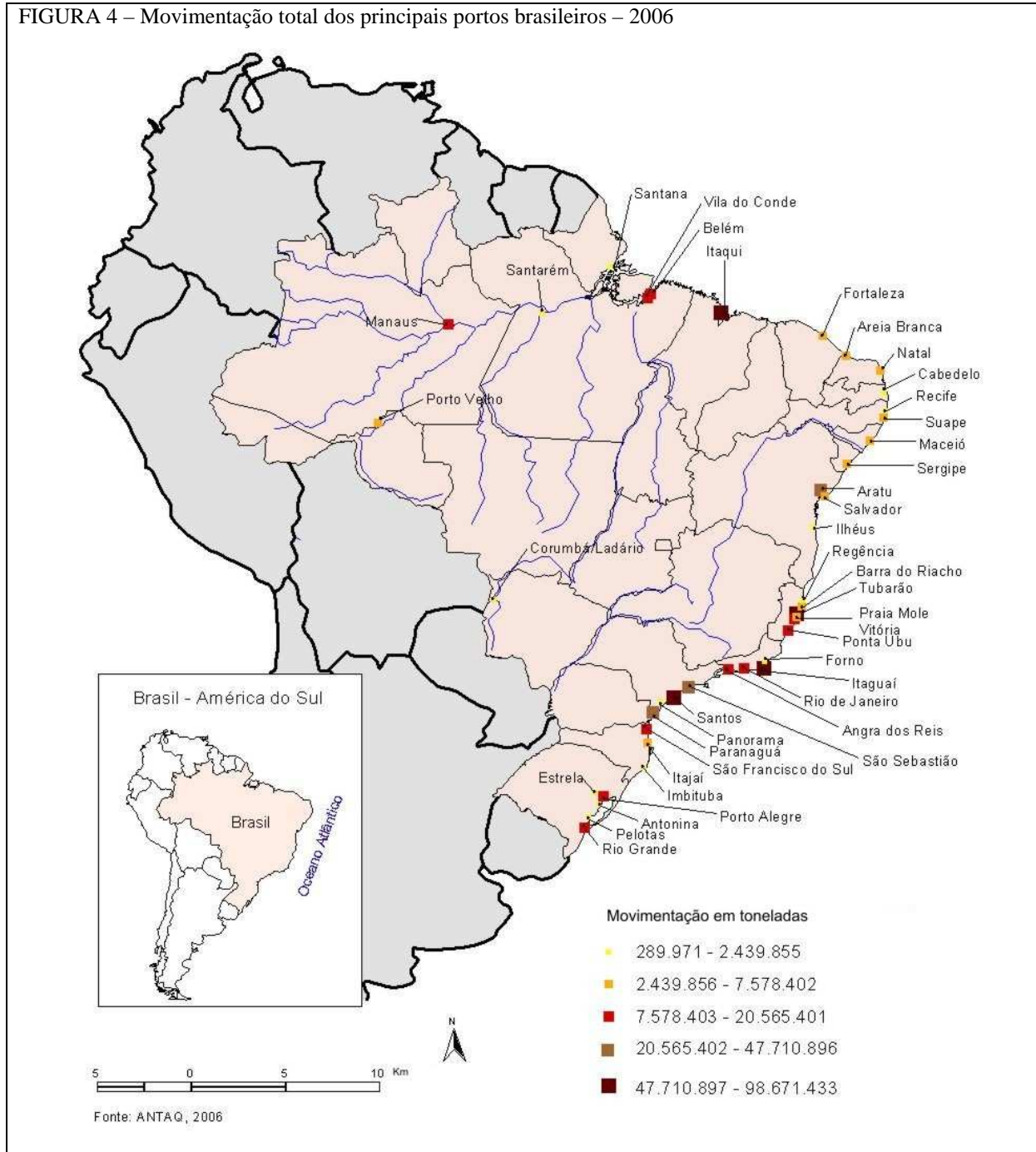
<i>Ranking</i>	Porto	Porte	Área de Influência	Participação no PIB (%)
1º	Santos	Grande	Nacional	6,32
2º	Paranaguá	Grande	Regional	1,67
3º	Vitória	Grande	Regional	1,86
4º	Rio de Janeiro	Grande	Regional	1,08
5º	Rio Grande	Grande	Local	1,42
6º	Itajaí	Médio	Local	0,66
7º	Salvador	Médio	Local	0,50
8º	S. Fco. do Sul	Médio	Local	0,54
9º	Fortaleza	Médio	Local	0,22
10º	Manaus	Médio	Local	0,47
17º	Aratu	Médio	Local	0,36

Fonte: IPEA, 2006.

Já os portos baianos, de Salvador e Aratu, foram classificados na sétima e décima sétima posição, respectivamente, como portos de médio porte, detentores de uma influência local com, pelo menos, quatro estados compondo as suas hinterlândias primária e secundária (IPEA, 2006). Somadas a participação dos dois portos baianos no PIB, o total ficou em torno de 0,86%, ainda assim abaixo dos cinco principais portos.

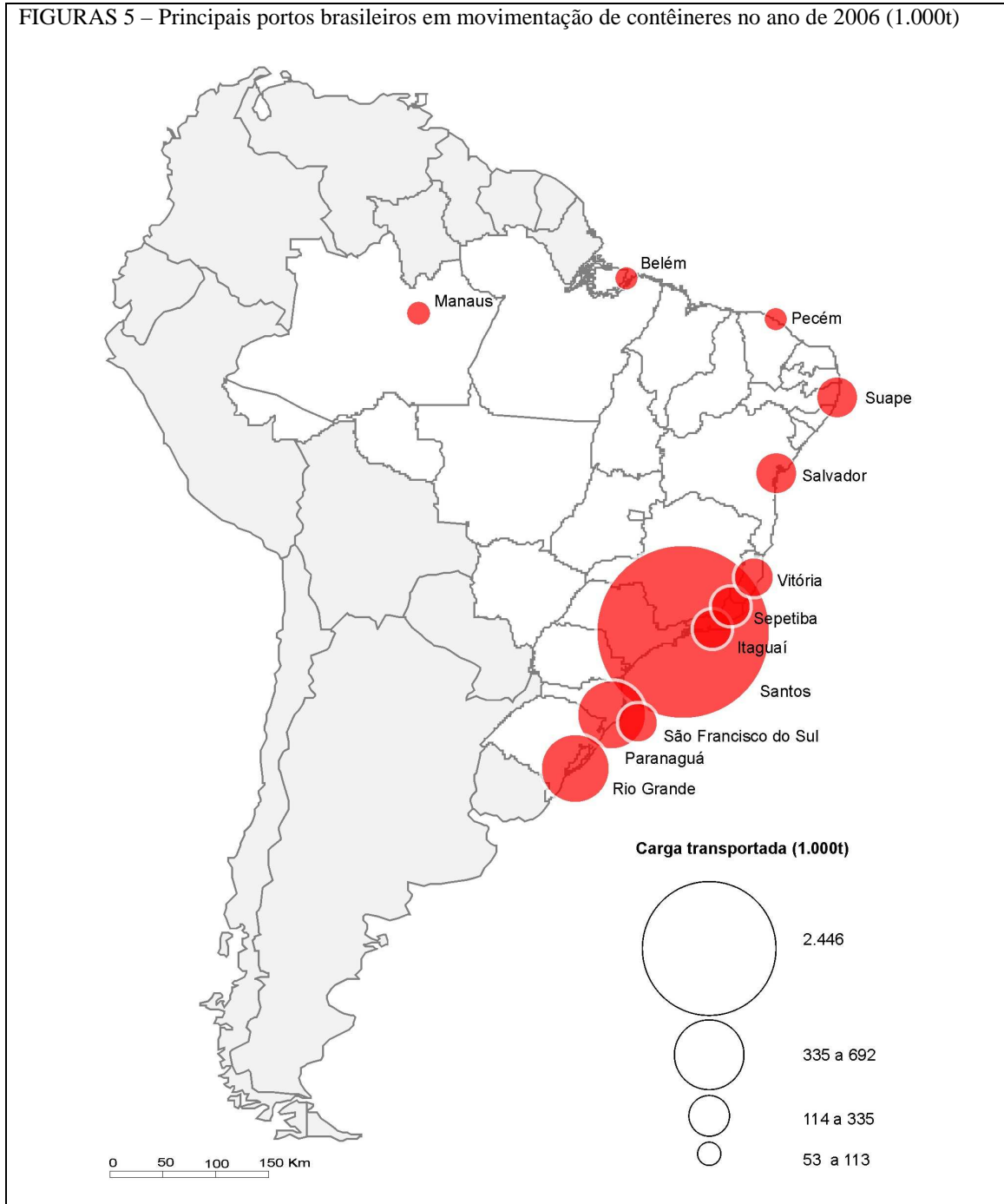
Em 2006 a movimentação de carga geral (soma de carga solta com carga containerizada) nos portos brasileiros (Figura 4) atingiu a marca de 692.833 milhões de toneladas. Esse resultado representou um incremento de 6,69% em relação a 2005, desempenho recorde, como comprovado no Gráfico 2. Desse montante, 19,15% foram movimentados pelos cinco maiores portos brasileiros.

FIGURA 4 – Movimentação total dos principais portos brasileiros – 2006



Para o ano de 2006, o desempenho das operações de contêineres nos portos brasileiros (Figura 5) representou uma movimentação de 6.195.029 TEUs, o equivalente a 63.338 milhões de toneladas. Desse total, apenas o porto de Santos/SP deteve 39,48% do total movimentado no país. Destacam-se também na movimentação de contêineres os portos de Paranaguá/PR (5.079.173 t) e de Rio Grande/RS (5.496.317 t). Foram notáveis também os resultados dos portos de Itaguaí/RJ (3.134.304 t), Vitória/ES (2.892.710 t), Suape/PE (1.937.877 t) e Salvador/BA (1.911.582 t).

FIGURAS 5 – Principais portos brasileiros em movimentação de contêineres no ano de 2006 (1.000t)



Fonte: ANTAQ, 2007. Elaboração: Ricardo Bahia Rios

2.4.2 O sistema portuário baiano e a CODEBA

Diante da realidade identificada nos portos brasileiros, e objetivando fazer uma radiografia desse modal de transporte no estado da Bahia evidenciando suas fragilidades e

eficiências, cabe agora fazer um balanço do sistema portuário da Bahia, administrado pela CODEBA.

Fundada em 1977 com finalidade de reestruturar a política portuária baiana, a CODEBA ergueu-se no seio da reformulação do regime jurídico das administrações portuárias, ajustadas à proposta estabelecida pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento, regulamentado pelo Decreto nº 76 925/75. A companhia substituiu a antiga autarquia Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) e a PORTOBRAS que, a partir daquele momento, assumiu a atribuição de realizar, em consonância, a criação das sociedades de economia mista.

Dando prosseguimento à tarefa de implantação da sociedade, o Governo da Bahia e a PORTOBRAS, em convênio assinado em 14 de maio de 1977, comprometeram-se a definir diretrizes acerca da criação daquela sociedade. Em Assembléia Geral Extraordinária da PORTOBRAS, realizada aos 29 dias do mês de dezembro de 1977, na sede provisória da empresa. A PORTOBRAS foi autorizada a constituir sociedade de economia mista com a CODEBA. Assim, foram transferidos para a estatal baiana os bens do acervo patrimonial dos portos de Salvador e de Ilhéus, como subscrição e integralização de sua participação no capital inicial da referida companhia e, ao mesmo tempo, foram transferidos para a sociedade recém-constituída os bens correspondentes aos investimentos feitos no porto de Aratu pelo Governo do estado. Então, em 17 de fevereiro de 1977:

Ficou constituída a Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA. Nessa oportunidade, reuniram-se, em Assembléia geral, os senhores acionistas fundadores da Companhia das Docas do Estado da Bahia. Registrou-se o evento às 11 horas, em sessão pública, no Palácio Rio Branco, na Cidade do Salvador. Contou com a presença do Exm^o. Sr. Ministro dos Transportes, General Dyrceu Araújo Nogueira, do Exm^o. Sr. Governador do Estado da Bahia, Prof. Roberto Santos, o Presidente da PORTOBRAS, o Eng. Arno Oscar Markus, e do representante do Estado da Bahia, Eng. José de Freitas Mascarenhas. Os trabalhos foram presididos pelo Sr. Governador do Estado e secretariado pelo Bel. Normand Figueiredo de Moura (ROSADO, 2000, p.87).

De acordo com o estatuto da época, a CODEBA passou a ser uma sociedade de ações de economia mista, e capital autorizado, controlada pela PORTOBRAS, contando com dois associados, a PORTOBRAS que detinha 77,4% do capital e o Governo da Bahia com 22,6% do capital.

A partir de 1993, com a LMP, ocorre a extinção da PORTOBRAS, resultando na implantação de uma nova estrutura organizacional empresarial. Frente ao novo papel

institucional que lhe foi instituída pela Lei nº 8.630/93, que atribui à CODEBA a função de autoridade portuária, responsável pela gestão da infraestrutura e supervisão dos agentes privados que atuam nos portos organizados, gerou-se a transferência dos serviços de movimentação de cargas nos portos para operadores portuários privados previamente qualificados.

Atualmente e desde sua fundação, a CODEBA com sede na cidade do Salvador, constitui uma empresa de economia mista que tem como objetivo administrar e explorar a atividade portuária dos portos de Salvador, Aratu e Ilhéus, assumindo, também, a responsabilidade pela administração da Hidrovia do São Francisco.

Os portos administrados pela CODEBA possuem funções e características particulares que lhes foram atribuídas no transcurso do processo histórico (Quadro 4). De modo geral, ocorreu uma especialização na movimentação de carga no sistema administrado pela empresa. O porto de Aratu, responsável em boa parte pela movimentação das cargas registradas pelo porto, caracteriza-se por ser um porto diretamente ligado às atividades industriais da RMS altamente especializado na movimentação de carga solta (granéis).

Quadro 4 – Principais características dos portos baianos administrados pela CODEBA

Porto	Características Gerais
Aratu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concebido para atender às indústrias instaladas no Centro Industrial de Aratu – CIA, e, posteriormente, também no Pólo de Camaçari, é composto por terminais especializados de granéis sólidos, líquidos e gasosos. Voltados para produtos industriais, muitos deles tóxicos, os terminais não são adequados a produtos agrícolas.
Ilhéus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ O Porto de Ilhéus, a rigor o novo Porto de Ilhéus, inaugurado em 1971 – o primeiro porto em mar aberto da América Latina –, teve suas origens associadas ao desenvolvimento da lavoura cacaujeira¹. Com a crise do cacau, no entanto, ele vem assumindo funções diversas.
Salvador	<ul style="list-style-type: none"> ▪ O porto de Salvador, em linhas gerais. Fundado com a própria cidade, destinou-se, desde o começo, à carga geral. Passando por várias ampliações e remodelações, ele vem, nos últimos anos, especializando-se no segmento de contêineres.

Fonte: ALBAM, 2002.

Adaptado por Ricardo Bahia Rios.

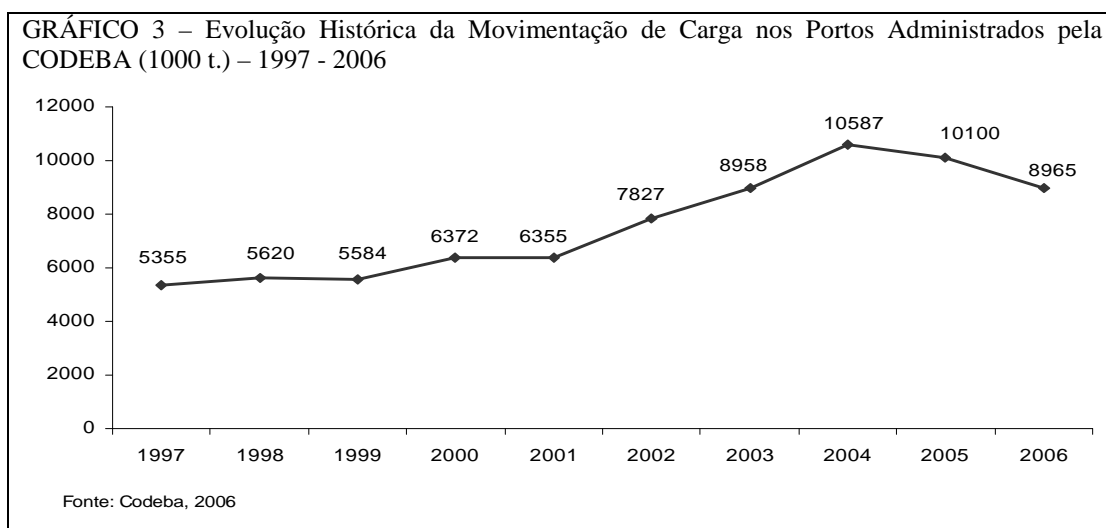
O porto de Salvador, o mais antigo de todos e o maior de todo Norte/Nordeste superando concorrentes importantes como os portos de Suape/PE e Pecém/CE, atualmente tem se especializado nas transações de carga containerizadas.

Já o porto de Ilhéus, autor responsável pelo escoamento da lavoura cacaujeira. Com a crise do cacau, no entanto, esse porto vem assumindo funções diversas, atraindo a produção

do Oeste baiano, fato possível após a instalação de equipamentos que possibilitaram a criação de terminal de exportação de soja. Este porto constitui-se em importante ponto para a exportação de grãos de soja, atraindo novos produtos para a sua pauta de exportação como o algodão e outros produtos da lavoura do Oeste Baiano.

Devido à baixa capacidade de movimentação de carga e a elevadíssima demanda para a exportação de soja, o porto tem perdido significantes volumes de cargas para os portos do Espírito Santo (Vitória e Tubarão) e ao mesmo tempo para o porto de Suape/PE. Até o momento, o terminal especializado na exportação de soja trabalha com a capacidade máxima, e a previsão em decorrência dos contratos já estabelecidos para exportação é que essa tendência continue por alguns anos.

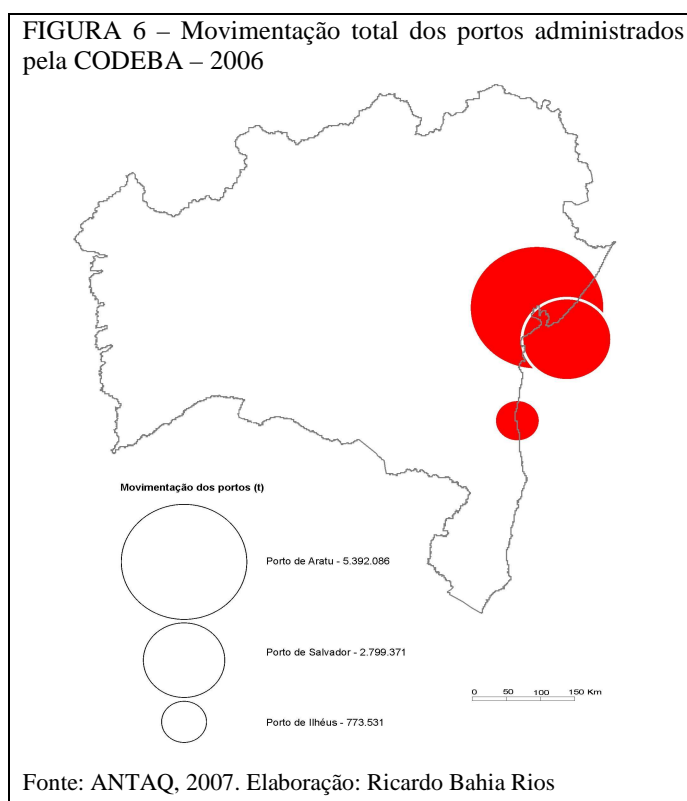
No período que vai de 1997 a 2001 (Gráfico 3), os portos administrados pela CODEBA tiveram um crescimento lento e gradativo, com pequena baixa no ano de 1999. O grande salto no volume movimentado ocorreu entre os anos de 2001 a 2004, quando foram registrados recordes consecutivos de movimentação de carga, chegando a obter no ano de 2004 o melhor desempenho operacional alcançado em toda história da empresa. O incremento na de ordem de 18, 2% em relação a 2003 mereceu destaque para o porto de Ilhéus que, pela primeira vez, superou a marca de um milhão de toneladas (CODEBA, 2007).



O elevado ritmo de crescimento alcançado pela empresa ocorreu em razão do aumento da movimentação de nafta, fertilizante no porto de Aratu, soja no porto de Ilhéus e o desempenho dos contêineres no porto de Salvador constituíram fatores fundamentais para o resultado alcançado nesse período.

Embora nos anos de 2005 e 2006 tenha sido registrada uma perda significativa no volume movimentado, os patamares continuaram elevados em comparação ao período de 1997 a 2001. Como indício disto verifica-se que, no ano de 2005, mesmo com uma queda de 4,6%, em relação a 2004, a companhia manteve sua movimentação superior a 10 milhões de toneladas, apresentando o segundo melhor resultado da história.

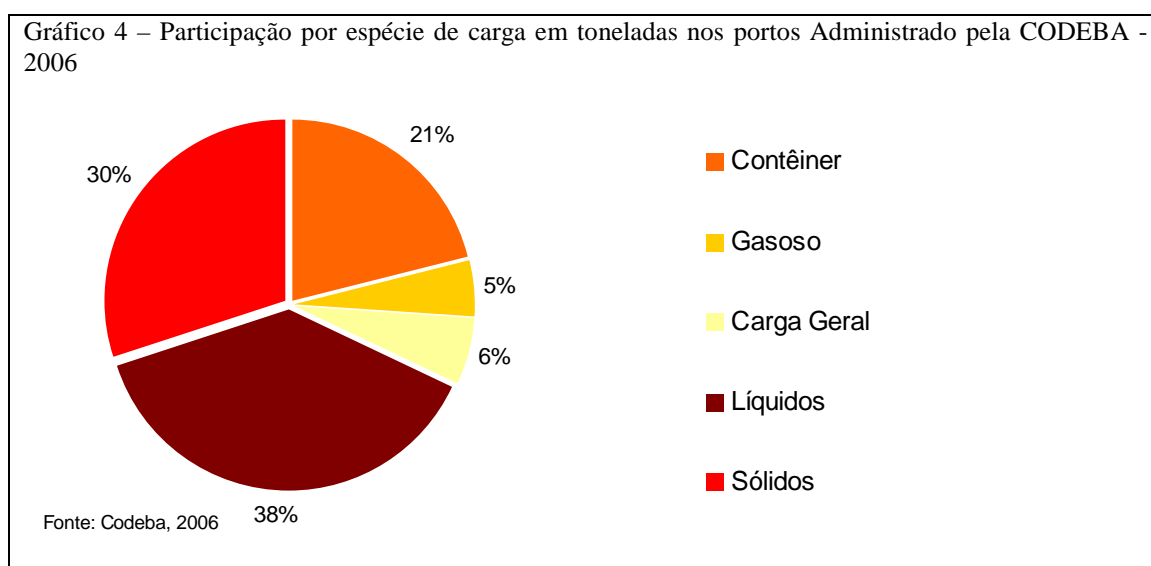
O acumulado negativo nos dois últimos anos de 15% deve-se aos fatores externos resultantes da valorização cambial que repercutiu em alguns *commodities*, a exemplo dos fertilizantes, uréia e rocha fosfática em Aratu, segmentos de algodão e trigo no porto de Ilhéus e aos fatores internos em virtude da concorrência de terminais portuários privados que culminou na perda de boa parte do trigo desembarcado no porto de Salvador e dos veículos da Ford para terminais privados. Observa-se que não ocorreu atração de novas cargas ao ponto de suprir o vazio deixado. Além disso, ocorreram interferências no setor logístico de navegação – pouca escalas para portos asiáticos – e carência de alguns setores na infraestrutura portuária (acessibilidade, calado, equipamento e custo).



O ano de 2006 marcou a segunda queda consecutiva na movimentação de carga dos portos baianos, ficando 11% abaixo do volume movimentado em 2005. Os portos concluíram o ano de 2006 com movimentação total um pouco superior a 8,9 milhões de toneladas (Figura 6), comparando o desempenho operacional dos portos, identifica que Aratu contribuiu com

60%, Salvador 31% e Ilhéus 9% na movimentação de carga. Embora o porto de Aratu tenha contribuído com um volume de carga bem superior aos demais, é o porto de Salvador que possui a melhor média de receita por tonelada movimentada: R\$ 5,97 contra a média de R\$ 5,49 do porto de Ilhéus e R\$ 4,31 de Aratu, comprovando o baixo valor agregado dos produtos movimentados neste porto.

Boa parte do volume de carga movimentado pelos portos administrados pela CODEBA, dá-se por meio de carga solta, sendo 30% de granéis sólidos e 38% de granéis líquidos enquanto a carga containerizada corresponde a 21% com perspectiva de aumentos, segundo os representantes da CODEBA. Em relação aos contêineres, cabe salientar que 100% dessa movimentação ocorrem pelo porto de Salvador no ano de 2006. Isto significa que, apenas na movimentação de contêineres, o Porto de Salvador contribui com 21% da movimentação de carga (Gráfico 4).



A companhia possui uma pauta de exportação/importação bem diversificada, desde petroquímicos a gêneros alimentícios, que conferem aos portos baianos a possibilidade de crescimento. Contudo, para reverter o quadro de declínio do volume movimentado no biênio 2005-2006, e que não se torne uma rotina, faz-se necessário investimentos para melhoria e aumento da capacidade das instalações portuárias, ocasionando perspectivas melhores para os portos baianos.

Segundo a CODEBA, os resultados negativos decorrem principalmente da fuga de carga e devido às restrições operacionais dos portos⁹. A exemplo disto, observa-se a perda de dois milhões de toneladas de celulose para o porto de Vitória, sob a alegação de que o terminal capixaba é mais especializado nesse tipo de carga e mais próximo das fábricas instaladas no sul da Bahia; em relação ao granito, pela estrutura logística do porto de Vitória ser mais apropriada; e ao segmento frutas, pelos portos de Suape/PE e Pecém/CE terem profundidade que comporta os grandes navios (CODEBA, 2007).

Prevendo soluções a fim de minimizarem esses interpores, a CODEBA estabeleceu um orçamento programado para o ano de 2007 no montante de R\$ 95,4 milhões, destinados para melhorias da infraestrutura dos portos baianos, sendo R\$ 36,49 milhões em Salvador, R\$ 37,71 milhões em Aratu, R\$ 16,77 milhões em Ilhéus e R\$ 4,5 milhões para os estudos e manutenção de equipamentos portuários. O valor representa quase o dobro do investido em 2006, quando foram injetados cerca de R\$ 47 milhões em melhorias nos terminais.

O grande problema dos investimentos é o atraso – algumas metas de operação previstas para os portos baianos para os próximos 10 ou 15 anos se concretizaram em apenas cinco –, o que embute uma desatualização dos valores investidos. Por outro lado, apesar das grandes somas de recursos, os portos ainda prescindem de investimentos maiores. Para expressar melhor a idéia dos recursos necessários, somente o Porto de Salvador demandaria R\$ 220 milhões (CODEBA, 2007). Somente dessa forma, os portos baianos se tornarão mais dinâmicos e competitivos, freando essa intensa evasão de carga para outros terminais, detentores de infraestrutura qualificada para o atual padrão, demandado pela atual logística de circulação e distribuição.

⁹ As principais restrições operacionais detectados nos portos correspondem de maneira geral a baixa profundidade dos cais de atracação, que acabam impossibilitando a atracagem de navios de grande porte, muito comum atualmente, esse problema é um reflexo da falta de dragagem dos cais. Também identificamos como comum aos portos brasileiros o problema do acesso por via terrestre como congestionamentos de trens e caminhões, além de aspectos que muitos portos operam com equipamentos ultrapassados e/ou deteriorados. Esses problemas acabam ocasionando atrasos na movimentação das mercadorias. Em alguns portos, as medidas a serem implementadas são simples e devem melhorar seus rendimentos com o melhor funcionamento na operacionalização. Em Vitória, por exemplo, uma pedra de 40 metros cúbicos atrapalha a entrada de navios. Em Santos, um armazém antigo, sem paredes ou teto, dificulta a logística do porto, mas não pode ser demolido graças a uma ação do Ministério Público. Já no Rio de Janeiro, o acesso ferroviário está impedido em uma das vias porque 70 famílias ocuparam a área e fizeram construções ao lado dos trilhos; e na via não ocupada os trens passam somente a 10 km/h (COMCIÊNCIA, 2008).

3 O ESPAÇO PORTUÁRIO NA CIDADE DO SALVADOR

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, o porto de Salvador era considerado como principal ponto de distribuição de todo o Atlântico Sul. Essa atribuição denotava toda importância que o porto e a cidade desempenharam no desenvolvimento da economia e da sociedade local ao longo da história. Além disto, um fato inegável era que o mesmo seria o principal responsável pela integração da região no âmbito das atividades mercantis e industriais do sistema capitalista mundial.

O objetivo nesse capítulo é o de refletir sobre a relevância do porto no dinamismo das atividades comerciais de importação/exportação e sua participação no incremento da economia local e regional. Nesse primeiro momento buscamos estabelecer uma análise histórica das relações econômicas e sociais exercidas, primeiramente no período colonial e depois pós-colônia.

As condições geográficas favoráveis que as embarcações encontravam ao atracarem na Baía de Todos os Santos possibilitaram à administração portuguesa instalar, em 1571, um importante Arsenal da Marinha. Esse fato contribuiu para que a cidade se tornasse um importante ponto de reparo e construção de embarcações. Logo, essas atividades proporcionaram à coroa portuguesa bons lucros, o qual colocaria o porto-cidade como ponto de escala estratégica para o abastecimento e conserto das embarcações portuguesas/estrangeiras e, em conseqüência, o destaque do porto na circulação comercial no âmbito geral da economia agro-exportadora brasileira.

A dupla funcionalidade (porto de escala para reparos e de circulação comercial) que o ancoradouro acessível com correntes oceânicas favoráveis (porto natural) possuía, associado à proximidade com a Europa e com os entrepostos comerciais da África Ocidental portuguesa, tornara-o estratégico para o desenvolvimento do intenso comércio entre os três continentes. Acerca desse intenso intercâmbio observa-se que, durante os séculos XVI, XVII e XVIII, 253 navios da Carreira da Índia, que recobriam o extenso percurso Portugal – Salvador – Portugal e o continente africano – Salvador, escalaram em Salvador. Destes, 78% atracaram no intuito

de receberem socorro e/ou por motivos de estadia, enquanto 22% por razões comerciais. Muitos outros navios de origem estrangeira atracaram por aqui, alegando a necessidade de abastecimento e avarias, todavia, eram atraídos pela possibilidade de rápido enriquecimento por meio do comércio ilegal estimulado pelo contrabando de ouro e outras riquezas nacionais (ROSADO, 1983).

A vida portuária que a cidade de Salvador tinha adquirido não diminuía, nem mesmo com a transferência da capital para o Rio de Janeiro (1763), “tendo em vista a exclusividade da exportação do ouro pelo seu porto, por ser um porto mais seguro que Salvador, e da maior possibilidade de apoio às guerras platinas” (MATTOSO, 1992, p. 35 apud VASCONCELOS, 2002, p. 125). Além dessas características, era o responsável pela importação/exportação de Minas Gerais, que contribuíram para que o porto fluminense se tornasse, em 1798, o maior porto do Brasil.

As funções de escala e de entreposto comercial exercidas pelo porto baiano estenderam-se por todo o século XIX, mesmo face às transformações importantes ocorridas no espaço mundial, propiciadas pela abertura dos canais de Panamá e de Suez, assim como o surgimento de navios a vapor que juntos equacionaram as questões de distância e agilidade, não diminuíram a importância do porto de Salvador.

Durante todo o século XIX, muitas embarcações oriundas de outros continentes com itinerário para os portos do Sul do continente, continuaram a ancorar aqui para reparos e abastecimento, destacando a cidade como importante espaço portuário (ROSADO, 1983).

Tais modificações não minimizaram a importância do porto baiano, que ostentava a segunda posição em movimentação de carga no período, atingindo em 1801 o valor de um milhão de libras esterlinas em exportação, contra dois milhões de todo o resto da colônia. Já os números de embarcações aportadas em 1807 foram de 613, movimentando cerca de oitocentas e cinquenta mil libras esterlinas (importação) e de quase um milhão de Libras Esterlinas na exportação (MARIANI, 1973).

Outro acontecimento decisivo que iria colocar, definitivamente, o porto de Salvador como elo da economia regional ao mercado internacional (embora ainda limitado), procedente da superação do exclusivismo colonial por intermédio da promulgação da Carta Régia de 1808 (abertura dos portos), que franqueou aos portos brasileiros o embarque e desembarque de navios de várias nacionalidades. Esse cenário contribuiu para que o porto de Salvador ampliasse suas funções comerciais de circulação nas escalas internacional, nacional, regional

e local, fortalecendo a importação de mercadorias procedentes da Europa e da África. Ampliou também a exportação de produtos tropicais para a metrópole; importador/exportador de gêneros necessários para o abastecimento urbano entre as províncias, contribuindo para a convergência da produção do Recôncavo Baiano e do Sertão.

Ao passo que as relações inter/intra-regionais e comerciais intensificavam-se, houve maior interesse por parte da burguesia mercantil em ampliar a construção de trapiches e armazéns em volta do porto, cidade baixa. À medida que essa movimentação portuária ampliava-se, esses novos elementos tornavam-se mais procurados e numerosos.

Todavia, a economia da província da Bahia diversificava sua produção permanecendo baseada no trabalho escravo. Ao longo de 88 anos do século XIX, era basicamente centrada na exportação agromercantil, muito dependente da economia internacional dominante. Porém, comparada à do período colonial, registra-se que diversificou a sua pauta de exportação e ampliou as suas atividades mercantis (TAVARES, 2001).

A província produzia e exportava açúcar e fumo apesar dos vários indícios de declínio, tais produtos se mantiveram em destaque; diamantes, café, couro, aguardente, cacau e algodão também constituíam a pauta de exportação. Já a partir da década de 1860, passou a exportar charutos de fabricação artesanal e também agregava a sua pauta de exportação, mas em menores importâncias o arroz, cabelos e crinas de muars, chifres de boi, farinha de mandioca, farinha de araruta, ouro em pó, piaçava, prata em barra, em forma de pinha. A principal virtude do porto de Salvador era “[...] a capacidade de adaptar-se às novas exigências e compulsões da economia internacional, mas sempre no sentido de maior dependência” (TAVARES, 2001, p. 282).

Apoiado numa economia de exportação de produtos primários, a Bahia se manteve importadora de artigos manufaturados. Em ordem de importância, os países que mais exportavam para a Bahia eram Inglaterra, França, Alemanha, Portugal e Estados Unidos, de onde eram importados tecidos de algodão, linho, seda, lã, carnes, vinhos, carvão-de-pedra, farinha de trigo, ferragens, moedas, peixes em conserva, bacalhau, calçados, bebidas, louças e vidros, chapéus, papel, manteiga, sal e máquinas em grandes quantidades (TAVARES, 2001; VASCONCELOS, 2002).

A contração da participação da região nordeste no valor total da exportação, em virtude das mudanças da base econômica brasileira, influenciou diretamente na redução da movimentação de carga pelo porto de Salvador. Essa movimentação constituiu, ainda, fatores

insuficientes para anular sua significação comercial, pois o mesmo estava conectado ao mercado global. O porto configurava como o principal elemento responsável pela circulação da produção dos centros regionais e sub-regionais baiano, como Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro, que concentravam a produção agrícola do Recôncavo. Além disto, o Sertão enviava sua produção para a capital que imediatamente reexportava para a Europa e demais províncias, comandando, dessa forma, o escoamento da produção interiorana, o que colocava a cidade do Salvador e o seu porto em posição estratégica nas relações internacionais.

Essa importância estratégica do porto contribuiu para que cidade do Salvador resplandecesse como relevante praça portuária brasileira ao longo dos séculos XVI, XVII, XVIII, XIX e XX. Dessa forma, Rosado (1983, p.30) definiu Salvador na aurora do século XX como uma “cidade intermediária entre os interesses dos grupos capitalistas externos e da comunidade produtora e mercantil local, Salvador, através do seu porto, conservou significativa importância regional”.

Entretanto, o importante porto regional carecia de infraestrutura apta para manter o movimento sem maiores transtornos à cidade, principalmente para a Cidade Baixa. Rosado delimita com precisão o sítio portuário de Salvador que:

Estendia-se por uma linha contínua que ia da Gamboa a Itapagipe. Abrangia o Unhão, o sítio da Preguiça, a Freguesia da Conceição da Praia, a Praça do Comércio, a Freguesia do Pilar, o Xixi, o Coqueiro, a Jequitaia, Água de Meninos, o Cantagalo, Boa viagem e Monte Serrat [...] Caracterizava-se sobretudo pela existência de vários ancoradouros que, juntamente com os trapiches e as alvaregas ou saveiros, formavam verdadeiras docas de atracação [...] da Gamboa ao forte da Jequitaia, concentrava a maior parte das atividades comerciais portuárias. Ali estava a Alfândega Provincial (ROSADO, 1983, p. 38).

De acordo com a descrição, o porto de Salvador não apresentava uma unidade de área portuária compacta e bem articulada. O que existia era um porto fragmentado que atendiam aos interesses individuais dos trapicheiros, o que lhe concedia destaque como elemento fundamental da vida portuária.

A estrutura portuária fragmentada dos séculos citados tornar-se-ia um entrave para a continuação do desenvolvimento das atividades mercantis do século XX. O que despertou um crescente interesse pela modernização da área portuária, que veio a ocorrer em 1913 por intermédio de aterros que permitiram a construção de modernos cais capazes de receber navios de grande porte.

Essa modernização consolidou, ainda mais, o porto de Salvador como articulador das relações comerciais “[...] de um mundo rural produtor de matérias-primas, que sofrem em parte transformação primária, e um mundo industrial (seja do Sul do Brasil, seja o estrangeiro), comprador de matérias-primas e fornecedor de produtos manufaturado de que a cidade e sua região têm necessidade” (SANTOS, 1959, p. 71).

O modelo agroexportador que ainda vigorava na Bahia colocaria o porto em patamares bem inferiores, comparados a autora, onde a cana-de-açúcar e o fumo se destacavam no cenário nacional e mundial. Enquanto os estados da região Sudeste diversificavam sua produção e se industrializavam, novos portos destacavam-se no cenário nacional como os de Santos e Vitória.

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 7), entre eles poucas mercadorias haviam passado por uma transformação primária local, evidenciando o grau de dependência da produção industrial externo ao espaço baiano.

A função portuária da cidade confundiu-se com a própria gênese da urbe, dessa forma, essa dependência que a economia baiana possuía na metade do século XX era rapidamente espelhada sobre a movimentação nos cais do porto soteropolitano. Isto confirmava 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, essa característica marcante do porto que perpetuava 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, p. 192).

Ainda sobre a definição de Salvador, Silva; Silva (2003, p. 109) observam que, em outros trabalhos a respeito da cidade, Milton Santos argumenta 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; SILVA, 2003, p. 109).

TABELA 7 – Comércio Exterior - Movimento 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 aço etc.	3.556
Navios e barcos a motor	281
Leite em pó	883

Fonte: Santos, 1959.

A superação do modelo agro-exportador ocorre principalmente a partir do desenvolvimento das atividades de exploração e refino de petróleo na região do Recôncavo Baiano ainda nos anos 50, destacando-se a entrada em operação da Refinaria Landulfo Alves (RLAM), da Petrobras (SANTOS, 1959).

O ano de 1957 representa um marco para as importações de produtos químicos e de materiais pesados, via porto de Salvador, tudo isso em decorrência da implantação da indústria petrolífera e às suas ampliações. Tornando a exportação de petróleo na principal carga movimentado 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; Silva (2003) ressaltam que a Petrobras, CIA 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 usa *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; SILVA, 2003, p. 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; 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; SILVA, 2003, p.112).

Com base nas definições (SANTOS, 1959; SILVA; SILVA, 2003) entende-se que a superação da antiga base econômica regional, apoiadas numa industrialização recente, inseriram a cidade e seus arredores no contexto das complexas relações nacionais e internacionais, onde os portos baianos exercem papel fundamental.

Portando, podemos observar três momentos distintos e complementares na relação pretérita do porto, a cidade e a região. O primeiro momento corresponde a um porto, totalmente integrado à economia nacional e internacional, que lhe pondera o título de “o porto do Brasil” onde o mesmo representava o principal entreposto comercial da colônia, posição que só iria perder na metade do Segundo Império para o porto do Rio de Janeiro.

No segundo instante, verifica-se numa retração da área de influência do porto no qual resulta o enfraquecimento de suas atividades na escala nacional, porém, permanecendo como principal elo do escoamento da produção interiorana, representando numa condição necessária para a realização da circulação comercial da região no âmbito nacional e internacional.

O terceiro momento é assinalado pela sublimação do modelo agro-exportador e pela impulsão no desenvolvimento da base industrial, pautada basicamente nas indústrias petroquímica, metalúrgica e mais recentemente automobilística.

Não obstante, a importância do porto para a inserção da Bahia nos mercados nacional e internacional é identificada nos três momentos citados, o que releva a especificidade do porto de Salvador em realizar as conexões essenciais para a progressão da economia da cidade e seus arredores dentro das mais diversas escalas de circulação comercial.

3.1 CARACTERÍSTICAS ATUAIS DO PORTO DE SALVADOR NO CONTEXTO URBANO-REGIONAL

O porto de Salvador está localizado na Baía de Todos os Santos em águas tranquilas e profundas, ideais para a atracação e navegação. Encravado no centro antigo da cidade do Salvador, bairro do Comércio, na Cidade Baixa, o porto possui características estratégicas para o abastecimento da cidade e escoamento da produção industrial da RMS.

Considerado como porto de médio porte, a sua área de influência restringe-se aos estados da Bahia e de Sergipe onde 29% de suas transações com o exterior foram realizadas pelo Porto de Salvador (IPEA, 2006).

A Região Metropolitana de Salvador (RMS) constitui a *hinterland* principal 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. Atente-se para o fato de que entre os mais diversos usuários que recorrem ao porto para algum tipo negociação, apenas 18 são responsáveis por 41,9% do volume de carga movimentada e estão inseridos na RMS, dentro de um raio máximo de 110km ao redor do porto (Tabela 8).

Tabela 8 – Principais Clientes do Porto de Salvador / 2006

Importadores	Produtos	Movimentação em 2006 (t)
MOINHO SALVADOR	Trigo em grãos	72.044
MOINHO CANUELAS	diversos	25.044
EMP. EDT. A TARDE	Papel de jornal	5.095
JOSAPHAR OLIVEIRA & CIA	Farinha de trigo / arroz	10.297
BUNGE ALIMENTOS S.A	Trigo em grãos / fertilizantes	230.479
MONSANTO	Fósforo amarelo	13.721
FORD DO BRASIL	Veículos / equip.	15338
Exportadores	Produtos	Movimentação em 2006 (t)
CARAIBA METAIS	Derivados do Cobre	119.107
FERBASA	Ferro ligas	30.473
GRUPO GERDAU S.A	Tarugo/Vergalhão/Fio Maq.	272.469
CORCOVADO MINERAÇÃO	Granito	23.590
MONSANTO	Químicos	117.796
POLITENO	Polietileno	485.71
BAHIA PULP	Celulose/ Bobina de Papel	64.060
BRASKEM	Químicos diversos	135.769
MONSANTO	Químicos	117.96

Fonte: CODEBA, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios

A existência nítida de dois grandes grupos de usuários deixa clara a relação existente entre o porto, a cidade e a RMS, na medida em que os principais clientes encontram-se especializados dentro da mesma.

O primeiro grupo encontra-se relacionado à importação de produtos necessários ao abastecimento direto da cidade e/ou que precede de um transporte mais especializado, via contêineres. Já o segundo grupo de clientes representados por grandes empresas instaladas na RMS, na sua totalidade, onde utilizam-no para exportar produtos beneficiados com maior valor agregado.

O grupo de exportadores vale-se do porto de Aratu para a importação de matéria-prima via os terminais graneleiros e após o beneficiamento (produto com maior valor agregado) a exportação sucede via porto de Salvador, em virtude da especialização na movimentação de contêineres.

3.1.1 Infraestrutura portuária

Com 2.092 metros de cais acostável e 9 armazéns de carga, que somam uma capacidade de armazenagem de 81.704 m³, a área do porto encontra-se subdividida em seis trechos (Figura 7).



O primeiro trecho representa o cais de uso público com profundidade de 8m e comprimento de 383,60m, nos quais se localizam os armazéns A1 e A2 com capacidade bruta de estocagem de 9.600 m³ e 16.800 m³ respectivamente, atualmente utilizados para estocagem de trigo e malte em grãos.

Essas instalações estão inseridas no Programa de Revitalização de Áreas Portuárias do Ministério dos Transportes (REVAP/MT) para o porto de Salvador, destinadas à implantação de um empreendimento comercial de lazer e turismo em parceria com o Governo Estadual, Prefeitura do Salvador, Associação Comercial da Bahia e iniciativa privada, com ações em curso.

O trecho subsequente (II), cais de uso público, possui profundidade de 9,20m e comprimento de 300m e 28,5m de largura e aparelhado com quatro guindastes de pórtico de 3,2 t (Figura 8), podendo atracar dois navios simultaneamente. Nesse setor localizam-se os armazéns A3 e A4 com capacidade bruta de 8.000 m³ e 7.200 m³, destinados para estocagem de Celulose, produtos químicos e petroquímicos, sisal, produtos, siderúrgicos, papel.

FIGURA 8 – Porto de Salvador: Guindaste de Pórtico*.



Fonte: Saída de Campo, 2007. Ricardo Bahia Rios.

* Guindastes pórticos utilizados para o descarregamento do navio trigueiro *Astir Limassol*.

O terceiro setor (III) representa o cais comercial de uso público com comprimento de 1.086m e profundidade variando entre 8 a 10m, com capacidade de atracamento de até 4 navios simultaneamente.

Esse cais é dotado de uma galeria subterrânea com transportador de corrente para trigo a granel, que atende as importações do Moinho Santista, com silos e demais instalações fora dos limites da área portuária.

Aparelhados por 8 guindastes de pórtico de 3,2 t, e 1 de 6,3 t e uma torre sugadora para 150t/h, além de um sistema transportador subterrâneo, torre de transferência/pesagem para trigo a granel que atende ao Moinho J. Macedo, também com instalações complementares fora do porto, além de quatro armazéns (A5, A6, A7 e A8) de uso público, com capacidade bruta 12.000 m³; 8.000 m³; 5.600 m³; 6.400 m³ que servem para o

armazenado de produtos químicos/petroquímicos, sisal, produtos siderúrgicos, peças e equipamentos, trigo e malte em grãos etc.

Além desses armazéns, localiza-se o A9, onde funciona a sede da CODEBA e uma Estação de Passageiros para atendimento ao turismo dos navios atracados neste trecho.

No trecho IV localiza-se o cais de uso exclusivo do TECON SALVADOR S.A, com profundidade de 12m e comprimento de 240m, com capacidade para atracar um navio. O cais é aparelhado com 1 guindaste de pórtico de 12 t. , 1 de 6,3 t. e 1 de 32/40 t. Esse trecho foi arrendado à empresa TECON SALVADOR S.A. por um período de 25 anos, período no qual foram instalados um armazém e novos equipamentos para movimentação de carga solta e contêineres. As principais cargas movimentadas são: produtos siderúrgicos, petroquímicos, granito/mármore em blocos, automóveis, sisal, frutas, sucos etc.

O cais público de uso privado (Trecho V ou Cais de “Água de Meninos”) também arrendado à empresa TECON SALVADOR S.A., com profundidade de 12 metros e comprimento de 210 m, que possibilita a atracação de navios de até 210 metros, é aparelhado com 2 porteineres (guindastes apropriados para a colocação de contêineres nos navios) (Figura 9).

Esses trechos constituem-se no terminal de contêineres com capacidade operacional média de 36,8 contêiner/hora. Os espaços arrendados possuem um pátio com capacidade de estocagem de 5 mil TEUS, que passou por uma série de alterações físicas no sentido de adaptá-lo ao funcionamento especializado no transbordo de contêineres.



O seguimento VI (Rampa para Ro-Ro) atualmente encontra-se desativado, era utilizado para (des)embarque de veículos da Ford. Em 2006, a empresa transferiu essas atividades para o porto privativo da Ford, Ponta de Lages¹⁰, na baía de Aratu.

Por estar localizado em uma área central da cidade do Salvador, o acesso ao porto via terrestre é identificado como um dos grandes gargalos apontados pelos seus usuários e administradores. A comunicação via terrestre entre os dois principais corredores de integração do porto-cidade com sua região de influência imediata, a BR-324 e a BR-101 distam 2 km e 80 km, respectivamente, das instalações, e são estabelecidas por vias coletoras urbanas de intenso tráfego, como as Avenidas da França, Vale do Canela, Mário Leal Ferreira, San Martins, Lago do Tanque e a Frederico Pontes.

O excessivo movimento registrado nessas avenidas, típico das grandes metrópoles, propicia um lento e dispendioso fluxo de carga entre o porto e os corredores de integração (Figura 10). Segundo a CODEBA, o acesso terrestre representa em uma das principais queixas dos usuários, agravado pela falta do modal ferroviário que anteriormente era realizado pela Ferrovia Centro Atlântica que se encontra temporariamente desativada.

FIGURA 10 – Acesso do porto à BR-324 dificultado pelo intenso trafego de veículos na Avenida Mário Leal Ferreira



Fonte: Saída de Campo, 2007. Ricardo Bahia Rios.

¹⁰ Localizado na baía de Aratu, o Porto de Ponta da Lage foi concluído no 1º. Semestre de 2003, dotado de um pier de atracação de 193 m, e um calado de 11 m. Embora construído pelo Governo do Estado, o porto é de uso exclusivo da Ford e deverá operar com navios porta-contêineres de 33.600 tpb e Roll-on Roll-off de 12.000 tpb. Com uma área total de 344 mil m² – sendo 178 mil m² de pátio e 3.320 m² de armazéns – o porto tem a capacidade para estocar até 8.000 veículos simultaneamente. Além de importar automóveis e peças, a Ford vem a exportar cerca de 100 mil carros / ano (ALBAN, 2002).

A CODEBA aponta que os investimentos na ordem de R\$ 190 milhões, previstos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para a construção da via portuária¹¹ (14 km de avenida expressa) ligando o porto à rodovia BR-324 com conclusão prevista para o ano de 2010, que facilitarão o escoamento da produção pelo porto de Salvador.

Além de facilitar o acesso a principal via terrestre (BR-324) de escoamento, a via portuária objetiva solucionar definitivamente a questão do acesso ao “porto seco”, que vem se expandindo em virtude da falta de armazéns localizados próximo da área do porto organizado de Salvador. Atualmente identifica-se a existências de dois pátios de armazenagem de contêineres nos dois sentidos da BR-324, Figura 11.

A retirada da atividade de armazenamento de contêineres das proximidades do porto de Salvador, vem solucionar uma velha questão, a falta de espaço físico para a movimentação e estocagem dos contêineres. Segundo representantes da CODEBA a tendência de crescimento na movimentação e a ampliação dos equipamentos específicos para a movimentação desse tipo de carga no porto de Salvador, tendem a impulsionar a pulverização dessas atividades ao longo da BR-324, principalmente após a conclusão da via portuária.



¹¹ A Via Portuária Exclusiva inclui a construção de dois viadutos e uma pista exclusiva, margeando a BR-324 e a Avenida Barros Reis. Um terreno de cerca de 100 mil metros quadrados na BR-324 vai funcionar como estacionamento e local de triagem dos veículos de carga e estará ligado ao porto por um sistema informatizado; assim, os caminhões poderão esperar pelo sinal verde dos navios, evitando atrasos e engarrafamentos na região do Comércio, nas imediações do porto.

De acordo com a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), no percurso, haverá três túneis, quatro passarelas, 14 elevados (4,1 mil metros), uma ciclovia, 35,5 mil metros de passeio e 23,2 mil metros de pista de rolamento com dez faixas de trânsito (quatro para veículos de carga).

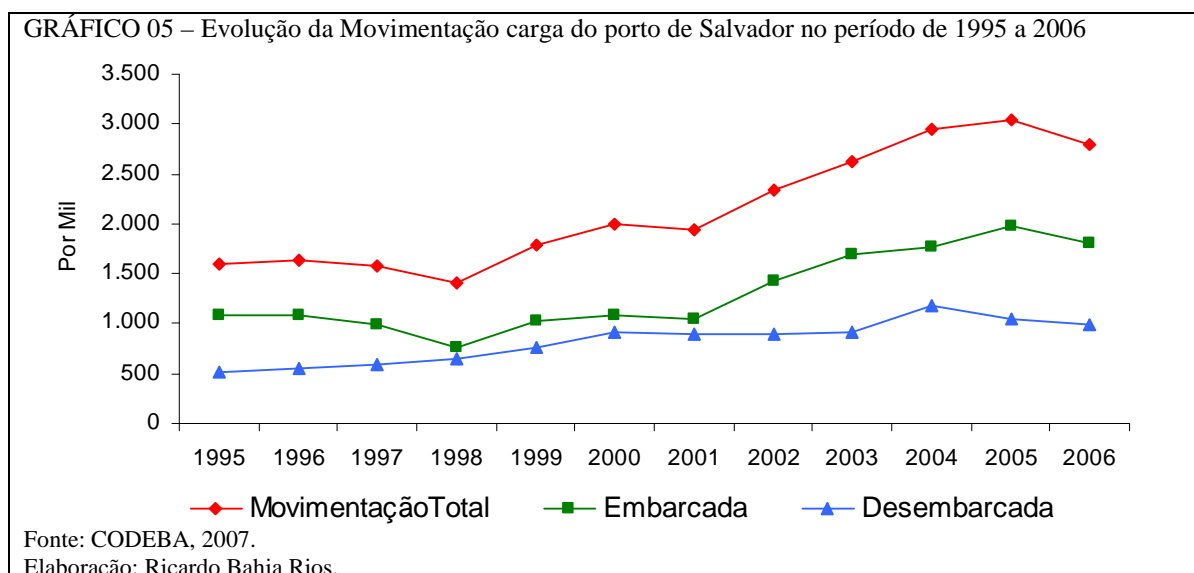
3.2 EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NO PORTO DE SALVADOR

No anseio de entender a dinâmica e a importância atual do porto no contexto urbano-regional, esta pesquisa estabelece uma periodização de 10 anos (1996 – 2006) 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 salutares modificações nos arranjos organizacionais, transcorridos a partir da implantação da LMP que resultou em novas medidas de regulamentação para o subsetor, discutida no segundo capítulo.

Além de apontar 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, Cargas Pesadas e Unitizadas do Porto de Salvador. Indutor da modernização dos serviços portuários, ratificado pelo modelo de arrendamento preconizado pela CODEBA.

O recorte temporal revela uma linha evolutiva no crescimento do volume total de carga movimentada, passando de 1.634.512 (t) em 1996 para 2.799.371 (t) no ano de 2006 (Gráfico 5), correspondente a uma taxa anual de crescimento geométrico de 5,53%, significa que a quantidade acrescida na movimentação para o decênio estudado foi de 55,3%.



Ao longo do período examinado, tornar-se perceptível três momentos distintos e complementares:

i) de 1996 a 1998, corresponde à fase de adequação das modificações sancionadas pela LMP. Distinguido pela acentuada tendência de queda 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. Enquanto as importações evoluíram em sentido contrário, os efeitos sobre a movimentação total foram minimizados;

ii) 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 a incorporação de novos; sobretudo a do 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%;

iii) 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. Resultado negativo em consequência da desativação das operações com veículos da Ford, além da perda parcial do trigo em grão, desviado para um terminal concorrente.

3.2.1 Os fluxos de importação e exportação

De maneira ampla, a variação dos fluxos de importação e exportação para o decênio (1996-2006) foi favorável. Destaque 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.

Ao relacionar as exportações baianas (valores totais em U\$\$) com as processadas via porto de Salvador, avalia-se que a inclinação histórica de concentração das atividades de exportação/importação tende a se diluir (Tabela 9).

TABELA 9 – Valores Comerciais por sentido de operação (U\$\$ FOB) – 2007.

Ano	Balança Comercial - Bahia		Participação do Porto de Salvador na balança comercial baiana	
	Exportação	Importação	Exportação	Importação
1996	1.846.129.657	1.462.135.392	1.396.910.775	1.421.402.763
1997	1.867.606.183	1.597.269.757	1.322.685.797	1.477.220.205
1998	1.829.457.325	1.500.876.804	1.148.819.004	1.290.659.672
1999	1.581.145.857	1.469.543.404	713.869.640	454.122.388
2000	1.942.967.898	2.241.619.845	775.848.469	889.557.828
2001	2.119.651.088	2.274.441.787	732.673.252	1.068.445.300
2002	2.410.037.152	1.877.722.766	1.216.715.512	888.969.217
2003	3.258.772.411	1.945.252.398	1.819.081.426	812.247.219
2004	4.062.916.260	3.021.129.405	2.256.016.134	1.007.875.511
2005	5.987.743.569	3.351.109.979	3.013.195.188	940.687.600
2006	6.773.298.919	4.490.574.034	2.893.908.653	927.574.785

Fonte: MDIC/SECEX, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

Exemplificando, a participação do porto de Salvador na balança comercial da Bahia no ano de 1996 foi de 75,6 % para as exportações e de 97,2% das importações baianas. Já em 2006, as exportações baianas somaram o montante de U\$\$ 6.773.298.919, desse total U\$\$ 2.893.908.65 foi movimentado via porto de Salvador (42,7%) enquanto as importações baianas totalizaram U\$\$ 4.490.574.034, o porto respondeu por U\$\$ 927.574.785 (20,7%).

Os principais fluxos de importação e exportação, representados na Figura 12, sucedem do Mercosul, 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.

Dentro do Mercosul, o intercâmbio interportos brasileiro merece relevo. Originam-se de outros portos brasileiros produtos como: arroz, trigo em grão, equipamentos, produtos químicos, e tem como destino principalmente produtos como: petroquímicos, siderúrgicos e Bebidas.

O terceiro maior fluxo de importação e exportação, procede do 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 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 68,1% de todas as cargas importadas via Salvador (Tabela 10).

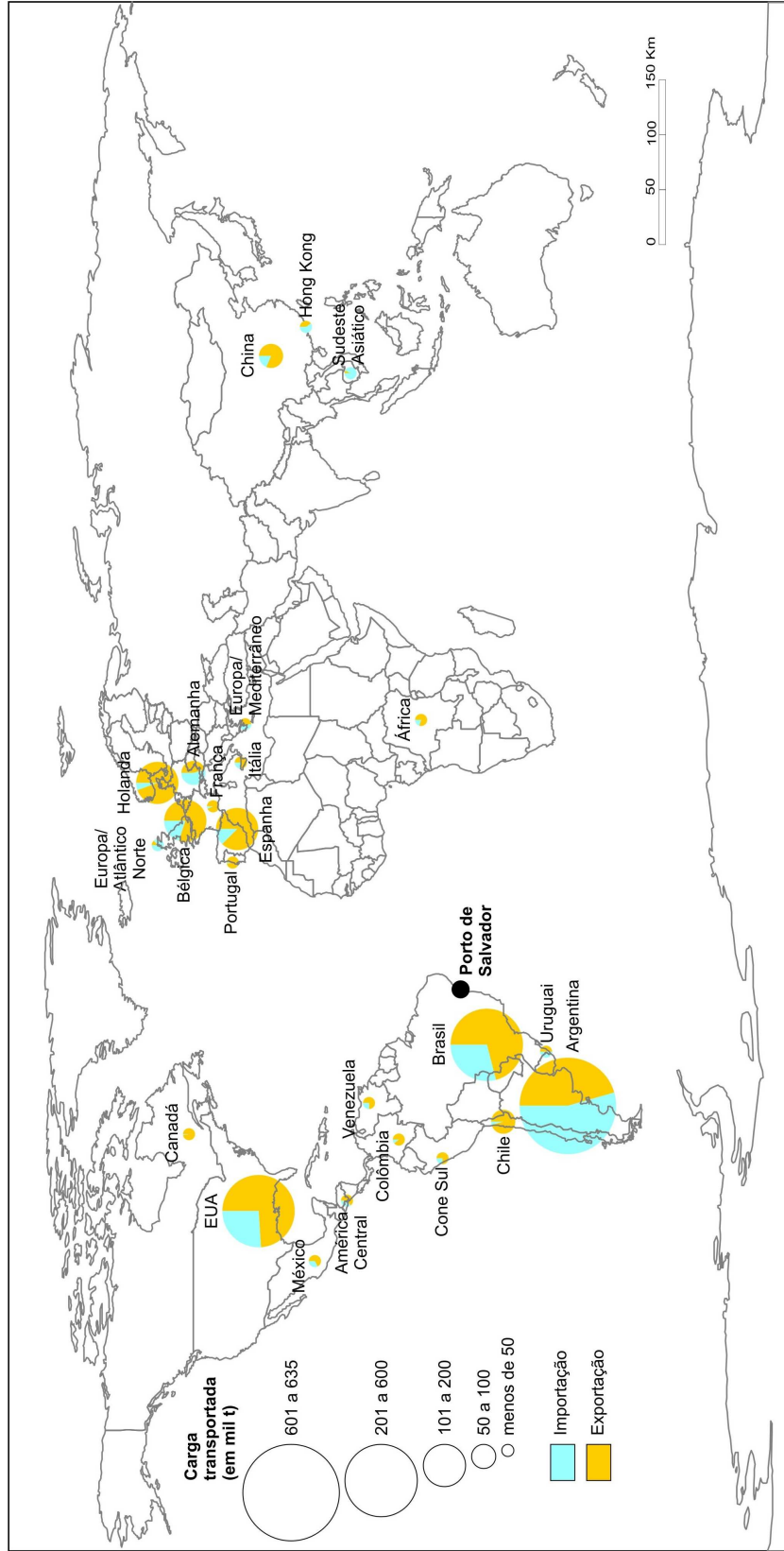
TABELA 10 – Principais produtos (desembarcados) importados em toneladas/ Porto de Salvador 1995-2006

Ano	Produtos					
	Trigo	Equipamentos	Produtos químicos	Arroz	Alimentos	Minérios
1995	303.966	20.783	55.164	372	-	-
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

Fonte: CODEBA, 2007.
Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

Os fluxos de exportações são centralizados entre os produtos básicos de siderurgia, petroquímicos, de granito, entre outros (Tabela 11) que juntos representam 41,4% do volume de carga transacionada. Nitidamente no ano de 2006 houve a retração na pauta de exportação dos principais produtos transportados (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 (USUPPORT, 2007).

FIGURA 12 – Fluxo de importação e exportação do Porto de Salvador (em mil t) – 2006



Fonte: CODEBA, 2007. Elaboração: Ricardo Rios, Araori Coelho.

As empresas que mais recorrem ao porto como plataforma logística de exportação concentram na RMS o que constata, 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. Característica assegurada pela especialização e exclusividade no transporte de cargas containerizadas.

TABELA 11 – Principais produtos (embarcados) exportados pelo porto de Salvador em Toneladas – 1995/2006

Ano	Produtos						
	Químico Petroquímico.	Cobre e derivados	Granito	Ferro ligas	Fio aço e Tarugos	Celulose	Sisal e derivados
1995	206.197	63.615	109.809	95.189	221.668	-	59.937
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

Fonte: CODEBA, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

Vale ressaltar, contudo, o excelente desempenho da celulose e do sisal na pauta das importações. Foi registrado um aumento significativo nas descargas de alimentos, especialmente da farinha de trigo e arroz (este último incrementando, ainda que timidamente, a navegação de cabotagem, praticamente inexistente até o ano de 1999).

A pauta de movimentação do porto de Salvador registrou uma significativa transformação. Muito diferente daquelas identificadas por Santos (1959), vide Tabela 07, onde predominavam, basicamente, produtos primários de baixos valores agregados, tais como: fumo em folha, derivados de cacau, café em grão etc. Atualmente, observa-se o predomínio na movimentação dos produtos industrializados e/ou semi-industrializados (principalmente os petroquímicos e metalúrgicos), oriundos de uma região recentemente industrializada.

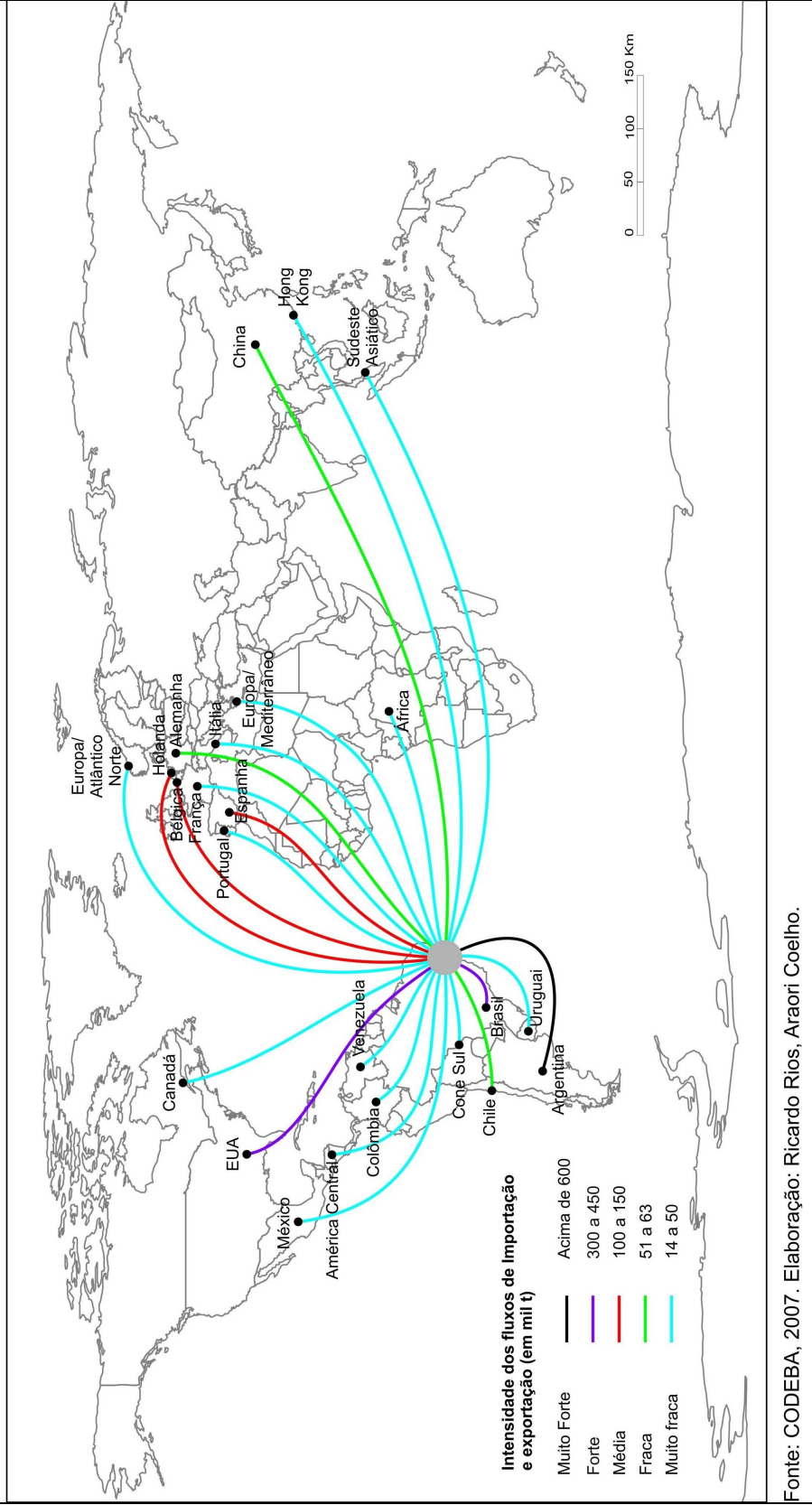
No intuito de basilar e verificar a intensidade das relações inerentes ao porto de Salvador com a escala global, a Figura 13 evidência os fluxos das linhas de transportes marítimas produzidas pelo mesmo. Para melhor entendimento da existência dessas conexões e seus fluxos, estabelecidos pelos movimentos de exportação e importação do porto de Salvador, foram estabelecidos os seguintes critérios: a) existência de conectividade, ou seja, o movimento nos dois sentidos; b) intensidade dos fluxos, correspondente à totalização do volume de carga transportada.

Dessa forma, as linhas de transporte estabelecidas são caracterizadas pelo predomínio de intensidades de fluxos fraca e muito fraca e a existência de apenas um fluxo muito forte (Argentina) e dois fluxos de intensidade fortes. Também se verificou ligações em um único sentido caracterizando a inexistência de conectividade.

Numa perspectiva logística, arriscamos a afirmar que a localização geográfica favorável dos portos de Salvador e de Aratu, geograficamente falando no centro do Brasil, os colocam estrategicamente numa situação favorável em relação aos outros portos brasileiros com os quais competem. 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.

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.

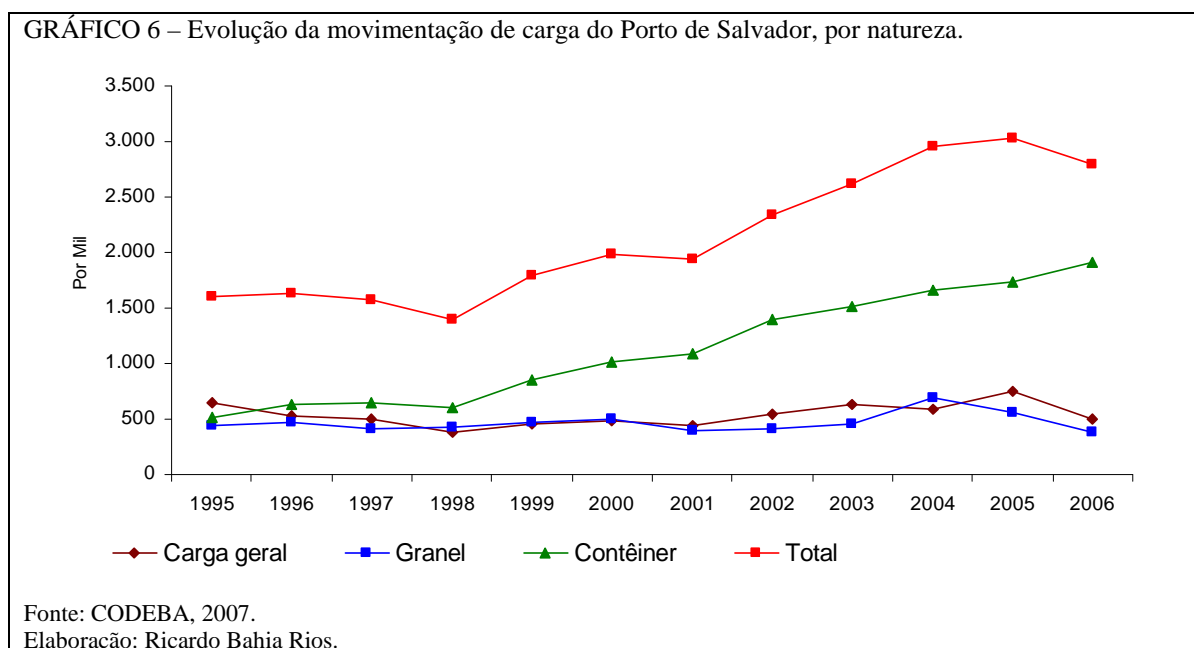
FIGURA 13 – Fluxos das linhas de transporte marítimo geradas pelo porto de Salvador- 2006



Fonte: CODEBA, 2007. Elaboração: Ricardo Rios, Araori Coelho.

3.3 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 (Gráfico 6).



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, alcançou 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 (Tabela 12).

A partir de 1999, o terminal esboça maior participação no tipo de carga containerizada e, concomitantemente, verifica-se a expansão da navegação de cabotagem.

Confrontando a movimentação total com a containerizada, identifica 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 nessa natureza de carga.

Todavia, 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, destaque 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 2006 (1.746.017 toneladas/contêineres), 28,47% (449.203 toneladas) procederam ao longo da costa brasileira (Tabela 12).

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

TABELA 12 – Movimentação de contêiner cheio por tipo de navegação pelo Porto de Salvador – 1996 -2006

Ano	Longo Curso		Cabotagem		Total anual (t)
	Total movimentado (t)	Participação anual na movimentação total (%)	Total Movimentado (t)	Participação anual na movimentação total (%)	
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

Fonte: CODEBA, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

Em 2001 é 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 atividade. Também, áreas anteriormente ociosas foram ocupadas para a estocagem de contêineres, permitindo um ganho de receita adicional a custo baixo.

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.

Afirmado a tendência dos últimos anos, o porto fechou 2005 e 2006 com novos recordes na movimentação dos contêineres (apesar da queda na movimentação geral em 2006), totalizando 208 mil TEUs (crescimento de 8,4% em relação a 2004) e 225,6 mil TEUs, representando crescimento de 8,0% em relação ao ano de 2005. 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 decênio pode ser atribuído ao desempenho das exportações de produtos básicos e à especialização no transporte de contêineres, conjugada, sobretudo, na navegação de cabotagem, que apresentou uma taxa de crescimento geométrico de 49,62% entre os anos de 1996 a 2006.

3.4 OS INDICADORES DE DESEMPENHO E OS OPERADORES PORTUÁRIOS

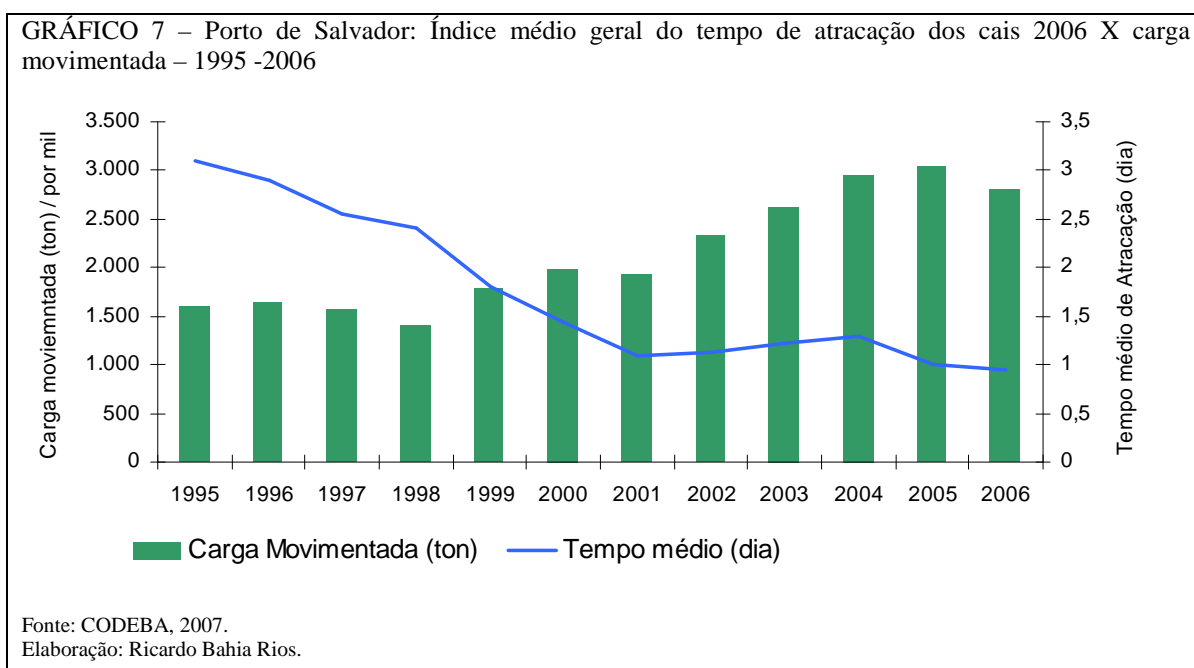
Após a regulamentação da LMP, um conjunto de fatores tornou o porto de Salvador mais competitivo. Entre eles, podemos citar a reestruturação de sua estrutura organizacional que resultou na entrada dos operadores portuários, a partir do arrendamento de trechos do porto que possibilitou o advento do “Porto 24 horas” e a realização dos serviços pelos operadores privados.

Após os processos de modernização estrutural da CODEBA, verifica-se que a redução do tempo médio de atracação dos navios vêm sofrendo uma significativa redução, com reflexos nos indicadores de produtividade (Gráfico 6) e em contrapartida o aumento do volume movimentado.

O grande dinamismo apresentado nos últimos anos pelo porto de Salvador é processado em virtude do arrendamento do 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, p. 99). A Wilport já realizou na

TECON investimentos da ordem de US\$ 19 milhões, capacitando o Porto de Salvador a movimentar até 250 mil contêineres/ano.

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 3 dias em 1996, oscilando em 1 dia a partir de 2000 (Gráfico 7) e, conseqüente, 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 significativas reduções.

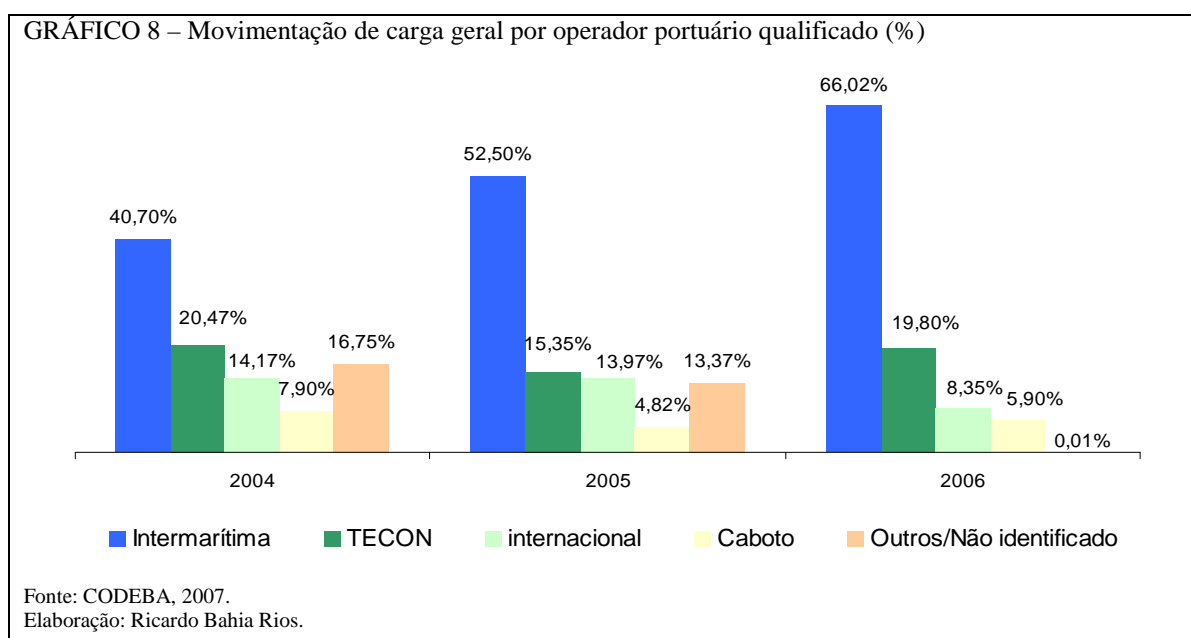
Entre vários operadores qualificados pela CODEBA para a realização dos serviços de transbordo no cais, as duas maiores empresas em operação são a TECON. S.A e a Intermarítima S.A.

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.

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 CAP, regular a atuação da arrendatária” (ALBAN, 2002, p. 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 S.A e Intermarítima S.A que juntas são responsáveis por mais da metade da movimentação de carga geral entre os operadores qualificados (Gráfico 8).



O mesmo transcorre com a movimentação de contêineres, situação em que a concentração é mais explícita entorno da TECON /S.A (Tabela 13).

Tabela 13 – Porto de Salvador: movimentação de contêineres por operador portuário qualificado em unidade – 2004 -2006

Ano	Operadores Portuários					Total no ano
	Caboto	Intermarítima	Internacional	Tecon	Não Identificado	
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

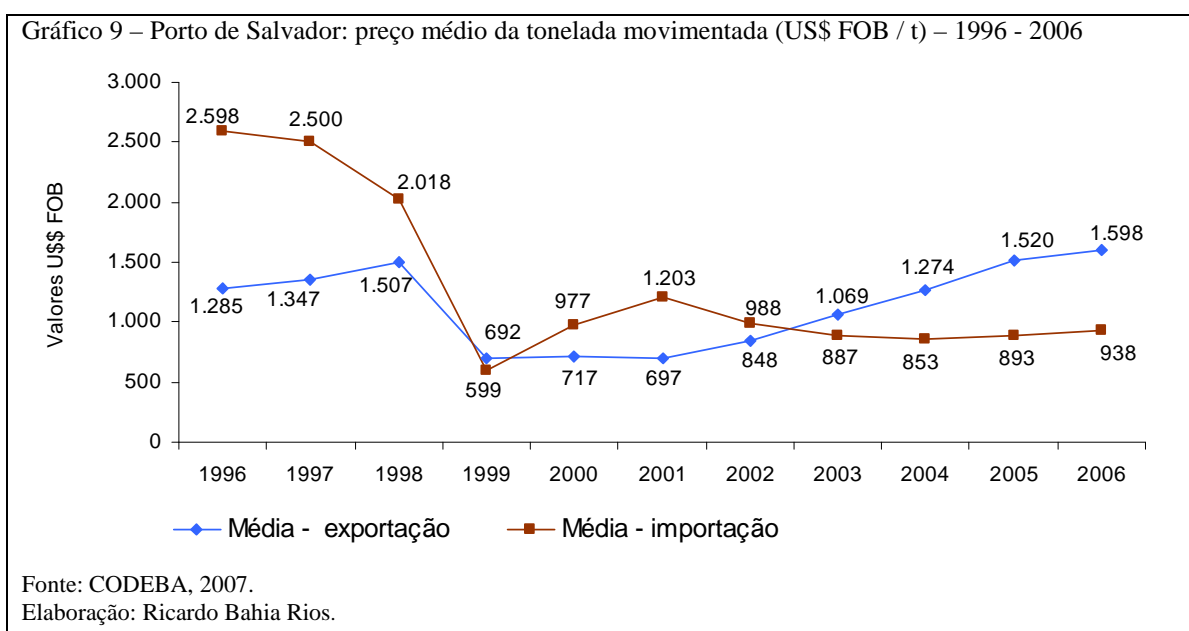
Fonte: CODEBA, 2007.
Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

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. Notavelmente agravado quando os concorrentes apresentam objetivos distintos e lógicas diferenciadas de funcionamento.

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.

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

Em relação aos índices de desempenho verifica-se que o preço médio da tonelada exportada, que durante a época de 1996 a 2002 encontrava-se na média inferior ao das importações, houve uma inversão em 2003. Esse indicativo revela que a natureza da carga transportada (exportação) ganhou em valor agregado, mantendo superior aos da importação a partir de 2003 (Gráfico 9).



Essa inversão no sentido da navegação corresponde aos reflexos da industrialização recentemente apontados por Silva; Silva (2003). O porto deixa de ser apenas exportador de gêneros primários, conforme ponto de vista apresentado pelo professor Milton Santos (1959), contando agora com uma pauta diversificada e eminentemente industrializada, principalmente em petroquímicos e siderúrgicos, originária em sua maioria RMS e seu entorno.

As estatísticas favoráveis nos últimos anos, que por um lado 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 as 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 claro os principais problemas a serem solucionados 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 S.A.;
- 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 USUPPORT 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 dezoito 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) expõe 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. Além de 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), impossibilita o porto de Salvador de receber navios de maior capacidade, em suma aumento dos custos de operação. A solução técnica para esse problema seria de imediato a realização de uma drenagem de aprofundamento – que não é feita há oito anos.

O principal berço de atracação, terminal de contêineres administrado pela TECON S.A. tem 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.

No presente, as opções disponíveis para as operações de navios porta-contêiner são os dois berços privativos do terminal de contêineres e dois berços públicos que, em virtude de possuírem restrições pela falta de equipamento de movimentação de carga e restrição de calado, interferem consideravelmente nos índices de produtividade, ocasionando demora na operação e altos custos operacionais (JUNIOR; LEAL, 2006).

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.

A Secretaria Especial de Portos do Governo Federal prevê um orçamento de 1,4 bilhões de reais para obras de drenagem em 15 portos brasileiros, incluindo Salvador. Em entrevista à revista Exame (BARRETO, 2008), o ministro Pedro Brito, de certa forma,

desnuda uma inoperância por parte da administração da estatal ao afirmar que, até o mês de março de 2008, a CODEBA não havia encaminhado nenhum projeto. Concluiu afirmando que “[...] dinheiro não é problema, basta que as novas diretorias apresentem projetos”. Esta seria uma crítica direta ao atual presidente da CODEBA, Marcos Antônio Medeiros (no posto há cinco meses), correspondente ao quinto presidente da estatal em cinco anos. Nesse período, sucederam-lhe vários nomes indicados por partidos da base aliada ao Governo estadual.

No que tange aos investimentos, Medeiros declara que há em curso pelo menos três grupos interessados em investir na modernização do porto de Salvador. Um deles é a operadora logística Intermarítima S.A, que já concentra mais de 60% da movimentação de carga geral do porto. A empresa mostra interesse em investir pelo menos R\$ 45 milhões na construção de um novo terminal de contêineres (BARRETO, 2008). O projeto de engenharia encontra-se pronto, precisando apenas de licença ambiental do estudo de viabilidade. “Mas o edital de licitação nunca sai, afirma Paulo Villa, diretor executivo da Associação de Usuário do Porto” (GUSMÃO, 2008, p. 6). De acordo com Gusmão (2008) o edital deve ser publicado no início do segundo semestre de 2008. Já o grupo Wilson Sons deve investir R\$ 150 milhões na reforma e expansão das instalações já existentes. Atualmente, apenas 73 mil dos 835 mil m² disponíveis no porto são utilizados pelo grupo Wilson Sons, que detém concessão por 25 anos.

Esses investimentos devem rever o atual déficit das instalações portuárias, equacionando, ainda que parcialmente, os imbrólios resultantes das diversas reclamações por parte dos usuários e dos investidores.

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 o fortalecimento do intercâmbio entre o porto e o modal ferroviário 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, que devem ser minimizada com a construção da via portuária, facilitando o acesso norte da cidade em direção ao Pólo Petroquímico, diminuiria o tempo de transporte entre estes dois pontos, correspondendo a outro sério problema que precisa ser sanado.

Em vista ao 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.

3.5 PORTO DE SALVADOR E A FORD BAHIA: QUESTÕES OPERACIONAIS NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA

O ano de 2000 marca o início das operações portuárias pela Ford na Bahia. Inicialmente a empresa movimentou pelo porto de Salvador cerca de 33 mil unidades de veículos, no sentido das importações, porém somente a partir do ano de 2002, período que a indústria começa a produzir as primeiras unidades em solo baiano, dá-se o transbordo dos veículos nos sentidos de exportação e importação.

Uma das maiores montadoras de automóveis do Brasil e do mundo, a Ford importou e exportou pelo porto de Salvador no período de 2000 a 2005, o total de 464.970 unidades. Contudo é importante destacar que entre os anos de 2000 a 2005 toda a movimentação, realizada pela Ford, ocorria exclusivamente via o porto de Salvador, e somente a partir do ano de 2006 a empresa passou a exportar/importar seus veículos pelo seu porto privativo construído nas proximidades da fábrica na RMS.

Uma série de razões internas e externas refletiram na decisão de retirada dessas operações via porto de Salvador, culminando na construção do Terminal privativo

administrado pela Ford. Internamente podemos salientar que um local próximo da unidade fabril ajudou a reduzir o tempo de giro entre o local da produção e o da distribuição, minimizando os custos de transporte entre a fábrica localizada na RMS e o porto, dista de Salvador cerca de 50 km. A solução dessa questão interna de logística, equacionaria definitivamente a demora da circulação entre o ponto de produção e o de distribuição. Segundo informações da própria Ford essa etapa na distribuição constituía num entrave dentro da logística interna da empresa, frente que o acesso dos caminhões ao porto de Salvador, que em virtude do aumento do volume da produção, tendia a se agravar substancialmente.

A Ford enfrentava uma série de transtornos operacionais, nessa etapa, tais como: a) engarrafamentos nas vias urbanas que davam acesso ao porto; b) estradas mal conservadas tanto nas rodovias estaduais e/ou federais e das vias coletoras urbanas que encontram-se inadequadas para o tráfego de caminhões pesados (no caso das coletoras o estreitamento das pista constituía em outro fator agravante no deslocamento fábrica-porto); c) tempo de espera para desembarcar os veículos (nesse caso podemos ainda subdividir o tempo de espera em dois momentos i) espera por estacionamento o que resultava em filas para o desembarque/embarque nos automóveis, ii) no desembarque/embarque resultante das filas de espera das embarcações na área de fundeio. Porém esses inconvenientes seriam facilmente resolvidos à medida que transferisse essas atividades para o porto de Aratu (dista 4 km da unidade fabril). Então quais fatores realmente contribuíram para a retirada das operações da Ford no porto de Salvador?

Em realidade o que pesou incisivamente para que a Ford retirasse suas operações do porto de Salvador, foram, inquestionavelmente, os fatores externos à empresa, ou seja, a deficiência na infraestrutura portuária do porto soteropolitano, em atender uma indústria automobilística de grande porte. Tais problemas como falta de pátio para estocagem dos automóveis, berços de atracagem compatíveis com as grandes embarcações do tipo Roll-on Roll-off (navios de grande porte especializado no transporte de carros). Esses problemas são apontados pelo setor produtivo e pelos especialistas como um dos principais motivos da retirada das operações da Ford via porto de Salvador.

Primeiramente, apontamos alguns problemas de ordem operacional que o porto tinha que resolver para continuar movimentando tais cargas: a) aumento da profundidade e comprimentos dos cais de atracação, b) Expansão das áreas próxima ao porto para estacionamentos dos caminhões tipo cegonha, muito maiores do que os convencionais, c) ampliação da área de estocagem rápida proporcional à demanda exigida pela multinacional, d)

redução do tempo de espera dos navios para embarque e desembarque (que só seria resolvido à medida que os outros pontos fossem equacionados), d) construção de pelo menos um cais projetado para esse tipo de movimentação (o que vinha acontecendo, era que essa atividade procedia num cais adaptado e longe de ser o ideal para esse tipo de atividade).

Enfrentando sérios problemas logísticos que acabavam limitando o escoamento da produção da indústria, a solução encontrada pela Ford foi a criação do porto privativo de Ponta de Lage, localizado próximo da indústria e do complexo portuário de Aratu. Inaugurado em 2006, o terminal privado da multinacional, fora do porto organizado de Salvador, possui um calado de 14 metros e é dotado de um píer de 193 metros de comprimento capaz de atracar navios de mais de 200 metros, além de um pátio com capacidade para seis mil veículos. Essa infraestrutura resolveu as questões operacionais que a Ford encontrava quando operava no terminal de Salvador.

Segundo informações da empresa, operando pelo porto de Salvador, a mesma enxergou a necessidade de construir um terminal que suprisse as reais necessidades da Ford, devido o aumento das importações/exportações de veículos. Para se ter uma idéia, em 2004, quando ainda operava no porto de Salvador, a Ford exportou 79.698 veículos; número que saltou para 129.695 no ano de 2006 quando a empresa já operava pelo seu porto próprio.

Com a saída das operações da Ford, fica claro que o porto de Salvador não cresceu o suficiente para atender a demanda de uma economia em expansão da RMS, onde atualmente destaca-se uma forte indústria de transformação, inclusive automobilística. Tal acontecimento nos revela que a movimentação de carga no porto de Salvador contrasta com a importância da economia do Estado da Bahia, ao passo que o porto não conseguiu equipar-se suficientemente para atender tal demanda. Revela uma fragilidade administrativa de conseguir atrair novos investimentos que tornassem o porto hábil a atender as novas demandas de uma economia em expansão.

Cabe aqui, destacar que o procedimento de criação de terminais privativos, não só foi exclusividade da Ford, também foi adotado por empresas como a Dow Química e Moinho Dias Branco. O que tem se observado é que enquanto os entraves estruturais das vias marítimas não são sanados, as empresas que vêm se instalar no parque industrial baiano apostam na construção de terminais privados para reduzir os custos operacionais.

A saída de importantes empresas que operavam via Salvador resultou na redução no total de volume movimentado principalmente entre os anos de 2005 e 2006. Desta forma, a

administração do porto confrontou-se com questionamentos estruturais em relação a baixa profundidade do calado, inferior aos disponibilizados por outros portos brasileiros. Em decorrência desse fato, muitas empresas amparadas pela Lei nº 8.630¹² buscaram gradativamente a operar em portos privados fora do porto organizado de Salvador.

Portanto, um bom exemplo, elucidado acima, é a própria transferência das operações portuárias dos navios roll-on roll-off das empresas que exportam os automóveis da fábrica da Ford do Brasil, do porto de Salvador para o porto privado da Ford, no complexo de Aratu ajudando a aumentar a ociosidade de alguns trechos do cais público do porto de Salvador.

Porém, cabe sublinhar duas pequenas ressalvas sobre essa transferência. Primeiramente, outras operações que necessitem de operações de carga, descarga e transbordo dos automóveis da empresa Ford do Brasil, ainda vem acontecendo em pequena escala, principalmente o transporte de peças que são movimentadas via contêineres. Em segundo, podemos citar que apesar da Ford já ter inaugurado um porto privado no complexo industrial de Aratu em 2006, para atender suas necessidades logísticas, vários navios ainda operam no porto de Salvador o que requer uma logística especial por parte do porto e dos operadores portuários. Após a desativação da rampa de acesso para a atracação dos navios roll-on rolloff, o porto possui como opções, o cais da ponta norte (melhor opção por estar junto ao pátio de armazenagem dos carros) ou os berços localizados no cais comercial, reduzindo consideravelmente a produtividade da operação já que, os carros devem cruzar grande parte do porto ocasionando atrasos, possíveis danos aos veículos e, muito das vezes, a paralisação das operações de outros navios que estejam no trajeto.

Sem dúvida a saída de tão importante usuário como a Ford e de outras empresas, como vem ocorrendo no porto de Salvador, constituem numa relevante pauta de discussão a ser solucionada gradualmente pelos agentes envolvidos, para tal exigindo a cooperação/união/articulação de todas as partes envolvidas, desde as três esferas do poder

12 Na década de 1990 o Governo federal, frente à necessidade de modernizar as atividades portuárias, estabeleceu medidas específicas que introduziram reformas e mudanças para o setor. Iniciada com a extinção da Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRAS) e, posteriormente, pela promulgação e consolidação da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos Brasileiros, o Governo federal buscou tornar os portos brasileiros mais competitivos e dinâmicos, criando condições facilitadoras para o aporte dos investimentos privados. Antes dessas medidas os portos brasileiros eram caracterizados por um sistema centralizado e burocrático, o que tornara o sistema pouco competitivo.

A Lei de Modernização dos Portos estabeleceu uma ruptura entre o modelo tradicional até então predominante, a partir de uma resignificação das atividades portuárias, em um ambiente no qual os portos públicos passaram a ser entendidos como unidades individuais organizadas, e o Estado, embora permanecendo como o detentor da infraestrutura, não mais atue como prestador dos serviços.

público e a iniciativa privada. Todos precisam estar em sinergia para resolver, o mais rapidamente possível, esse grave problema estrutural de logística que vem criando dificuldades para o crescimento econômico da RMS.

4 O PORTO INDUSTRIAL DE ARATU

A necessidade de um porto industrial que atendesse exclusivamente a Região metropolitana de Salvador (RMS) vinha se esboçando ao passo que a economia baiana provia transformações, ora com maior vigor, ora não. Dessa forma, para entender-se a função estratégica que Aratu desempenha hoje, é preciso sublinhar alguns aspectos marcantes da economia baiana entre os meados do século passado ao início do século XXI.

Durante um longo período, a base da economia soteropolitana e de sua tradicional região, o Recôncavo Baiano, persistia ligada à evolução das exportações de produtos primários (agrícolas e minerais). De maneira ampla, a pauta de exportação baiana incluía algumas dezenas de *commodities*, entre eles somente três itens se destacavam: cacau, açúcar e o fumo. Isto colocava a economia da Bahia numa situação de expansão limitada, à mercê das flutuações das crises cíclicas, típicas das economias agroexportadoras.

Entre os três itens de maior participação na economia, o mais eminente sem dúvida foi o cacau, que se constituiu no principal produto de exportação da Bahia até os anos 1960. A cacauicultura representou para o estado da Bahia a principal atividade econômica entre as décadas de 1910 e 1950. As dimensões básicas dessa cultura, entretanto, foram insuficientes para transformar a base do capital baiano agroexportador para o capital industrial, diferentemente das lavouras de café no Sudeste do país, o que acelerou o crescimento urbano-industrial do mesmo.

Assim, apesar da cacauicultura se destacar como o principal produto exportado pela Bahia, o mesmo não foi capaz de fornecer uma base de acumulação digna de criar as condições iniciais para o incremento da expansão industrial. Verifica-se que o modelo gerado pela cacauicultura era extremamente concentrado no beneficiamento do produto. A respeito Almeida (2006) argumenta que o

[...] cacau permaneceu quase sempre restrito à secagem das amêndoas em condições rudimentares, o que gerou possibilidades de investimento agroindustrial limitadas, até mesmo inferiores às existentes nos casos do tabaco e da atividade canavieiro-açucareira. Isso não excluiu o surgimento de um pequeno setor industrial de produção de derivados do cacau, concentrado em Salvador, setor que, no entanto, só conheceu alguma expansão a partir dos anos 40 (ALMEIDA, 2006, p. 13).

Além disso, é preciso destacar que uma parcela considerável do excedente criado pela cacauicultura acabou sendo deslocada para outras regiões do país, especialmente para o eixo Rio de Janeiro – São Paulo, além de Salvador, atraída pelas melhores oportunidades de investimento em outras praças ou absorvida pelo comércio de outros centros.

Embora a cacauicultura tivesse fornecido subsídios financeiros importantes para o desenvolvimento da economia baiana, faltaram ampliações no investimento diversificado do capital, principalmente no setor industrial, capazes de ampliar a reduzida escala e o baixo dinamismo da economia até o final do século XX.

Historicamente, as redes econômicas e sociais que a capital baiana drenou não se constituíram em tese para o desenvolvimento diversificado da economia baiana. Entre os anos de 1920-1940, observa-se uma estagnação econômica em virtude de uma lenta implantação das relações capitalistas de produção, apoiada numa concentração fundiária e/ou de renda além de um incipiente desenvolvimento tecnológico industrial. Poucos centros urbanos na Bahia, até a metade do século XX, possuíam uma autonomia econômica e um desenvolvimento comercial significativo. Nesse período, até mesmo Salvador registrava um movimento comercial limitado, basicamente, pelos fluxos de mercadoria que limitavam o dinamismo das cidades menores próximas do seu entrono, concentradas no Recôncavo, e acessíveis por via marítima.

Contudo, a tenuidade das exportações limitava-se à expansão do mercado regional que, ao mesmo tempo, restringia o próprio crescimento do capital comercial em decorrência dos baixos níveis de investimentos tecnológicos. O que leva a concluir que as condições desfavoráveis marcaram a gênese da indústria baiana.

Esse baixo desenvolvimento tecnológico industrial, colaborou para que até o início dos anos de 1950 não se tenha a necessidade de implantação de um porto que atendesse os interesses do capital industrial. Os portos de Salvador e Ilhéus encontravam-se bem encaixados na lógica de acumulação da elite comercial baiana. Esse período de lento crescimento¹³, marcado pelo débil dinamismo e/ou pelas sucessivas crises cíclicas das atividades agroexportadoras, muito dependente do consumo externo e dos condicionantes ambientais. São alguns dos fatores que justificavam a falta de investimento nos portos já existentes e no investimento na construção de um novo porto industrial.

¹³ A lentidão do desenvolvimento da economia estadual deve ser vista como um fato relativo: ela não deixou de crescer; apenas não acompanhou a vigorosa expansão da economia cafeeira e acabou por perder a posição privilegiada que detinha na economia brasileira (ALMEIDA, 2006, p. 19).

O contexto econômico da Bahia, e por conseguinte o de Salvador, começam a transformar-se entre os últimos anos das décadas de 1950-1980 (TEIXEIRA; GUERRA, 2000). Esse período ilustra uma fase de requalificação dos espaços produtivos, apoiado numa industrialização convergente para o setor petroquímico e metalúrgico, período denominado por Almeida (2006, p. 20) como “a nova indústria baiana”, que sobre as bases das “iniciativas estatais abriram caminhos para rápidas transformações”. Entre essas modificações destacam-se a construção da usina hidroelétrica de Paulo Afonso, que iria, finalmente, resolver a questão da matriz energética para o desenvolvimento industrial; a implantação das atividades de extração e refino do petróleo no Recôncavo; a construção da rodovia Rio-Bahia (BR-116); a criação do Banco do Nordeste do Brasil (1954) e da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (1959). Estas últimas contribuíram para a expansão da oferta de financiamentos públicos de baixo custo, amortizáveis em longo prazo, capazes de assegurar novos investimentos industriais e a modernização das unidades fabris já existentes, bem como no melhoramento de infraestrutura regional.

Todavia, o mais significativo acontecimento econômico do período foi proveniente da implantação da Petrobras, que resultou na construção do terminal marítimo de Madre de Deus e na implantação da Refinaria Landulpho Alves-Mataripe (RLAM)¹⁴. Isto cooperou para as transformações da economia baiana, centrada na expansão de novas indústrias no entrono de Salvador que visavam o aproveitamento das matérias-primas disponibilizadas pela RLAM.

Mesmo que timidamente, até o final da década de 1950, o Estado da Bahia tinha iniciado o seu processo de industrialização, principalmente a partir de impulsos exógenos e concentradores, abalizado num desenvolvimento típico cidade-industrial-linear, nos arredores da Bahia de Todos os Santos, possuindo a capital como centro do sistema (SAMPAIO, 1999).

Outro grande impulso na qualidade evolutiva da indústria baiana dar-se-ia a partir de 1967, em virtude dos investimentos nas fábricas do CIA e do (COPEC) implantado entre 1972

¹⁴ Aproveitando a descoberta de óleo e gás nos campos do Recôncavo, o Conselho Nacional de Petróleo, antes mesmo da criação da estatal, elaborou o projeto de construção de uma refinaria no então distrito de Madre de Deus para processar 2.500 barris de petróleo por dia. Esse projeto foi transferido para a Petrobras em 1954, ano da sua criação, que decidiu expandir a capacidade produtiva da refinaria para 5.000 barris/dia e iniciar imediatamente as obras de construção. Ela entrou em operação em 1956 e, em 1961, um novo programa de expansão elevou sua capacidade de refino para 42.000 barris por dia.

O impacto de Mataripe pode ser percebido de duas formas: primeiro, em 1960, o valor da produção da indústria química já atingia 30,2% do total da indústria de transformação, sendo que a refinaria era responsável por quase 50% desse total; segundo, algumas empresas químicas instalaram-se no entorno de Madre de Deus para aproveitar suas matérias-primas, a exemplo da Companhia de Carbonos Coloidais, da Companhia Brasileira de Lubrificantes e da Fábrica de Vaselina da Bahia. (Bahia, Fundação de Pesquisa – CPE, 1979 apud Teixeira, 1985).

e 1978, reflexos dos efeitos da política de desconcentração industrial¹⁵. Além dos incentivos federais, o Governo Estadual passou a ofertar uma infraestrutura para a implementação das indústrias em uma área concentrada próxima à capital, composta de facilidades portuárias, rodovias, ferrovias etc.

Nesse período, Teixeira; Guerra (2000) explicam que:

O número de projetos atraídos para o CIA e demais distritos industriais baianos foi impressionante. Em dezembro de 1969, havia 100 projetos aprovados pela Sudene, dos quais 37 em funcionamento, 43 em análise e 33 com carta de opção para virem a se instalar. Todos esses investimentos criariam um total de mais de 30 mil empregos diretos. Ao contrário do que recomendava o GTDN, porém, 85% dos investimentos destinavam-se ao setor de bens intermediários, revelando, desde então, a vocação industrial do estado. É dessa época, a implantação da Usiba, Sibra e Ferbasa, por exemplo. Vale notar, ainda, que o CIA e seu entorno passam a sediar novas empresas químicas, a exemplo da CQR, Paskin, Tibrás, Ciquine, Fisiba e, posteriormente, a Dow, antes mesmo da implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari (TEIXEIRA; GUERRA, 2000, p. 86).

Operando em grande escala e com tecnologia de ponta, essas novas unidades fabris, implantadas entre 1970 e 1980, e outras balizadas na siderurgia (SIBRA, FEBRASA e USIBA) e na mineração-metalurgia do cobre (Carafba Metais em 1984) alteram completamente o perfil da economia baiana, conseqüentemente, causando intenso impacto para a economia da capital e de sua região de influência imediata. Em resumo, como afirmou Almeida (2006, p. 25) que “[...] de um ponto muito restrito, levando-se em conta apenas o produto e a estrutura setorial da sua economia, poder-se-ia dizer que a economia baiana, e principalmente a de Salvador e sua periferia, havia se industrializado”.

Consolidado o processo de industrialização que inseriu a Bahia na matriz periférica industrial brasileira, por meio da chamada “especialização regional”, direcionada para o setor petroquímico e metalúrgico, a participação relativa do setor primário no PIB setorial baiano diminuiu de 40% em 1960, para 16,4% em 1980. O setor secundário, por sua vez, no mesmo período, quase triplica sua participação, que salta de 12% para 31,6% (TEIXEIRA; GUERRA, 2000).

Essas indústrias, por se caracterizarem em unidades produtoras de bens intermediários voltada para mercado externo, tornaram a economia regional fortemente vinculada à nacional

¹⁵Os problemas decorrentes da política de incentivos fiscais para o Nordeste já foram exaustivamente examinados por vários estudiosos da realidade nordestina. Para alguns autores, essa alta rotatividade denotaria uma estratégia puramente rentista de vários grupos nacionais e internacionais. Eles se instalariam na região para aproveitar os incentivos. Uma vez esgotados tais incentivos, suas plantas eram transferidas para mercados mais dinâmicos.

e internacional. Verifica-se que a penetração dos petroquímicos baianos no mercado nacional e internacional contribuiu para o aumento das exportações.

Estava, então, estabelecido o cenário para a construção de um porto altamente especializado que atendesse as novas demandas das indústrias recém instaladas no entorno de Salvador.

O projeto de construção de um porto localizado na Baía do Caboto no município de Candeias inicia-se atrelado ao projeto de implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA), na década de 1970. O projeto partia do pressuposto que o pólo industrial reconfiguraria o perfil econômico do Estado, necessitando, portanto, de suporte portuário para o escoamento de suas produções sucumbindo na necessidade da instalação de um porto com característica específica que atendesse a demanda de uma região recém industrializada.

Desta forma, em 1971, tiveram início as obras de instalação do porto por intermédio de parceria da iniciativa privada com o Governo da Bahia, porém somente a partir da constituição da CODEBA em 1977 (onde instalações de Aratu foram incorporadas ao patrimônio da Companhia), o Governo baiano passou a compor seu quadro de acionistas.

O porto industrial de Aratu foi idealizado para constituir uma plataforma logística que atendesse as novas demandas ocasionadas pela “nova indústria” instalada na RMS. Dessa forma, o porto contribuiu de certa forma para o fortalecimento da indústria baiana, possibilitando a circulação das riquezas produzidas pelas fábricas.

Atendendo a produção industrial da RMS, a quinta região metropolitana do país e a primeira do Nordeste em termos de valor, com um PIB de aproximadamente de R\$ 31 bilhões (ALMEIDA, 2006), o porto de Aratu atualmente concentra 60% do volume de operações da CODEBA, oferecendo suporte indispensável ao CIA, conforme previsto no projeto inicial, como, também, ao Pólo Petroquímico de Camaçari e ao desenvolvimento da atividade metalúrgica no Estado (CODEBA, 2006).

Sem dúvida, o desenvolvimento das atividades de exploração e refino de petróleo no Recôncavo Baiano nos anos de 1950, com destaque para a entrada em operação da Refinaria Landolfo Alves (RLAM). Logo em seguida, os impactos gerados pelo incentivo fiscal, que resultou na implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA), tornou a industrialização baiana mais incisiva em decorrência das atividades petroquímicas e metalúrgicas, embora identificado o baixo dinamismo industrial, principalmente as registradas nos anos de 1990. Estas foram recentemente superadas pelas novas possibilidades provocadas pela “guerra

fiscal” que atraiu para a Bahia, e mais especificamente para a RMS, novas indústrias especialmente as ligadas ao setor automobilístico (ALMEIDA, 2006; SILVA; SILVA, 2003; TEIXEIRA; GUERRA, 2000; UDERMAN, 2000).

Preteritamente ou atualmente, a necessidade de um porto tipicamente graneleiro, constituído de terminais especializados na movimentação de granéis sólidos, líquidos e produtos gasosos, capazes de atender a circulação de uma produção regional, representa um fator importante para a promoção do movimento contínuo dos fluxos de capital de qualquer região.

De maneira generalizada, avalia-se que a disponibilidade de uma região detentora de matéria-prima e capacitada de uma infraestrutura de transporte e comunicação eficientes constituíram fatores significativos, porém, não decisivos, para o desenvolvimento de uma base industrial econômica integrada ao mercado externo, representando um fator substancial para a elevação da economia baiana.

4.1 CARACTERÍSTICAS ATUAIS DO PORTO DE ARATU NO CONTEXTO METROPOLITANO

Localizado em um ambiente geograficamente favorável, na enseada do Caboto (município de Candeias), no interior da Baía de Todos os Santos, o Porto de Aratu dista 50 km do centro de Salvador, entranhado numa importante zona industrial. Responsável por 60% da movimentação do comércio exterior baiano, o porto de Aratu foi instalado estrategicamente para apoiar o desenvolvimento industrial do Estado, visando promover a integração ao mercado externo das indústrias instaladas no Centro Industrial de Aratu (CIA), e, posteriormente, também no Pólo Industrial de Camaçari.

Planejado e construído na década de 1970 para atender às necessidades do nascente CIA, o porto de Aratu representa atualmente o segundo maior complexo portuário em movimentação de cargas de todo o Norte/Nordeste, ocupando a nona posição em toneladas movimentadas no *ranking* nacional (ANTAQ, 2008).

Atualmente classificado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), em 2006, como sendo um porto de porte médio, predominantemente com características locais onde é comercializado, relativamente, um reduzido número de produtos concentrados em dois

setores de atividade, a indústria química e a metalúrgica, o porto apresenta uma área de influência imediata limitada ao Estado da Bahia (Tabela 14), relativo aos principais usuários do porto para o período estudado. A Tabela 14 evidencia que os principais usuários estão instalados na RMS com destaque para Braskem, antiga COPENE e a Caraíbas Metais.

TABELA 14 – Principais usuários do Porto de Aratu / 1995-2006

Importadores	Movimentação total (t)
CARAIBA METAIS	5.722.243
TRINKEN	2.101.529
PROFERTIL	1.107.604
ALCAN	1.010.928
CIBRAFERTIL	1.001.838
SIBRA	946.473
FERTIPAR	708.308
Exportadores	Movimentação total (t)
BRASKEN	12.265.683
OXITENO	1.330.997
ESTIRENO DO NORDESTE	1.148.419
CIQUINE	3.97.008
MAGNESITA	897.467
CARAIBA METAIS	425.821

Fonte: CODEBA, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios

A Braskem, maior usuário entre os exportadores, foi responsável somente em 2006 pela movimentação de 1.130 milhões de toneladas do que produz de carga gasosa e carga líquida. O volume representou 20,9% do total de 5.392.086 de toneladas movimentadas por Aratu, e 63% do total movimentado no sentido das exportações pelo porto (1.794.097 t). A empresa mantém relações com vários países do Oriente Médio, América do Norte e Europa. Além disso, vale sublinhar que a Braskem realizou, no mesmo ano, 370 movimentações no Porto de Aratu e em cada operação o navio espera um dia e meio para atracar.

A Caraíba Metais, segundo maior usuário do porto no sentido das importações, recorre ao porto de Aratu como plataforma de abastecimento de matérias-primas, importando concentrados de cobre que vêm principalmente do Chile. A Caraíba Metais constitui-se no exemplo clássico de empresa que demanda o porto para a importação de mercadoria de baixo valor agregado e, após o seu beneficiamento, utiliza o porto de Salvador e outros portos para a exportação, via contêiner, de produtos beneficiados como: vergalhão de cobre, fio de cobre

trefilado, cátodo de cobre etc.. Esses produtos são colocados não apenas no mercado brasileiro, mas também nos Estados Unidos, no Canadá, na Argélia, na Costa Rica, na área do Mercosul além dos países do Bloco Asiático, como o Japão, Coréia e Israel.

Em relação à infraestrutura de integração, observa-se que os principais usuários que demandam o porto encontram-se em consonância com as atividades portuárias, realizando o movimento de embarque e desembarque por intermédio de dutos que interligam o porto ao Pólo Industrial de Camaçari (PIC) por rodovias ou ferrovias.

Atualmente, existe um projeto de ampliação das instalações portuárias. Desse projeto, já estão em execução a ampliação do pátio de estocagem de minério e a construção do pátio de triagem, além de investimentos previstos pela Bunge Alimentos para a construção de um terminal de grãos (soja), o empreendimento também conta com o auxílio do Tequimar que pretende ampliar o Terminal de Líquidos, com a construção de um novo píer. A CODEBA prevê que todos esses investimentos aumentarão a demanda dos produtos movimentados no porto, seja pelo aumento nos produtos/matérias já operados ou pela incorporação de novas cargas.

4.1.1 Infraestrutura portuária

Com forte predomínio do abastecimento e escoamento de graneis líquidos e produtos gasosos para empresas do Pólo Industrial de Camaçari (PIC) e da área de mineração e fertilizantes, o porto de Aratu dispõe de três terminais específicos de carga: o Terminal de graneis sólidos (TGS), o Terminal de graneis líquidos (TGL) e o Terminal de produtos gasosos (TPG) (Figura 14).



O terminal de granéis sólidos (TGS) é constituído de 2 píers: O píer I possui dois berços, sendo um destinado à exportação de magnesita e uréia com 153 metros de extensão, e o outro para importação de concentrado de cobre, alumínio, carvão, enxofre, fertilizantes, manganês e rocha fosfática, com 202 metros de extensão; ambos com 12 metros de profundidade, permitindo atracação de navios com até 250 metros de comprimento (Figura 15).

FIGURA 15 –Terminal de granéis sólidos / Píer I



Fonte: Saída de Campo, 2007. Ricardo Bahia Rios.

O píer I encontra-se articulado com o pátio de estocagem do porto por transportadores que interligam o pátio de granéis sólidos aos seus respectivos locais de armazenagem das empresas Caraíba Metais, Alcan, Magnesita, Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados (FAFEN) e Cimex. Essas companhias possuem pátios de armazenagem no TGS.

Por outro lado, o píer II possui apenas um único berço de 210 metros de comprimento com profundidade de 11 metros, atendendo de forma complementar ao píer I nas importações de granéis sólidos. Este píer ainda não se encontra aparelhado adequadamente e sem instalações de armazenagem acopladas, em geral são movimentados carga geral solta e diversos granéis sólidos servindo de apoio ao píer I.

O TGS é capacitado com instalações de armazenagem de uso público explorado pela CODEBA, pátio de Granéis Sólidos, correspondente a uma área a céu aberto de 68.400 m² com capacidade de armazenagem de 475 mil toneladas. Aparelhado com uma empilhadeira de granéis para empilhamento até 10 m. Além do setor gerenciado pela CODEBA, o TGS é

composto por mais cinco pátios de uso privativo explorado por meio de contratos de arrendamento pelas seguintes empresas:

- FAFEN – situado numa área arrendada de 31.178,72 m², constituída por um armazém de capacidade para 40 mil toneladas de uréia a granel, aparelhado com equipamentos para recepção rodo-ferroviária, estocagem, além de instalações de apoio, balança e pátio ferroviário;
- ALCAN – área arrendada de 3.097,00 m², dotada de um silo vertical metálico, com capacidade estática de 10 mil toneladas para o armazenamento de alumina a granel, aparelhado com transportador de correia de ligado ao píer I;
- MAGNESITA – pátio de aproximadamente 10 mil m², dotado de um armazém com capacidade de 33.500 toneladas para estocagem de magnesita a granel, com instalações de apoio, balança e transportador acoplado no sistema básico do porto, destinados aos carregadores de navios existente no píer I;
- CARAÍBA METAIS – em uma área arrendada de 31.303,50 m², situa-se um armazém com 15 mil m² com capacidade para estocagem de 79.600 t de concentrado de cobre, coque e rocha fosfática, aparelhado com sistema transportador/estocagem, balança e outros equipamentos e instalações de apoio interligados ao píer I;
- CIMEX – área arrendada de 3.028 m² para a construção de um silo para armazenamento de cimento a granel. Devido a problemas técnicos na construção do silo, a obra foi interdita, não sendo mais utilizada para os fins previstos em contrato. Atualmente é utilizado pela ALCAN para armazenamento de alumina.

O terminal de Granéis Líquidos (TGL) é constituído de um píer com atracação em ambos os lados (02 berços), pelos quais é feita a movimentação, mediante bombeamento de/para navios dos seguintes produtos líquidos: soda cáustica, dicloreto, estireno, metil-ter-butil-eter (MTBE), benzeno etc. (Figura 16).

O TGL equivale ao píer de uso público, explorado pela CODEBA em parceria com a iniciativa privada, dotado de plataforma de operações, com dois berços de atracação - píer Sul: com profundidade de 11,00 m para navios até 35.000 TPB¹⁶ e comprimento até 170m e, píer Norte: com profundidade de 12,00 m, para navios até 40 mil TPB e com comprimento até 220m, profundidade de idêntico calado.

¹⁶ Tonelada de porte bruto. Unidade que caracteriza a capacidade de transporte de carga de um navio.

FIGURA 16 –Terminal de granéis líquidos.



Fonte: Saída de Campo, 2007. Ricardo Bahia Rios.

Vale acrescentar que, no porto de Aratu, a exploração dos terminais de granéis líquidos e gasosos acabou ficando, desde o começo, a cargo da Tequimar, uma espécie de braço operacional das empresas do PIC e da Brás Terminais.

As instalações de armazenagem dos granéis líquidos são áreas de uso privativo explorado por meio de contrato de arrendamento pelas empresas:

- **TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS - TEQUIMAR S/A** – situado numa área total arrendada de 84.420,76 m², equipada com um parque de 70 tanques de "múltiplo uso" e capacidade total de 131.600 m³, preparados para a recepção, movimentação e entrega de granéis líquidos diversos (petroquímicos). A área é capacitada com tubovias internas e externas, com extensão de 35 km, ligando o terminal ao Pólo Petroquímico de Camaçari;
- **TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS - TEQUIMAR S/A** – área total de 10.108,77 m², dotada de um parque com 3 tanques de "múltiplo uso", dispositivos de recepção, movimentação e entrega de produtos liquifeitos, aparelhados com tubovias internas;
- **TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS - VOPAK - TERMINAL I** – parque de 22.645,79 m² com 36 tanques de "múltiplo uso", com capacidade total de 44.780 m³, dispositivos de recepção, movimentação e entrega de granéis líquidos diversos (petroquímicos) por meio de tubovias internas;
- **TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS - VOPAK - TERMINAL II** – situado em uma área total arrendada de 16.460,72m², guarnecida de um parque com 11 tanques de

"múltiplo uso" com dispositivos de recepção, movimentação e entrega de granéis líquidos diversos (petroquímicos) por tubovias internas.

Terminal de Produtos Gasosos (TPG) é composto de um píer com apenas um berço, onde atualmente é realizado o bombeamento das seguintes mercadorias: amônia, butadieno, propeno etc.

O TPL corresponde a um píer de uso público, explorado pela CODEBA em parceria com a iniciativa privada, provido de plataforma de operação, com um berço de atracação com calado de 12 metros para navios até 90 mil TPB e comprimento superior a 200 m. O píer passou por reformas visando adaptá-lo ao atendimento de navios de até 90 mil TPB para desembarque de nafta e demais derivados de petróleo da BRASKEM. Os principais produtos operados: butadieno, amônia, propeno, nafta, gasolina etc.

O TPB terminal representa um módulo de uso privado explorado por contrato de arrendamento, formando pelos seguintes terminais:

- Terminal de produtos gasosos (TEGAL) – situado em uma área arrendada de aproximadamente 27 mil m², onde encontra-se instalado um parque composto de: 3 esferas com capacidade total de 15m³ para propeno; 2 esferas com capacidade total de 8.200 m³ para butadieno; 1 esfera, capacidade de 3.200 m³ para metano; 1 esfera, capacidade de 3.200 m³ para buteno; e, 1 tanque, capacidade de 15 mil m³ para eteno, totalizando uma capacidade de 44.600 m³ (Figura 17). O espaço é devidamente aparelhado com dispositivos de recepção, movimentação e entrega de liquefeito, transportados por tubovias internas, inclusive uma externa ligando o terminal ao Pólo Petroquímico de Camaçari;
- Terminal de produtos gasosos (FAFEN) – área arrendada com cerca de 14 mil m², disposta com 2 tanques com capacidade total de 30 mil m² para amônia, equipado com dispositivos de recepção, movimentação e embarque de liquefeito, além de uma tubovia para amônia ligando o terminal ao PIC.

FIGURA 17 – Terminal de Produtos Gasosos (TEGAL).



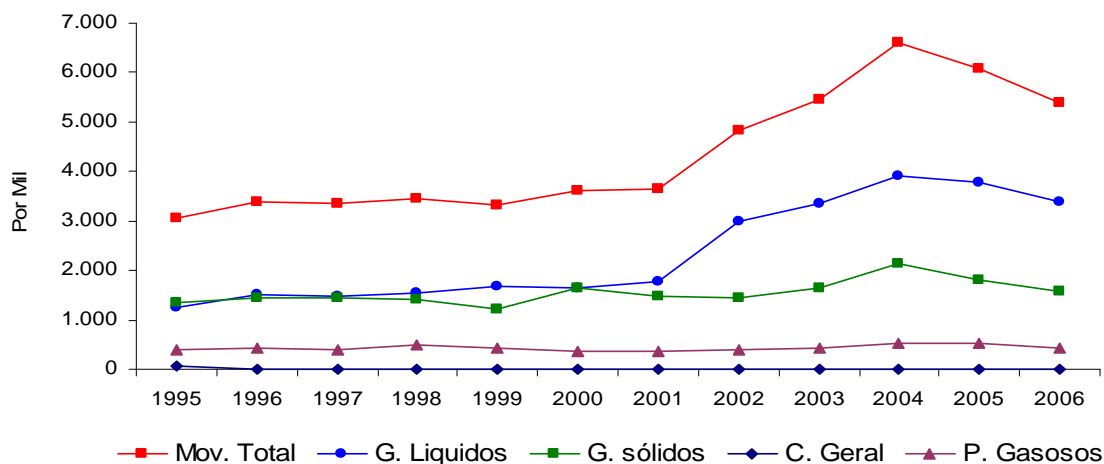
Fonte: Saída de Campo, 2007. Ricardo Bahia Rios.

4.2 EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NO PORTO DE ARATU

Responsável por 60% de toda a carga movimentada em modal marítimo no Estado (como já ressaltado anteriormente), o porto de Aratu detém inegável importância dentro do complexo portuário baiano. Dessa forma, ao analisar a linha evolutiva da movimentação de carga para o decênio pesquisado (1996 – 2006), Gráfico 10, identifica três distintos e, ao mesmo tempo, complementares, momentos. O primeiro vai de 1996–2001, período caracterizado pela estabilidade no volume de carga movimentada pelo porto com pequenas oscilações de queda e alta no montante final. Essa fase também caracteriza um momento de adaptação às novas diretrizes sancionadas pela LMP, para as quais resultaram em síntese na adequação da administração portuária às novas possibilidades de concorrência inter/intraportos.

Além disso, essa fase pode ser entendida como reflexo do baixo dinamismo econômico do Estado, vide o padrão estável e inferior aos períodos subsequentes. Aqui apresentando o porto como “porta de entrada e saída” da produção local. Dessa forma, podemos, resumidamente, concluir que se a produção local entrasse em plena efervescência, conseqüentemente teríamos um aumento da produção, facilmente verificado no que resulta, diretamente, no volume de cargas movimentadas pelos portos.

GRÁFICO 10 – Evolução da Movimentação carga do porto de Aratu no período de 1995 a 2006



Fonte: CODEBA, 2006

Fonte: CODEBA, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

No ano de 1996, o porto de Aratu movimentou um total de 3.392 milhões de toneladas, apresentando um crescimento de 11% em relação ao ano de 1995, atingindo na época um recorde operacional. A participação do Porto de Aratu em relação ao total movimentado pela CODEBA registrou o aumento de 62 %, para o ano de 1996. No ano seguinte, o porto fechou com movimentação de 3.348 milhões toneladas, contra 3.392.

Após apresentar uma pequena retração em 1997, a movimentação de cargas no porto de Aratu voltou a crescer em 1998, totalizando 3.436 milhões de toneladas, incremento de 2,6%, atingindo um novo recorde operacional. Tal desempenho foi fruto do expressivo crescimento na movimentação de produtos gasosos (+20%) e dos granéis líquidos (+2,9%), que juntos compensaram a pequena retração dos granéis sólidos (-2%), decorrentes da perda de cargas para o Terminal da Usiba (manganês) e para o porto de Salvador (concentrado de cobre) (CODEBA, 2007).

Este resultado compõe-se de 47% de importações e 53% de exportações. A primeira teve como base os granéis sólidos, acima de tudo o concentrado de cobre e os fertilizantes. As exportações, por sua vez, prevaleceram largamente entre os granéis líquidos e os produtos gasosos. Os primeiros, liderados pelo MEG, benzeno e MTBE; e os últimos compostos em quase 100% pelo butadieno, propeno e amônia.

Após sucessivos incrementos em 1999, Aratu apresentou um decréscimo em cerca de 4%, ficando em 3,31 milhões de toneladas. Para isto, influenciou fortemente:

- a importação de granéis sólidos, dos quais caíram o concentrado de cobre (devido ao aumento de desvios para Salvador) e os fertilizantes (encarecidos pelo impacto cambial) e na redução de 11% na movimentação de gasosos.

Os granéis líquidos cresceram 9% e compensaram, em parte, esses decréscimos.

Enquanto isso, no ano de 2000, esse porto registrou o melhor resultado operacional em toda sua história até aquele momento: foram 3.631 mil toneladas, correspondente a um incremento de 324 mil toneladas em relação ao ano de 1999. Não obstante os problemas de ordem operacional - com uma demanda atípica de fertilizantes, centralizada a partir do segundo semestre, refletindo, inclusive, em congestionamentos no TGS Sul, o porto conseguiu superar todas as dificuldades e fechou o ano com uma movimentação recorde nos granéis sólidos, com 1,6 milhões de toneladas. Os granéis líquidos mantiveram o mesmo patamar do ano anterior e os produtos gasosos caíram em torno de 15%, reflexo da retração nos embarques de amônia.

A movimentação no porto, em 2001, foi praticamente igual à do ano anterior: foram 3 milhões 636 mil toneladas, correspondente a um incremento de apenas 5 mil toneladas em relação ao ano de 2000, suficientes, porém, para marcar um novo recorde operacional. Contrário ao ano anterior, houve uma retração nos granéis sólidos (menos 9%), compensadas pelo bom desempenho dos líquidos e produtos gasosos.

O segundo momento é sublinhado pelo crescimento vultoso e consecutivo entre os anos de 2002 a 2004, apoiada no acréscimo na movimentação dos granéis líquidos.

A movimentação de carga no porto em 2002, de 4 milhões e 840 mil toneladas, significou um acentuado crescimento em relação aos anos anteriores. Tal fato deveu-se ao início dos desembarques da nafta petroquímica por meio do TPG, objeto do convênio assinado entre a CODEBA e BRASKEN. Foram quase 1 milhão e 100 mil toneladas adicionadas ao movimento do porto que contou, ainda, com a boa performance dos produtos gasosos, sobretudo amônia. Os granéis sólidos – com raras exceções – mantiveram os níveis de movimentação do ano anterior (CODEBA, 2007).

A movimentação de carga no porto em 2003, de 5 milhões 441 mil toneladas, superou em 12% o resultado de 2002, mantendo dessa forma o ritmo de crescimento, segundo a própria Companhia já esperado. Após a implantação do sistema para desembarque de nafta, esse aumento também foi reflexo dos arrendamentos de novas áreas para granéis líquidos, ampliando o potencial das empresas arrendatárias que manipulam esses produtos;

contribuíram também os granéis sólidos, sobretudo fertilizantes.

Em 2004, a movimentação de carga no porto foi de 6 milhões 609 mil toneladas, superando em 21% o resultado de 2003, desempenho atribuído à excelente participação dos granéis sólidos – fertilizantes, cobre e carvão mineral – e nafta petroquímica entre os granéis líquidos. Nesse período, o porto configurou-se como a unidade portuária de melhor resultado operacional, responsável por 62% de toda movimentação dos portos administrados pela CODEBA.

Já o terceiro período (2005-2006) registrou uma retração no volume, porém ainda superior ao verificado durante o quinquênio de 1996-2001 e bem próximo ao segundo momento. O porto fechou o ano de 2005 totalizando 6 milhões e 88 mil toneladas, resultado menor que o registrado em 2004, quando atingiu 6 milhões 609 mil, representando uma queda de 8% em relação àquele período - algo em torno de 520 mil toneladas a menos.

Em contra partida no ano de 2004, Aratu foi a unidade portuária que mais perdeu carga, em função da acentuada retração dos granéis sólidos, sobretudo fertilizantes, uréia e rocha fosfática. Excesso de estoque, redução de área plantada na zona produtora dos principais produtos agrícolas, demanda externa e valorização do câmbio foram fatores que repercutiram no resultado.

Independentemente dos problemas enfrentados no porto durante aquele ano, com a retração inesperada dos fertilizantes e seus derivados, a movimentação de 2005 registrou a segunda melhor marca do porto em toda sua história.

Em 2006 o porto fechou o ano com 5 milhões 392 mil toneladas, contra 6.089 mil registradas em 2005, representando uma queda entre os dois períodos de 11 %. A contração na movimentação foi generalizada em praticamente todos os produtos tidos como carros-chefes, tanto nos granéis sólidos, como nos granéis líquidos (nafta e gasolina automotiva) e produtos gasosos. Motivos não faltaram, do setor logístico aos dos mercados externo e interno, passando por problemas de infraestrutura do porto, todos contribuindo para a segunda queda consecutiva nos últimos dois anos.

A retração na movimentação refletiu na receita operacional, caindo 17,5% em relação ao faturado em 2005, com ênfase no item da tarifa de armazenagem em função da menor participação dos granéis sólidos estocados nos pátios.

Em síntese, podemos aferir que, no período estudado, predominaram em média as importações (55%) sobre as exportações, Gráfico 10, e a navegação de longo curso (58%)

sobre a cabotagem (42%). Entre os produtos movimentados, a liderança coube aos granéis sólidos, destacando-se o concentrado de cobre, com 504.124 toneladas, o manganês, com 212.760 toneladas, e os fertilizantes, com 201.311 toneladas, todos na importação. Nos granéis líquidos, destaque para o EDC, com 196.611 toneladas, a soda cáustica, com 132.536 toneladas, na importação; e o estireno, com 135.952 toneladas, na exportação. Entre os produtos gasosos, liderança para o butadieno, com 138.364 toneladas, amônia, com 134.055 toneladas, e o propeno, com 115.206 toneladas, todos no sentido exportador.

Entre os produtos que marcaram boa participação no Porto, vale destacar os fertilizantes, com 110 mil toneladas a mais, e o retorno - ainda que tímido - da uréia na pauta de exportação. Produtos tradicionais, tais como concentrado de cobre e minério de manganês, caíram em torno de 16%.

4.2.1 Os fluxos de importação e exportação

Notoriamente os portos representam importantes fixos que, por vez, ocasionam fluxos “[...] em função de seus dados técnicos [...]” (SANTOS, 1997, p. 86), dessa forma, como argumenta Santos (1997):

A análise dos fluxos é às vezes difícil, pela ausência de dados. Mas o estudo dos fixos permite uma abordagem mais cômoda, através dos objetos localizados: agências de correio, sucursais bancárias, escolas, hospitais, fábricas. Cada tipo de fixo surge com suas características, que são técnicas e organizacionais. E, desse modo, a cada tipo de fixo corresponde uma tipologia de fluxos (SANTOS, 1997, p. 86).

Todavia, analisar as tipologias dos principais fluxos de importação e exportação provocadas pelo porto de Aratu, revelam o grau de interação e/ou capacidade que o mesmo tem em se relacionar como os mais diversos pontos, permitindo a verificação da inserção semi-periférica das relações portuárias de Aratu no contexto regional/global.

Os fluxos identificados ao longo do decênio pesquisado constata uma forte tendência no aumento dos fluxos de exportação e, conseqüentemente, uma redução no sentido das importações (Tabela 15), o oposto do que vem acontecendo no porto de Salvador. Até os anos de 2001, esses fluxos eram basicamente nivelados em ambos os portos. Ao contrário de Salvador, onde se verifica o incremento no volume das exportações, em Aratu, observa-se um comportamento voltado para a concentração das importações que, no ano de 1996,

representavam cerca de 54% para 66% no volume movimentado em 2006 com perspectiva de aumento para os anos seguintes, segundo a CODEBA.

TABELA 15 - Movimentação de Carga no porto de Aratu por sentido de operação (t) – 1996 -2006

Ano	Embarcada	Desembarcada	Total
1996	1.551.239	1.840.802	3.392.041
1997	1.584.379	1.763.571	3.347.950
1998	1.617.537	1.818.469	3.436.006
1999	1.690.366	1.617.042	3.307.408
2000	1.613.973	2.016.824	3.630.797
2001	1.740.631	1.895.540	3.636.171
2002	1.681.111	3.159.108	4.840.219
2003	1.928.554	3.512.697	5.441.251
2004	2.251.997	4.356.806	6.608.803
2005	2.090.477	3.998.206	6.088.683
2006	1.794.097	3.597.989	5.392.086

Fonte: CODEBA, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

O grau de especialização do porto, embora estreito, era voltado às exportações de petroquímicos e às importações de, a grosso modo, granéis sólidos, impondo significativa concentração no tocante à modalidade de carga (Tabela 16).

Outra característica do porto é a superioridade das importações diante das exportações, respondendo por cerca de 66% da movimentação geral em 2006.

No contexto atual, pode-se dizer que os granéis líquidos consolidaram-se como o carro-chefe dentre as operações no porto. Grande parte da estrutura portuária está direcionada a atender esse tipo de produtos que, por vez, resulta numa especialização secundária do porto na movimentação de granéis líquidos.

Tal especialização secundária revela a existência de um corredor de exportação de granéis líquidos via porto de Aratu, que acaba favorecendo a ampliação de sua área de influência, fazendo com que, além do escoamento da produção industrial baiana, destinada ao mercado externo, a estrutura de distribuição sirva a outros Estados exportadores, como Sergipe, Alagoas e Pernambuco.

TABELA 16 – Principais produtos (embarcados) exportados pelo porto de Aratu em Toneladas – 1996 - 2006

Ano	Espécie de carga							
	Granel Sólido	Granel Gasoso			Granel Líquido			
	Magnesita	Amônia	Butadieno	Propeno	Gasolina	Acido Sulfúrico	Estireno	MTBE*
1996	97.894	134.055	-	-	-	99.222	135.952	119.267
1997	98.144	101.156	143.989	132.728	-	18.893	140.474	119.742
1998	66.037	109.259	151.508	202.256	-	20.882	111.520	134.401
1999	65.239	112.026	145.247	160.258	-	81.386	112.189	138.884
2000	77.560	57.250	149.217	141.886	47.291	34.231	134.027	122.910
2001	69.106	58.404	137.133	151.529	241.492	55.618	111.886	110.862
2002	53.370	99.759	132.667	154.265	228.413	8.513	112.379	106.092
2003	53.166	48.820	157.870	198.918	226.150	-	114.683	111.482
2004	67.554	138.411	159.715	204.136	232.917	-	110.075	138.112
2005	71.889	64.175	161.730	252.527	257.180	1.099	103.095	121.760
2006	67.693	42.134	150.102	228.353	196.978	9.751	107.604	104.216

* Éter Metil Terbutílico, substância química usada na gasolina como aditivo oxigenado, com o objetivo de promover uma combustão completa e reduzir o nível de emissões de monóxido de carbono dos automóveis.

Fonte: CODEBA, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

No sentido das importações (Tabela 17), os desembarques de concentrado de cobre lideram as operações na modalidade granéis sólidos. Vale acrescentar que a movimentação desse tipo de carga no fluxo de importação representa uma participação em torno de 17% do total registrado para o decênio pesquisado. Desde 1996, o embarque de concentrado de cobre e fertilizantes respondem pela maior parcela das operações com granéis sólidos. A título ilustrativo, cabe ressaltar que, para o período, a movimentação de granéis gasosos não foi registrada.

No que concerne à carga geral, percebe-se que a vocação do porto de Aratu refere-se no escoamento a granéis líquidos e sólidos com participação de 54,2% e 35,7% respectivamente, em virtude na inexistência de um terminal voltado para o escoamento de produtos agrícolas, esse vetor não possui participação no volume de carga movimentada pelo porto.

Já vislumbrando a potencial competição pela movimentação de grãos, principalmente o de soja e farelo produzidos no Oeste baiano, que inicialmente eram movimentados pelos portos de Salvador, e que, desde de 1992, passaram a ocorrer por meio do porto de Ilhéus, além de alguns terminais privativos baianos, a Companhia das Docas do Estado da Bahia

(CODEBA), assinalou a implantação dentro da área do porto organizado de Aratu de instalação portuária especializada para movimentação de grãos.

TABELA 17 – Principais produtos (desembarcados) importados pelo porto de Aratu em toneladas – 1996-2006

Ano	Produto						
	Granel Sólido					Granel Líquido	
	Manganês	Concentrado de Cobre	Fertilizante	Alumina	Rocha Fósforo	Nafta Petroquímico	Dicloroetano
1996	212.760	504.124	201.371	76.839	-	-	196.611
1997	180.373	421.023	311.086	64.291	128.553	-	178.947
1998	22.000	365.780	306.491	94.011	166.200	-	179.856
1999	-	402.807	333.727	76.468	154.405	-	188.736
2000	39.064	484.901	378.508	99.053	174.962	-	186.428
2001	-	573.956	323.406	75.074	175.212	-	147.845
2002	-	488.801	362.826	88.921	156.966	1.069.349	158.933
2003	-	384.320	491.592	93.155	144.722	1.263.540	163.835
2004	27.870	431.378	596.900	111.295	219.863	1.431.992	183.105
2005	-	476.195	372.539	106.985	148.333	1.656.260	193.952
2006	100.325	587.310	398.385	91.678	164.276	1.470.529	174.795

Fonte: CODEBA, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

O terminal para movimentação de grãos em Aratu encontra-se em fase de licitação pela CODEBA, atendendo ao dispositivo previsto no Artigo 5º da LMP, que possibilita ao interessado a construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado e requerer à administração do porto a abertura de processo de licitatório.

Não obstante, o interesse pela Companhia de incentivar a construção de um terminal específico para grãos visa diminuir a fuga desse tipo de carga para portos dos Estados vizinhos (o que vem ocorrendo em decorrência da falta de uma infraestrutura capaz suprir as necessidades dos produtores do Oeste, correspondendo a uma alternativa para o escoamento rápido de sua produção). Isto ressalta o interesse da administração portuária em incluir novos produtos de valores relativamente significativos no mercado internacional, ampliando a capacidade de gerar um conjunto diversificado de prestação de serviços portuários aos seus clientes, todavia atendendo com mais entusiasmo aos objetivos da LMP, que visa garantir competitividade aos portos por meio de gradual repasse de atividades à iniciativa privada.

As operações do porto no transporte de granéis líquidos, gasosos e sólidos, atualmente restritos a petroquímicos e a metalúrgicos, revelam, evidente grau de especialização e baixa na diversificação dos fluxos das cargas durante os últimos anos.

No período de 1996 a 2006, os graneis sólidos mantinham substancial participação nos desembarques (parcela superior a 30%), em que eram preponderantes os derivados de cobre. Já no sentido dos embarques, a participação era inexpressiva.

Em relação ao conjunto dos principais fluxos de importação e exportação, representados na Figura 18, identifica-se que os fluxos mais intensos procederam principalmente do Mercosul, totalizando 51%. Em seguida, temos o continente africano com aproximadamente 17%, a Europa com 11% o Nafta com 13% e, por fim, os países asiáticos com 6%.

No contexto do Mercosul, o intercâmbio interportos brasileiro merece relevo. Originam de outros portos brasileiros produtos como: soda cáustica, alumina, produtos químicos, cobre e manganês. E destinam-se principalmente produtos como: butadieno, propeno, acrilonitrila, solventes etc. (Tabelas 16 e 17).

Dos países africanos, nota-se a concentração no sentido das importações de petroquímicos, minério de ferro e fertilizantes.

O terceiro maior fluxo de importação e exportação, origina-se do Nafta, basicamente dos Estados Unidos, de onde importam-se produtos químicos e fertilizante e exportam-se derivados de petroquímicos.

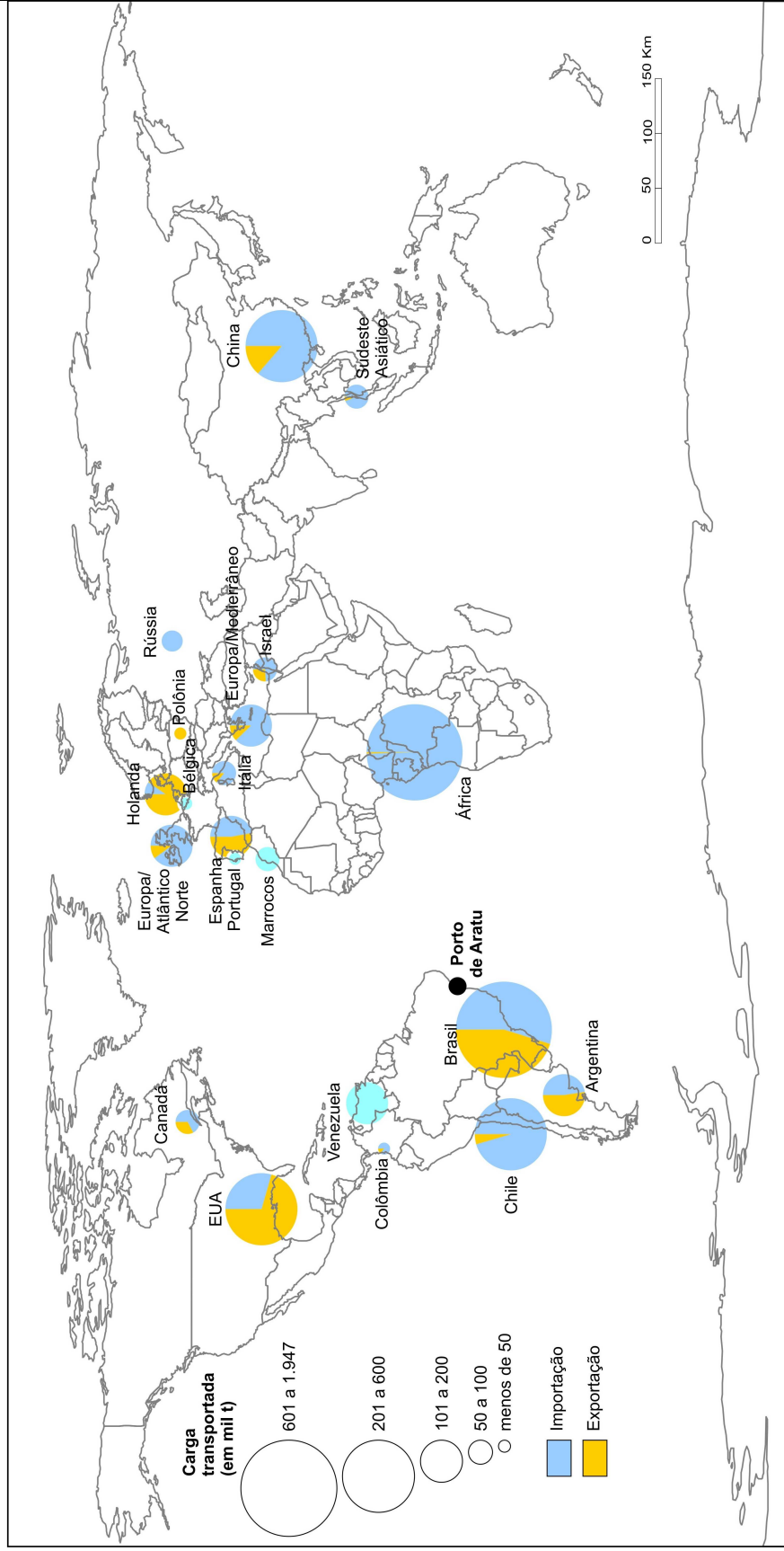
As importações para a União Européia são representadas por produtos químicos/fertilizantes, equipamentos e a exportação predominantemente de petroquímicos.

Assim como no porto de Salvador, em Aratu os portos e asiáticos registram os menores fluxos em decorrência das reduzidas escalas para esses continentes. Desembarcam no porto produtos químicos e derivados de petróleo.

Basicamente os fluxos de exportação e importação do porto são constituídos de produtos relacionados à indústria petroquímica e a siderúrgicos, beneficiando as proximidades do porto e revelando seu caráter integração da produção local como o mercado externo.

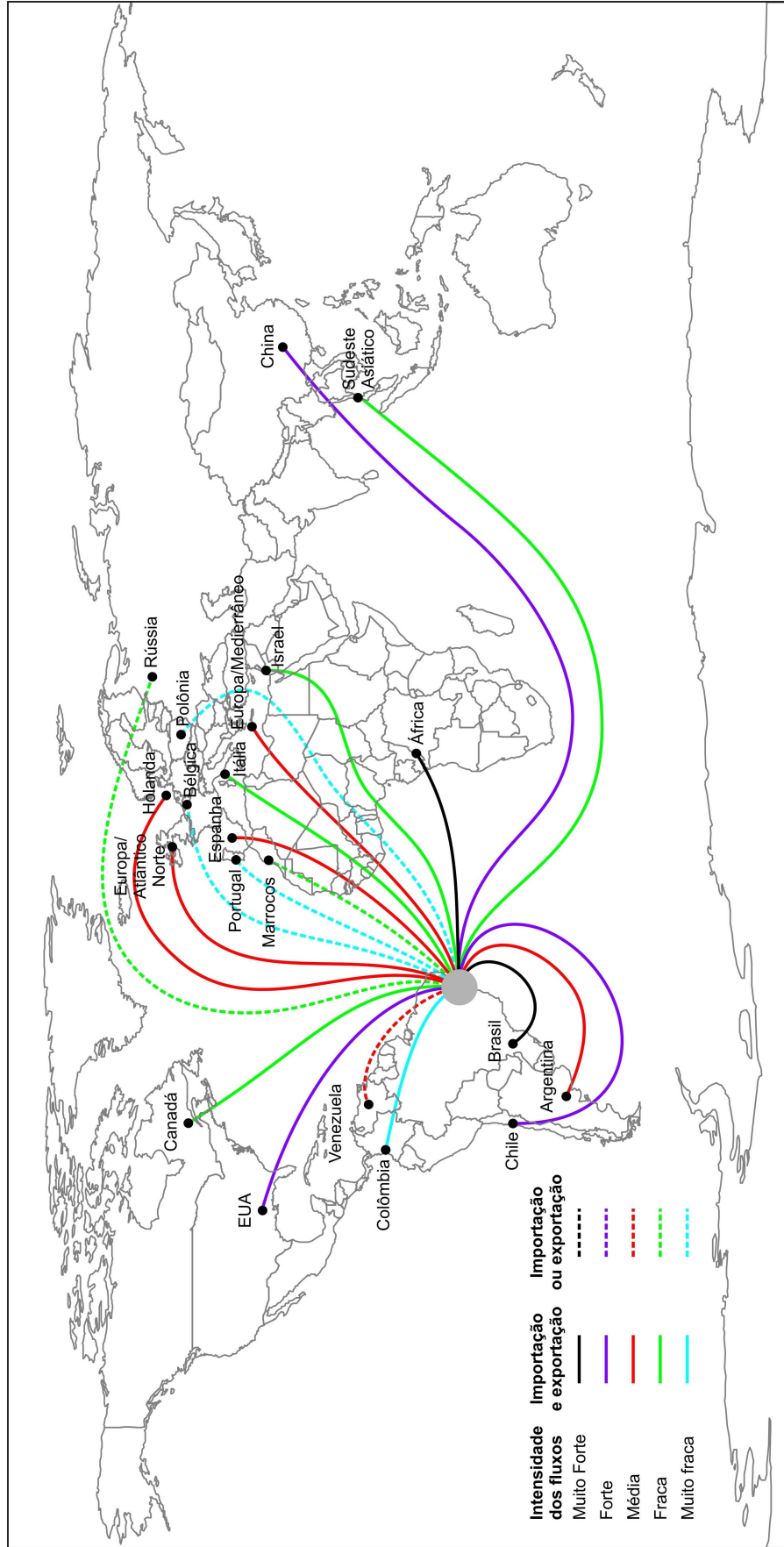
As linhas de transporte estabelecidas (Figura 19) são caracterizadas pelo predomínio de intensidades de média a muito fraca e a existência de apenas dois fluxos muito forte (África e Brasil) e três fluxos de intensidade fortes. Também verificou ligações em um único sentido caracterizando a existência de baixas conectividades.

FIGURA 18 – Fluxo de importação e exportação do Porto de Aratu (em mil t) – 2006



Fonte: CODEBA, 2007. Elaboração: Ricardo Rios, Araori Coelho.

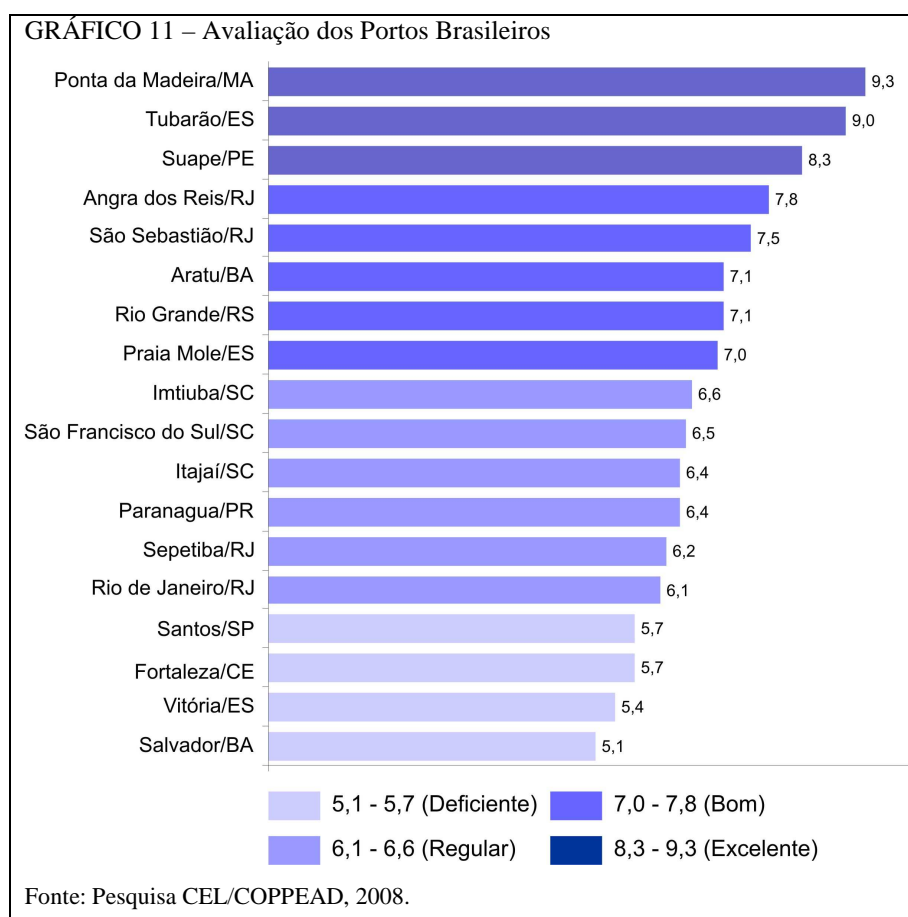
FIGURA 19 – Fluxos das linhas de transporte marítimo geradas pelo porto de Aratu - 2006



Fonte: CODEBA, 2007. Elaboração: Ricardo Rios, Araori Coelho.

4.3 OS INDICADORES DE DESEMPENHO E OS OPERADORES PORTUÁRIOS

Os indicadores das atividades portuárias desenvolvidas em Aratu constataam o desempenho favorável, principalmente pós-reforma da legislação específica do setor. De modo geral, o porto registrou bons resultados, comparados como os demais portos baianos e nacionais. Um bom sinal desse desempenho constitui-se na pesquisa proferida pelo Centro de Estudos em Logística (CEL, 2007), no qual o porto de Aratu galgou uma boa avaliação entre os 18 principais portos em movimentação do Brasil. No entendimento dos principais usuários, o porto de Aratu atingiu a média 7,1, dessa forma, classificado com uma “Bom porto” (Gráfico 11).



Obtendo uma boa avaliação, Aratu ficou na frente de importantes atracadouros como o de São Francisco do Sul, Itajaí, Paranaguá etc.

Na percepção dos principais usuários o porto atende, mesmo que parcialmente, alguns requisitos básicos que lhe afere uma boa performance. Contudo, a associação dos Usuários

dos Portos da Bahia (USURPORT), identificou, durante o III Seminário Nacional de Modernização dos Portos (realizado em Salvador no mês de março de 2008), que mesmo perante satisfatória avaliação a infraestrutura do porto encontra-se bem defasada em consequência dos baixos investimentos para o melhoramento das instalações. O Quadro 5 sintetiza as principais causas, suas consequências e possíveis melhorias.

QUADROS 5 – Principais problemas identificados no porto de Aratu

Principais causas	Causas geradoras	Consequências	Melhorias
Equipamentos deteriorados e antigos (balança com quebras frequentes impedindo saída de carga)	Falta de manutenção e de capacidade de investimento em novos equipamentos.	Baixo ritmo nas operações do TGS Sul: média de 3.889 tons/dia e elevado número de quebra de equipamentos.	Foco em manutenção preventiva.
Baixo ritmo de descarga no granel sólido (TGS Sul 3.889 tons/dia).	Equipamentos operando muito abaixo da sua capacidade nominal, além de constantes quebras.	Navios ocupando o berço por mais tempo, elevando os custos de espera (<i>demurrage</i>).	Manutenção e novos equipamentos para o aumento dos ritmos operacionais.
Baixa produtividade do TGS Sul.	Portifólio variado de produtos descarregados.	Não utilização da capacidade nominal do equipamento.	Berço especializado baseado em ritmos mínimos de descarga.
Calado não compatível ao fluxo de navios.	Falta de investimento em dragagem.	Porto fica fora das rotas de grandes navios, ocasionando redução da oferta de navios.	Realizar dragagem para que o calado seja superior a 12 metros.
Falta de espaço para armazenagem.	Estagnação de oferta e implementação de novos projetos.	Baixa produtividade e custos adicionais.	Licitação de novas áreas pela CODEBA.

Fonte: USUPORT, 2008.

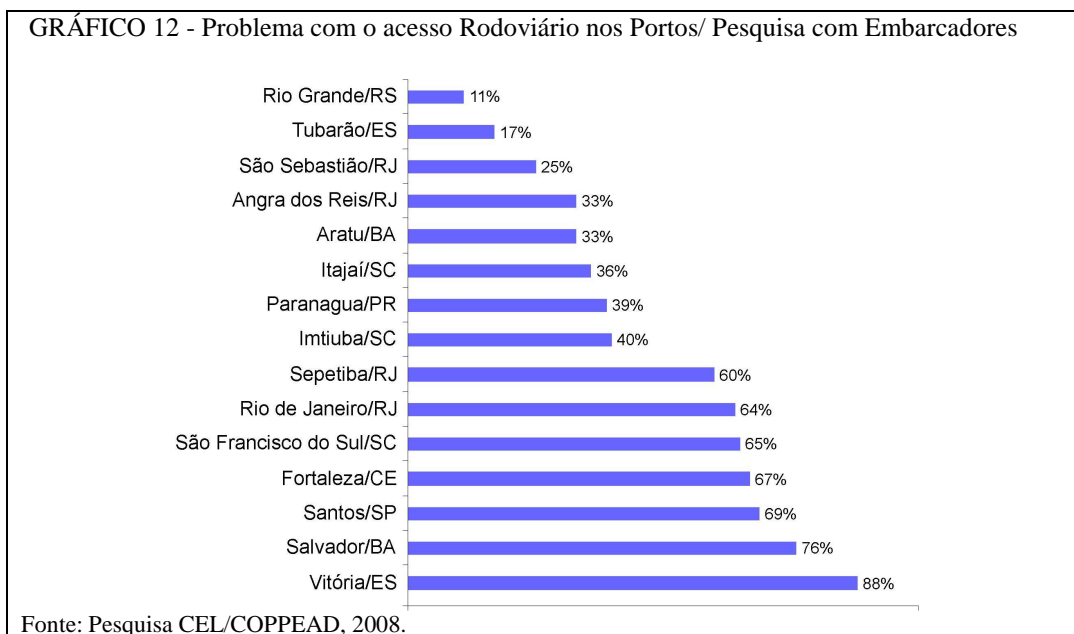
Elaboração: Ricardo Bahia Rios

Dentre as benfeitorias esperadas para Aratu, destaca-se a requalificação dos equipamentos existentes de modo a atingir, pelo menos, 50% de suas respectivas capacidades nominais; dragagem para 15 metros; ampliação das áreas de estocagem por meio de arrendamentos e até mesmo investimento privado em píer de atracação.

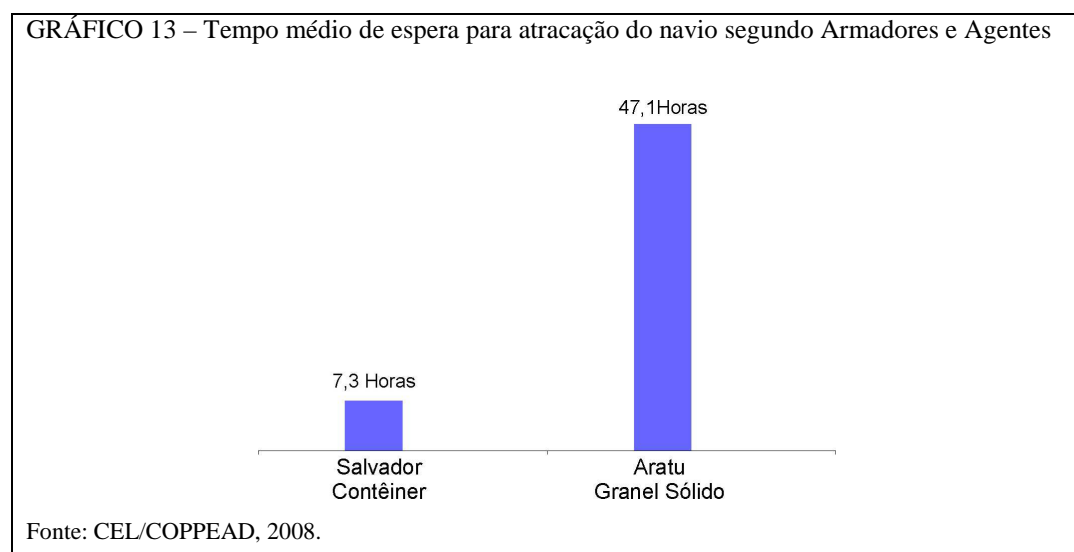
O acesso rodoviário é facilitado pela rápida conexão com a rodovia BR-324 que se interliga com a BR-110 e BR-116, facilitando o escoamento da produção. Por intermédio de ramal com 10 km de extensão de ferrovias, o porto mantém conexão com a malha Centro-Leste da Ferrovia Centro Atlântica S.A. Embora se observe a utilização do modal ferroviário, o nível de serviços oferecidos pelo modal ainda não é plenamente adequado (BAHIA, 2004).

Significativa parcela da produção de petroquímicos transportada para a região Sudeste apóia-se no uso intensivo do modal rodoviário via BR-116 (BAHIA, 2004).

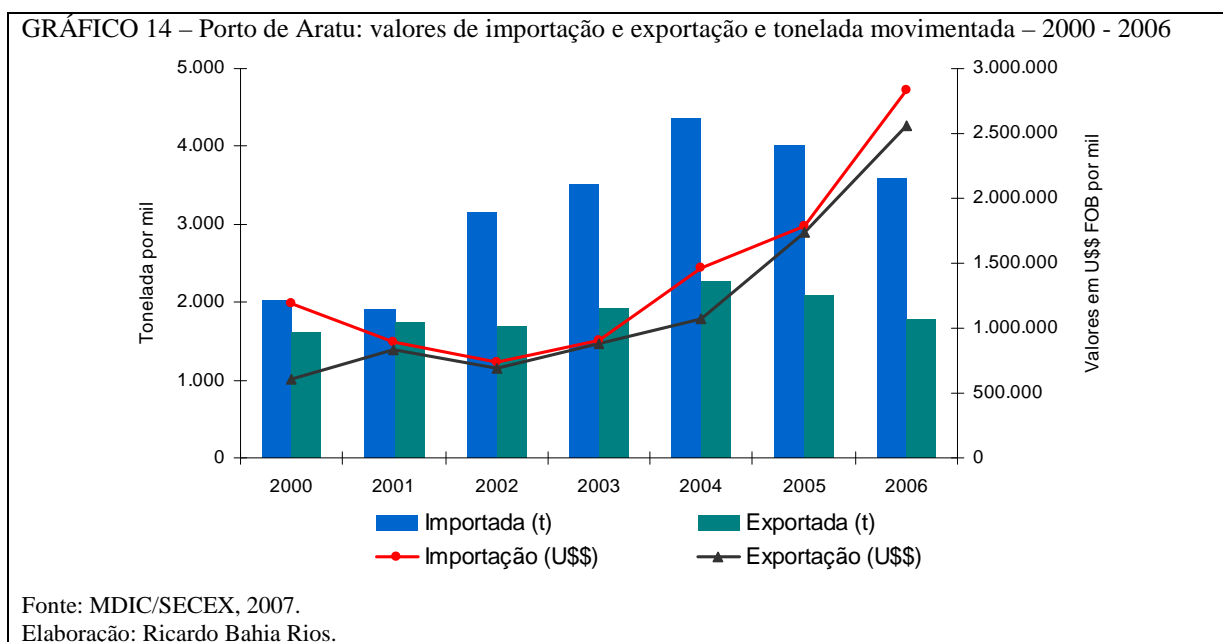
Contudo, entre os portos avaliados pela CEL, 33% dos usuários apontaram o acesso rodoviário como deficiente (Gráfico 12), em virtude das péssimas condições das estradas Baianas. Colocando o porto metropolitano entre os de melhor acesso rodoviário do país.



Outro indicador que registrou bom índice, corresponde ao de tempo de espera para atracação, em média de 47,1 horas de espera dentro da média nacional para movimentação de granel sólido, Gráfico 13.



Quanto ao quesito analisado referente a receita cambial, observa-se que o porto ao longo do período de 2000 – 2006, teve um comportamento favorável para o crescimento tanto para as exportações quanto para as importações. Independente do aumento do volume de carga movimentada a partir dos anos de 2004 a receita cambial vem seguindo um ritmo de crescimento satisfatório (Gráfico 13). Tais incrementos (receita e volume) tornam mais plausíveis os bons indicadores de desempenho registrados, embora, nos anos de 2005 e 2006 tenha ocorrido uma redução no montante total de carga o mesmo não interferiu no aumento das receitas. Esse comportamento pode ser associado à valorização internacional e à boa aceitação dos *commodities* movimentados via Aratu. Em certo, o porto só não registrou melhores índices em virtude da desvalorização cambial do dólar, o que vem sendo motivo de grandes reclamações por parte dos exportadores brasileiros.



A participação do porto na Balança Comercial é bastante significativa. Segundo os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, no ano de 2006, o porto de Aratu foi o responsável por 63,1% de tudo que foi importado pelo estado e 37,9% das exportações Baianas, tiveram como ponto de partida e chegada o porto de Aratu. De certo modo, isto revela um caráter concentrado das atividades de importação.

Atualmente, toda essa movimentação ocorre via seis operadores portuários (concentram 100% das movimentações), Tabela 18, a TEQUIMAR constitui-se no principal, operando numa taxa de 63,44%.

TABELA 18 – Porto de Aratu: tonelada movimentada por operador portuário qualificado – 2006

Operador	Tonelada	Participação (%)	Tipo de carga
CABOTO	1.141.890	21,18	G. Sólido
FAFEN	4.2134	0,78	G. Líquido/Gasoso
INTERNACIONAL	6.7693	1,26	G. Sólido
INTERMARÍTIMA	35.9576	6,67	G. Sólido
TEQUIMAR	3.420.963	63,44	G. Líquido/Gasoso
VOPAK	3.59.830	6,67	G. Líquido /Gasoso
Total	5.392.086	100	

Fonte: CODEBA, 2007.

Elaboração: Ricardo Bahia Rios.

Segundo o presidente da CODEBA, espera-se um crescimento na movimentação em 2008, em razão da manutenção dos níveis de importação de cargas regulares, e incremento nas importações de fertilizantes e coque, bem como nas exportações de minério. Muito otimista como os indicadores, o mesmo, considera a possibilidade que nos próximos 5 anos a movimentação supere a casa dos 3.500.000 toneladas. Porém para que essa previsão se torne realidade é preciso atrair novos investimentos para que haja aumento de produtividade.

A Braskem, uma das principais empresas usuárias do porto, aponta a necessidade de profundas melhorias na infraestrutura. Objetivando uma maior produtividade faz-se necessário investimentos no aumento de pranchas na carga e descarga (terminais/navios), para que efetivamente o porto opere no sistema 24 horas. Além desses aspectos, é importante eliminar a restrição noturna (sinalização/iluminação), manutenção e aumento de calado (dragagem), tempos de operação/liberação, formação de lote (embarcadores), Inspetorias, Praticagem, Rebocadores, Polícia Federal, Receita Federal, Vigilância Sanitária, Capitania dos Portos e Investimento em novo berço de atracação.

Localizado estrategicamente para atender a demanda das indústrias localizadas na RMS, Aratu encontra-se longe de possuir instalações ideais, frente às reais e crescentes necessidades de circulação, aqui entendida como um circuito de produção composto pela produção-circulação-distribuição-consumo (SANTOS, 1985). Pois como ressalta Silva Junior:

A circulação também assegura a produção, pois a produção circula antes mesmo de ser produzida. A necessidade de consumo, as demandas, a formação de preços, a especulação, a financeirização, o mercado de capitais, entre outros fatores, tudo isso junto, são dados da norma que nos autoriza afirmar que a circulação assegura a produção no atual período histórico (SILVA JUNIOR, 2007, p. 129).

Dessa forma podemos aferir que à medida que a produção prescinde da circulação, a falta de investimentos na infraestrutura portuária em Aratu constitui-se num verdadeiro entrave para o desenvolvimento da região, visto que:

A circulação não é, no atual período, apenas circulação *per se*, ela é um conjunto de fatores tecnológicos, mas principalmente organizacionais que definem e organizam uma morfologia em que os lugares respondem a uma nova divisão do trabalho operacionalizada pelas redes (SILVA JUNIOR, 2007, p. 129).

Portando, como observado, mesmo como um cenário favorável, Aratu carece de melhorias na sua infraestrutura, de tal modo a favorecer o desenvolvimento das atividades indústrias que se encontram interligadas ao porto.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os portos como pontos estratégicos na distribuição logística de cargas e/ou pessoas, constituem importantes fixos, aptos a promover a circulação de pessoas, mercadorias e informações, ou seja, fluxos materiais nas mais diversas direções.

O atual período histórico impõe a necessidade de emprego cada vez maior de tecnologia nos equipamentos portuário, de modo a facilitar o gerenciamento logístico das operações de carga e descarga e burocráticos. Dessa forma, os portos se caracterizam como um conjunto de formas e processos responsáveis pela criação de fluxos que se entrecruzam, formando uma importante rede de circulação. Marx (1977) afirma que a produção determina os modos de distribuição, todavia, na atual fase, as estruturas de distribuição se requalifiquem em função da lógica da reprodução do capital¹⁷. É claro que os portos já surgem dentro dessa perspectiva de circulação do capital, logo, podemos aferir que os portos representam verdadeiros fixos que “nascem e se findam” em função do próprio capital.

Contudo, entender os espaços portuários como importante elemento da rede de circulação, significa compartilhar da noção de que os mesmos representam elementos importantes no processo produtivo¹⁸. Segundo o professor Milton Santos (2002, p. 275), “[...] não basta, pois produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside a circulação, mas é esta que conforma a produção”. Em síntese, os espaços portuários, atualmente, em decorrência da crescente dispersão espacial da produção (excludente/seletiva), emergem como elos de conectividade, do complexo e/ou

¹⁷ Como exemplo, Santos (1957) descreve a fase áurea do porto ferroviário da cidade de Nazaré/BA, como ponto inicial da ferrovia, os seus avanços iriam favorecendo o crescimento urbano. Toda a produção de uma vasta área iria sendo drenada e, por intermédio do seu porto, atendendo dessa forma as necessidades do comércio local/regional. Santos descreve uma fase áurea da cidade a partir do incremento de um porto ferroviário no Recôncavo baiano. Fundamentada sobre a economia regional e responsável pela circulação dessa produção o porto de Nazaré, experimentou uma ascensão, que atualmente não é presenciada, muito decorrente da falta de investimento vivenciada pelo modal ferroviário em detrimento do rodoviário. O porto ferroviário de Nazaré representa um grande exemplo das funções portuárias como fomentador da economia, e ao mesmo tempo exemplo de um espaço que não se requalificou para atender a lógica do processo produtivo.

¹⁸ Sejam portos marítimos, fluviais, lacustres e ou terrestre os mesmos representam importantes espaços de circulação e acumulação do capital. Cidades importantes da Bahia como Feira de Santana, Jequié, Juazeiro, Barreiras, Vitória da Conquista etc.; não possuem portos marítimos, porém a logística de distribuição se concentra nos portos secos, a exemplo disso podemos destacar as centrais de distribuições, que convergem à maioria dos fluxos da produção dessas cidades.

perverso ambiente globalizado, caracterizado, fabulosamente¹⁹, pela integração produtiva em todas as escalas geográficas.

Compreender as relações estabelecidas pelos portos dentro da logística dos transportes representa entender como os mesmos se inserem nos cenários mundial, regional e local. No caso específico dos portos de Salvador e de Aratu podemos identificar, a partir da análise atual de sua organização e dinâmica, que ambos representam espaços ímpares intimamente ligados às atividades econômicas da cidade e sua região, facilmente comprovados pelos fluxos e funcionalidades que se materializam em seu entorno.

No contexto regional, ambos contribuem de maneira plausível para a inserção do estado da Bahia na lógica de circulação, contribuindo para a movimentação interna e externa da produção. É a partir dos portos que boa parte dos fluxos internacionais acontece de fato, pois o transporte marítimo é responsável pela movimentação material à média/longa distância, principalmente no âmbito transcontinental.

Apesar de encaixados na lógica de distribuição e voltados para o mercado, os portos de Salvador e de Aratu encontram-se diretamente, desconectados da urbe e da região. Dessa forma, a presente pesquisa não aponta para a existência de uma “região portuária” nem mesmo de uma “cidade-portuária”, aqui entendido como “[...] uma sinergia estreita entre o espaço urbano e instrumento portuário” (LIMA, 2006, p. 174). Na dinâmica metropolitana portuária de Salvador, esses fixos comportam-se puramente como objetos técnicos voltados simplesmente para a fluidez das cargas. Nesse aspecto, é diferente de cidades portuárias como Antuépia, Singapura, Amsterdã etc., onde as “[...] cidades inserem esses portos em projetos de desenvolvimento metropolitano ou regional que fazem delas nós logísticos de primeira importância” (LIMA, 2006, p. 175).

Dessa forma, essas praças portuárias são capazes de articular a esfera da circulação global com as especificidades locais. Conduzindo as cidades portos a se organizarem entorno dos serviços comerciais, financeiros, cultural etc., em torno do dinamismo proporcionado pela altivez dos processos que envolvem as atividades portuárias gerando uma dinâmica de agregação de valor aos fluxos cooptados pelos portos (COLLIN, 1999). Nessa concepção, Lima (2006, p. 175) define as cidades portuárias como áreas que “[...] se dotam de parque logísticos onde a incorporação dos serviços e das operações de montagem contribuem para a criação de emprego e a geração de renda [...]” no espaço urbano.

¹⁹ Expressão emprestada das idéias de Santos (2002) que vê o processo de globalização sob três vertentes, como uma fábula, como perversidade e como pode ser, uma outra globalização.

Em Aratu e Salvador, observa-se um ambiente portuário voltado e/ou montado para atender os interesses hegemônicos de uma elite comercial e mais recentemente industrial, que por vez acabam caracterizando esses espaços como mero ponto de reprodução do capital, voltados exclusivamente para as questões de desenvolvimento econômico. Levando a concluir que o ser humano encontra-se pouco presente nas relações sociais dos portos analisados, porém tal assertiva poderia ser solucionada se o projeto de requalificação dos armazéns do porto de Salvador, já existente, por fim saísse do plano do planejamento para o da excursão.

Cabe destacar que o aproveitamento de determinadas áreas do porto de Salvador para fins culturais e de lazer, corresponde numa importante alternativa para a atração da população local e turística para à zona do porto. Aproveitar os armazéns, atualmente subutilizados para estocagem rápidas, em ambientes salubres a vida da cidade como: a implantação de um museu que resgatasse a história da cidade, que de certa forma confunde-se com a própria história do porto; de um teatro, ainda inexistente no bairro do comércio; espaços de vivências formativas educacionais como escolas de músicas de danças tradicionais. Constituindo um amplo ambiente potencializadores da cultura marcante da cidade e da vocação turística da cidade do Salvador.

Porém o que observa-se, é um descaso das autoridades em discutir melhores proposta para essa área da cidade, autora tão importante para o desenvolvimento da mesma. Esse descaso por parte das autoridades, nas três esferas, evidencia um problema de governança a ser debatido e solucionado o mais rápido possível. A falta de ações conjuntas em prol de um mesmo interesse, o de valorização e integração dessa área no âmbito local.

Outra questão a ser resolvida, é a questão do terminal marítimo turístico de Salvador. A implementação do projeto de requalificação do porto de Salvador previsto no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto de Salvador, aprovado no ano 2000, visa implantar nas áreas atualmente ocupadas pelos armazéns 1 e 2 um moderno terminal de cruzeiros marítimos, desta maneira resolvendo a questão da falta de uma infraestrutura para essa modalidade de turismo, porém a morosidade nessa implantação constitui-se numa questão a ser resolvida urgentemente. É inadmissível, que uma cidade como Salvador, um dos principais pontos turísticos dos Brasil, não ser dotada de infraestrutura adequada para o recebimento de turista que aqui desembarcam via Cruzeiros marítimos.

Os portos analisados revelam-se como espaços de baixa atratividade para a população metropolitana seja economicamente ou culturalmente, conseguinte boa parte da população não se identifica com a existência dos portos metropolitanos. Um exemplo claro disto é a

imagem associada do porto de Salvador que, para muitos, consiste em um porto em franca decadência, sem muita simbologia para o desenvolvimento da cidade, muito longe da realidade. Como vimos no Capítulo 3, o porto de Salvador aponta-se como o maior porto em movimentação de contêiner do Norte/Nordeste, responsável por 100% de toda carga containerizada movimentada via portos baianos.

Dentro do contexto urbano e metropolitano, uma importante questão a ser analisada refere-se justamente à baixa integração que ambos os portos têm na reprodução social do espaço metropolitano. O que se observa é uma reduzida integração dos portos, atual com as mais diferentes estâncias sociais, políticas e culturais da cidade e região. De certa forma, o que falta é a constituição de uma relação de simbiose entre as ações propostas pelo o Estado, Município, Governo Federal e Empresas capaz de tornar os portos mais valorizados e dinâmicos e, ao mesmo tempo mais presente na vida de cerca de 4 milhões de pessoas que atualmente vivem na RMS (IBGE, 2008). Em outras palavras, o que existe mesmo é uma questão de governança, que só poderá ser resolvida se todos os agentes envolvidos no processo se reunirem para discutir e propor soluções entorno das questões portuárias.

Essa interação, entre os agentes, deve objetivar uma gestão mais ampla capaz de induzir o fortalecimento da dinâmica portuária no cenário urbano e metropolitano. Promovendo o desenvolvimento da sociedade metropolitana apoiada na estruturação participativa das mais diferentes esferas.

Ao comparar os dois portos podemos identificar características complementares, enquanto o porto de Salvador se destaca pela movimentação via contêiner, Aratu possui um grau de especialização para o transporte de granéis. Em relação ao sentido da movimentação, predominam em Salvador as exportações, já em Aratu a importação de matéria-prima, que abastece as indústrias locais.

Merece destaque a participação desses portos no incremento da balança comercial baiana, juntos representam cerca de 80% e 83%, respectivamente, da participação da exportação e importação.

Em relação ao desempenho operacional, ambos comportaram-se de maneira favorável no período estudado, com tendências de melhoras para os próximos anos. Tal assertiva é comprovada quando, recentemente, a CODEBA divulgou os resultados finais da movimentação de carga em seus portos para o ano de 2007, constatando-se que a CODEBA alcançou novo recorde anual de movimentação de cargas nos três portos Baianos, que

atualmente são administrados pela empresa. Em 2007 a companhia atingiu a marca de 10 milhões 594 mil toneladas, contra 8 milhões 965 mil registradas em 2006. Isto representou um crescimento de 18,2%. A receita operacional também registrou um desempenho positivo no faturamento: R\$ 61,6 milhões - contra R\$ 44,2 milhões do ano anterior, incremento de 39,4%.

O Porto de Salvador voltou a registrar novos recordes na movimentação de carga geral com 3 milhões 90 mil toneladas, e 230 mil TEU em número de contêineres. O porto se destacou pela excelente participação dos produtos pautados na importação – trigo, químicos, alimentos e eletro-eletrônicos, com crescimento de 22%. Na exportação, vale destacar os produtos petroquímicos, frutas e sucos, e, especialmente, os pneus automotivos.

Aratu também fechou o ano com novos recordes. O primeiro é o número de navios atracados: 704 embarcações. Em segundo lugar, de movimentação de cargas: 6 milhões 748 mil toneladas, contra 5 milhões 392 mil registradas em 2006, representando um crescimento de 25%. Entre os produtos que contribuíram para o resultado estão a nafta petroquímica – com o maior volume de carga já registrado desde o início da operação no porto –, os fertilizantes e seus derivados, carvão mineral entre outros, que fizeram os granéis sólidos apresentarem também um novo recorde histórico.

Como registro final, vale destacar o volume de carga movimentada no porto de Ilhéus que foi de 756 mil toneladas, praticamente idêntico ao registrado em 2006 – 774 mil toneladas. A soja teve uma queda na participação de 10 %, em compensação houve um aumento na importação de amêndoa do cacau, que contribuiu para a manutenção no volume de carga movimentada.

Em nota no *site* oficial, a CODEBA argumenta que mesmo “[...] as turbulências do mercado externo, sobretudo pelo efeito do câmbio na exportação, e o aumento da concorrência de portos e terminais circunvizinhos não impediram o crescimento dos portos baianos”.

Na realidade, os grandes obstáculos enfrentados pelos portos baianos nos próximos anos são justamente os internos. A necessidade em novos investimentos em infraestrutura se torna cada vez mais emergencial. À medida que a economia baiana prospera, novas demandas surgem em torno dos portos, por vezes sobrecarregando o sistema e revelando suas fragilidades. Nitidamente esse déficit na infraestrutura torna-se o grande limitado para o desenvolvimento das atividades.

Enquanto as principais obras de infraestrutura no porto de Salvador e Aratu não são realizadas, os portos baianos perdem competitividade. Apesar da movimentação nos portos administrados pela Companhia Docas da Bahia (CODEBA), terem obtido resultados favoráveis para o período pesquisado, chegando a registrar movimentações históricas, estas, no entanto, não escondem que os portos vêm perdendo cargas para portos vizinhos, deixando de movimentar 2,54 milhões de toneladas, que representou para a balança comercial do estado um prejuízo de R\$ 150 milhões no ano de 2007.

A grande pergunta que permeia os pesquisadores e principalmente as empresas que operam no complexo portuário baiano refere-se “até quando os portos de Salvador e Aratu terão uma infraestrutura adequada para atender ao potencial exportador do estado?”.

A pesquisa realizada pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) colabora para ratificar que o porto baiano vem perdendo competitividade. Entre 2000 e 2003, aproximadamente 10% das cargas baianas eram importadas e exportadas por outros estados. Em 2004, o percentual aumentou para 12%, em 2005 para 14% e, em 2006, chegou a 19%, ou 2,57 milhões de toneladas e, finalmente, em 2007 a perda de carga para portos vizinhos atingiu 18,7%. Apenas no segmento de cargas em contêineres, a fuga estimada para o período de 2000 a 2006 foi de 58%. Somente no ano de 2007 o porto de Salvador registrou uma fuga de 30%.

Almejando minimizar essa situação, a CODEBA planeja investir em infraestrutura, entre os anos de 2008 a 2010, um total de R\$ 175 milhões além dos valores inseridos no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) para os serviços de dragagens de aprofundamento e os que serão investidos pelas empresas que operam nos portos da CODEBA.

Entre as melhorias previstas para atender às crescentes demandas operacionais aos portos baianos podemos destacar:

- construção do segundo terminal de contêineres no porto de Salvador;
- expansão do Cais de Água de Meninos na direção norte, com a implantação de dois novos berços com profundidade de 15 metros, possibilitando o atendimento aos navios porta-contêineres;
- obras de aprofundamento do berço dos armazéns 3 e 4 para 12 metros, o que atenderá ao crescimento da exportação de celulose;
- construção da Via Portuária Exclusiva;

- criação de uma retroárea remota para o porto de Salvador que vai funcionar como estacionamento e local de triagem inicial para os veículos de carga;
- obras de dragagem de aprofundamento do calado no porto de Salvador para 17 metros de profundidade;
- modernização dos equipamentos de movimentação de cargas de graneis sólidos no porto de Aratu;
- ampliação em rolamento e correias transportadoras do pátio de estocagem a fim de duplicar a capacidade de armazenamento do pátio em Aratu;
- construção do Terminal de Granéis Sólidos III (TGS-3).

Tais medidas resolveriam, em parte, os gargalos dos portos baianos principalmente no ápice da movimentação dos produtos, além disso, essas benfeitorias, especificamente em Aratu resolveriam substancialmente a performance do terminal de sólidos, proporcionando maior agilidade na movimentação das cargas. Aratu conta com equipamentos bastante antigos, havendo necessidade de freqüentes intervenções, o que prejudica o desempenho do porto. Todas essas obras iram atender ao crescimento da exportação de contêiner e de minério, capacitando os terminais para que atenda a navios de maior porte nos dois sentidos de movimentação.

Apesar de todo o dinamismo identificado, os portos analisados encontram-se longe de serem perfeitos, carecem de altos investimentos, a fim de que possam acompanhar o atual estágio de crescimento econômico que vem passando o Estado.

Praticamente única “porta” de entrada e saída de produtos destinados ao comércio exterior, os portos baianos têm pela frente o grande objetivo de se tornarem mais competitivos e integrados à vida urbano-metropolitana. Cabe agora aos portos não apenas se estruturarem fisicamente, como também o de resgatar as antigas tradições (agora dentro do contexto urbano-metropolitano) atribuídas à cidade do Salvador, a de uma importante praça portuária conjugada ao cotidiano da população que compõe a RMS.

Por conseguinte, o estudo da geografia dos transportes, centrado na lógica portuária, atualmente possibilita a compreensão do papel estratégico que importantes portos desenvolvem na economia regional. “[...] Um porto não é um ponto final ou inicial apenas no que se refere ao trânsito de mercadorias; ele é um ponto em uma rede e é assim que tem de ser compreendido” (LIMA, 2006, p. 161).

Os conjuntos desses portos independe do grau de importância que lhe são atribuídos, constituem numa importante rede dentro dos processos de circulação de mercadorias e pessoas nas mais diversas escalas. Redes que possuem os portos como “nós” de interseção entre os mais diversos modais de transportes. Os sistemas portuários constituem-se em “nós” dentro de uma rede maior de circulação que envolve desde os transportes terrestres aos marítimos. Dessa forma, entender o papel desses portos significa compreender como se comportam na organização produtiva da economia.

Repensar os portos de Salvador e Aratu no contexto metropolitano significa planejar e organizar um conjunto de ações, debate amplo com a participação efetivamente popular, sobre questões gerenciais, sociais, culturais etc, de modo que os portos deixem de ser exclusivamente compreendidos com instâncias da reprodução da economia, em prol dos grandes grupos que se apropriam desse importante espaço. Cabe também pensar os portos como instância social, mais participativa a vida da RMS e dos seus habitantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGECOM, Agência de Comunicação do Estado da Bahia. **Notícias**. Disponível em: <www.agecom.ba.gov.br>. Acesso em: 12 dez. 2006.

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

ALMEIDA, Paulo Henrique de. A economia de Salvador e a formação de sua Região Metropolitana. In: CARVALHO, I.M.M, de; PEREIRA, G.C.(Coord). **Como anda Salvador**. Salvador: EDUFBA. 2006, p.11-53.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatísticas**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/estatisticas.asp>>. Acesso em: 12 fev. 2008.

BAHIA. Secretaria de Infraestrutura. **Programa Estadual de Logística de Transporte (PELTBAHIA)**: caminhos para o desenvolvimento. Salvador: SEINFRA, 2004. p.160.

BARAT, Josef. **A Evolução dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro. IBGE: IPEA, 1979.

_____. **Logística e Transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. UNESP: São Paulo, 2007.

BARRETO, Luciano. O pior porto do Brasil. **Exame**, 12 mar. 2008. Brasil logística, p. 32-34.

BAUDOUIN, T. A cidade portuária na mundialização. In: SILVA, G; COCCO, G. (Org). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 27-38.

BECKER, B.K. Tendências de transformações do território brasileiro. Vetores e circuitos. **Territórios**, Rio de Janeiro, v.1, n.2, p. 5-17, 1997.

BENKO, G e LIPIETZ, A. (orgs). **As regiões ganhadoras**. Oeiras: Celta Editora, 1994.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: Hucitec, 1996.

BRASIL, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Anuário estatístico dos transportes**. Disponível em: <<http://www.geiport.gov.br/anuario>>. Acesso em: 1 dez. 2005.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. GEIPORT. **A reforma portuária brasileira**. Brasília, 1999.

CAMPOS NETO, Carlos A. da S. **Portos brasileiros: área de influência, ranking, porte e os principais produtos movimentados**. Brasília: IPEA, 2006, p. 49.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTRO, N. Os desafios da regulação do setor de transportes no Brasil. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v.34, n.5, p.119-141, set/out. 2000.

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.

COLLIN, M. A evolução do estatuto dos portos da Europa. In: SILVA, G e COCCO, G. (orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 39-62.

COMCIÊNCIA. Portos Brasileiros receberão investimentos de R\$ 270 milhões até 2006. in: **Revista eletrônica de Jornalismo científico**. Disponível em: <<http://www.comciencia.br/200410/noticias/3/porto.htm>> Acesso em: 10 de mai. 2008.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Pesquisa Aquaviária CNT 2006: Portos Marítimos: Longo Curso e Cabotagem**. Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 304 p.

_____. **Região e organização espacial**. 7.ed. São Paulo: Editora Ática, 2002. 93 p.

_____. **O espaço urbano**. São Paulo. Editora Ática, 1989.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César; CORRÊA, Roberto Lobato. (org). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

DEECKE, H; LÄPPLE, D. Os portos marítimos alemães no período da reestruturação. In: SILVA, G e COCCO, G. (Orgs). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

ERVILHA, R.A. **Impactos da Lei 8.630/93 sobre a infraestrutura de terminais de containers e a viabilização da navegação de cabotagem de carga geral no Brasil**. 88f. Dissertação (Mestrado profissionalizante em administração) - Faculdade de Economia e Finanças, 2006.

GIL, Antônio Carlos. Por uma sociologia da Cidade e da Região. **Caderno de pesquisa CEAPOG/IMES**, São Caetano do Sul, v 5, n 1, p 19-30. jan/jun. 2001.

GRACIANO, Márcio L. **Transporte, integração e desenvolvimento**. Rio de Janeiro. Ministério dos Transportes, 1971.

GUERRA, Oswaldo. **A indústria baiana no século XXI: desafios e oportunidades**. Salvador: UNIFACS, IPA, DCSA 2, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento

Regional e Urbano - desempenho atual e tendências da indústria baiana. Texto de Análise do Desenvolvimento Regional, n.º 4, maio de 2001.

GUSMÃO, Marcus. Fuga de cargas gera prejuízo de R\$ 150 milhões. **A Tarde**, Salvador, 11 de mar. 2008. Economia. p.6.

HORI, Jorge. A Bahia como um pólo logístico dentro da globalização. **Bahia Análise & Dados**, Salvador, v. 13, n. 2, set. 2003, p. 239-246.

IBGE. **Contagem da População 2007**. Disponível em: <http://www.ibge.com.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/default.shtm>. Acesso: 15 mar. 2008.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Portos brasileiros**: área de influência, ranking, porte e os principais produtos movimentados. IPEA: Brasília, 2006.

JORNAL A TARDE. **Wilport vai operar terminal baiano**. Caderno de Economia. 22/12/1999.

JUNIOR, A. B. ; LEAL, J.E. O Porto de Salvador: análise da realidade atual e comparações após Lei nº 8.630/93. In: **III Seminário de Logística e de Supply Chain**. PUC, Rio de Janeiro, 2006.

KAYSER, Bernard. A região como objeto de estudo da geografia. In: GEORGE, Pierre; GUGLIELMO, Raymond; LACOSTE, Yves. **Geografia ativa**. São Paulo: DIFEL, 1980.

LACERDA, Sander, M. Navegação de portos no transporte de contêineres. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 22, dez. 2004, p. 215-243.

LIMA, Luiz Cruz (org). **Reestruturação sócioespacial**: do espaço banal ou espaço da racionalidade técnica. São Paulo: AnnaBlume, 2006. p. 180.

LLOVERA, J.A.. Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. In: SILVA, G e COCCO, G. (orgs). **Cidades e portos**: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 209-216.

OLIVEIRA, C.T. **Modernização dos portos**. 4.ed. São Paulo: Lex Editora, 2007. 282 p.

PALMEIRA, E.M. e ERHART S. Análise do setor de transportes. **Revista acadêmica de economia**. Disponível em: <<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/index.htm>>. Acesso em: 11 de dez. de 2006.

PORTO, M.M. Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. In: SILVA, G e COCCO, G. (orgs). **Cidades e portos**: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 217-248.

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

MARIANI, Clemente. Análise do problema econômico baiano. **Planejamento**. Salvador, set/out., 1973.

MARTINELLI, Marcelo. **Cartografia Temática: Caderno de Mapas**. São Paulo: EDUSP, 2003, p. 160.

MARTINS, Marco. A visão do usuário: granéis sólidos e contêiner. In: **3º Seminário de Modernização dos portos**. Disponível em: <<http://ww.usuport.org.br/3seminarioNacionalDeModernizacaoDosPortos.php>>. Acesso em: 06 jun. 2008.

MARX, Karl. **Contribuição para a crítica da economia política**. Lisboa: Estampa, 1997.

MOREIRA, Ruy. Da região á rede e ao lugar (A nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo). In: **Ciências geográficas**. N.6. Bauru: AGB, 1997.

NATAL, Jorge L. A. **Transportes, território e desenvolvimento urbano: uma contribuição à crítica da formação social brasileira**. Rio de Janeiro: papel virtual, 2003.

RODRIGUES, Paulo R. A. **Introdução aos sistemas de transportes no Brasil e à logística internacional**. 4.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

ROSADO, Rita de Cássia. **Cronologia: portos da Bahia**. 2º ed. Salvador: CODEBA, 2000.

_____. **O Porto de Salvador: Modernização em Projeto 1845/1891**. 104 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, 1983.

SAMPAIO, A.H.L. **Formas urbanas: cidade real e cidade-real; contribuição ao estudo urbanístico de Salvador**. Salvador: Quarteto Editora, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999.

SANTOS, P.R. **Ilhéus, o porto e a crise regional**. 199f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociência, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2002.

_____. **Por uma outra globalização**. São Paulo: Record, 2000.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **Espaço e Método**. 4.ed. São Paulo: Nobel, 1997. (Coleção Espaços).

_____. **Técnica, Espaço, tempo, globalização e meio técnico-científico-informacional**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **A urbanização desigual**. 2.ed. Petrópolis, vozes, 1982.

_____. **Por uma geografia nova:** da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: HUCITEC, 1978.

Milton Santos. O porto e a cidade do Salvador. **Companhia Docas da Bahia: 50 anos**, Porto de Salvador. Salvador, 1963.

_____. Nazaré, um porto ferroviário do Recôncavo bahiano. **Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros**. São Paulo: AGB, 1957. p. 305 – 320.

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

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** Território e sociedade no início do século XXI. 4.ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

SILVA, G e COCCO, G.(orgs). **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A, 1999.

SILVA, S.C.B. de M. e; SILVA, B.C. Nentiwg. **Estudos sobre globalização, territórios e Bahia**. Salvador: UFBA. Mestrado em Geografia, Departamento de Geografia, 2003, p.182.

SILVA, S.C.B. de M. Salvador e os novos processos de globalização. **Conjuntura & planejamento**, Salvador, n.53, p. 4-9, out, 1998.

_____. Papel das cidades no processo de crescimento econômico: uma reavaliação. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.56, n.1/4, jan./dez. 1994, p.239-253.

_____. Mudanças recentes na organização regional do Brasil: novos enfoques e novos desafios. **Análise & Dados**, Salvador, v.2, n.2, 1992, p. 24-33.

SILVA JUNIOR, R.F. da. **Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas:** fluxos e mobilidade geografia do capital. 270f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, 2004.

_____. A circulação como um dos fundamentos do espaço: elementos para a busca de um conceito. **Revista Geografia e Pesquisa**, Ourinhos, v.1, n.1, 2007, p.117-130.

SOUZA, M.L. de. Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO Iná Elias de; GOMES, Paulo César; CORRÊA, Roberto Lobato. (org). **Geografia conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

_____. A teorização sobre o desenvolvimento em uma época de fadiga teórica, ou: sobre a necessidade de uma “teoria aberta” do desenvolvimento sócio-espacial. **Território**, Rio de Janeiro, v.1, n.1,1996, p.5-29.

STAN, J.T.. e SLOCK, B.. Porto como porta de entrada: Discutindo a concepção tradicional. In: SILVA, G e COCCO, G. (orgs). **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA (SEI). **Anuário Estatístico da Bahia**. Salvador: SEI, 1995. v.9.

SUZUKI JUNIOR, J.T. e WOSCH, L.F.O. As Transformações da Infraestrutura de Transportes e o Porto de Paranaguá. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 99, jul./dez. 2000, p. 27-43.

TAVARES, Luís Henrique. **História da Bahia**. Salvador: EDUFBA, 10.ed. 2001, p. 542.

TEIXEIRA, F. e GUERRA O. 50 Anos da Industrialização Baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica. **Bahia Análise & Dados**, Salvador, v.10 n.1, Julho 2000, p.87-98.

TEIXEIRA, F.L.C. **The political economy of technological learning in the brazilian petrochemical industry**. Universidade de Sussex: Tese de Doutorado, 1985.

UDERMAN, Simone. Perspectivas industriais. **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 de mai. 2008.

VASCONCELOS, Pedro. de A. **Salvador, transformações e permanências (1549-1999)**. Ilhéus: Editus, 2002. 456p.