

ANÁLISE COMPARATIVA DOS PORTOS DE ARATU E SALVADOR: PROBLEMAS E PERSPECTIVAS**R. B.Rios¹**¹Departamento Acadêmico de Geografia – Instituto Federal da Bahia
ricardorios@ifba.edu.br**RESUMO**

Os portos de Aratu e Salvador representam para a economia do Estado importantes plataformas logísticas de distribuição, responsáveis pela integração da produção local/regional com os mais diversos mercados de consumo. Nesse contexto, ambos encontram-se encaixados na dinâmica semiperiférica da circulação brasileira, o que leva a justificar o estudo da organização atual desses portos dentro do cenário da Região Metropolitana de Salvador (RMS). Apoiado em

uma análise quali-quantitativa, a presente pesquisa busca caracterizar a organização espacial dos portos no cenário metropolitano. Assim, estabelece um comparativo da movimentação de carga entre esses portos, destacando a importância dos mesmos para a economia regional baiana.

PALAVRAS-CHAVE: Portos, atividade portuária e infraestrutura.**COMPARATIVE ANALYSIS OF ARATU AND SALVADOR PORTS: PROBLEMS AND PROSPECTS****ABSTRACT**

The ports of Aratu and Salvador account for the state's economy important logistics platforms of distribution, responsible for the integration of local/regional production with the most diverse consumer markets. In this context, both are embedded in the dynamics of the Brazilian semi-peripheral circulation, which leads to justify the study of the current organization of these ports within the scenario

of Salvador/BA Metropolitan Area (RMS). Supported by a qualitative and quantitative analysis, this research seeks to characterize the spatial organization of ports in the metropolitan scenario. It establishes a comparison of cargo handling between these ports, highlighting their importance for the regional economy of the State of Bahia.

KEY-WORDS: Ports, Port and Infrastructure Activities.

ANÁLISE COMPARATIVA DOS PORTOS DE ARATU E SALVADOR: PROBLEMAS E PERSPECTIVAS

INTRODUÇÃO

O atual período histórico impõe a necessidade do emprego cada vez maior de tecnologia nos equipamentos portuários, de modo a facilitar o gerenciamento logístico das operações de carga e descarga. Dessa forma, os portos se caracterizam como um conjunto de formas (pontos fixos) responsáveis pela criação de fluxos que se conectam na rede da circulação regional e/ou global. Assim, os portos representam em estratégicos “nós” na rede de distribuição logística de cargas e/ou pessoas, aptos a promover a circulação de bens materiais e imateriais nas diversas direções e escalas.

Entender os espaços portuários como importantes fixos da rede de circulação, significa compartilhar da noção de que os mesmos representam elementos significativos no processo produtivo, pois “não basta 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” (SANTOS, 2012, p.275). Em síntese, os espaços portuários, atualmente, em decorrência da crescente dispersão espacial da produção (excludente/seletiva), emergem como “pontos” de conectividade, do complexo e/ou perverso ambiente globalizado, caracterizado, fabulosamente (SANTOS, 2000), pela integração produtiva em todas as escalas geográficas.

Entretantes, este artigo tem como objetivo refletir sobre a relevância dos portos para o dinamismo das atividades comerciais de importação/exportação e suas participações no incremento da economia local e regional, assim como verificar suas funcionalidades no contexto metropolitano de Salvador. Para tal, foram realizadas visitas técnicas à Companhia Docas da Bahia (CODEBA), onde foram realizadas entrevistas com os coordenadores de gestão portuária de Salvador e Aratu, etapa que possibilitou analisar o funcionamento e a estrutura portuária existente em ambos. Após as entrevistas, foram extraídas informações estatísticas referentes às atividades de embarque e desembarque realizadas pelos portos no período de 1996 a 2007.

RELAÇÕES PORTO-CIDADE-REGIÃO COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTOS-ESPACIAL

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 (Figura 1) podemos identificar, a partir da análise de sua organização e dinâmica, que ambos representam espaços ímpares intimamente ligados às atividades econômicas da cidade e sua região, assertiva facilmente comprovada pelos fluxos e funcionalidades que se materializam na Região Metropolitana de Salvador (RMS) e na sua área de influência imediata.

No contexto regional ambos contribuem de maneira significativa para a inserção do estado da Bahia na lógica de circulação, favorecendo a movimentação interna e externa da

produção nas escalas nacional e global. Pois, é a partir dos portos que os fluxos regionais e internacionais acontecem de fato, pois o transporte marítimo é responsável pela movimentação material à média/longa distância, principalmente no âmbito transcontinental.

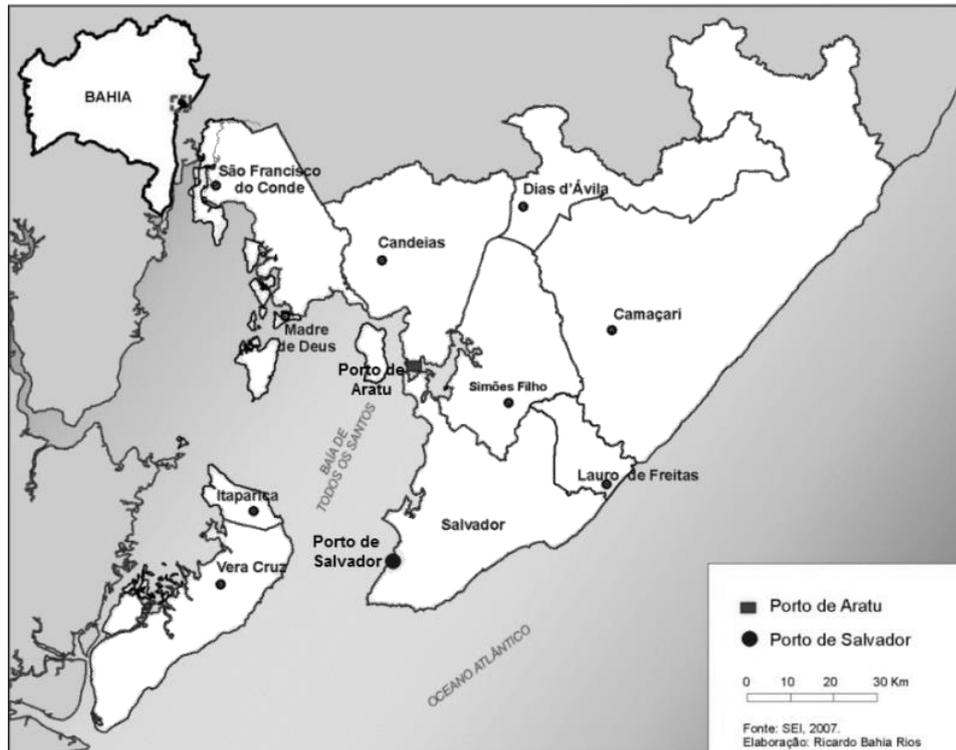


Figura 1 - Localização dos Portos de Aratu e Salvador.

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 e Região, esses fixos comportam-se puramente como objetos técnicos voltados simplesmente para a fluidez das cargas. Nesse aspecto, são diferentes 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).

Essas praças portuárias são capazes de articular a esfera da circulação global com as especificidades locais. Conduzindo as cidades-portos a se organizarem em volta dos serviços comerciais, financeiros, cultural etc. Nessa concepção, Lima (2006, p.175) define as cidades portuárias como áreas que “[...] se dotam de parques 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.

Nos casos de Aratu e Salvador temos um ambiente portuário voltado e/ou montado para atender aos interesses hegemônicos de uma elite comercial e mais recentemente

industrial, que por vez acabam caracterizando esses espaços como meros espaços da reprodução do capital, voltados exclusivamente para as questões econômicas. O que nos leva a perceber que a população local encontra-se ausente nas relações sociais dos portos analisados. Um cenário que poderia ser solucionado caso o projeto de requalificação dos armazéns do porto de Salvador, já existente, por fim saísse do plano do planejamento para o da execução.

Pois, o aproveitamento dos armazéns, atualmente utilizados para estocagens rápidas, em ambientes salutaras à vida da cidade como: a implantação de museus (que resgatassem 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); de espaços de vivências formativas educacionais como escolas de músicas e de danças tradicionais, corresponderia numa importante alternativa cultural de atração da população local e turística para a zona do porto.

Todavia, observa-se o descaso por parte do poder público, o que evidência uma questão de governança a ser debatido e solucionado: a falta de ações conjuntas em prol de um mesmo interesse, o de valorização e integração dessa área no âmbito local.

Outra problemática 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 em 2000, visa implantar nas áreas atualmente ocupadas pelos armazéns 1 e 2, um moderno terminal de cruzeiros marítimos. Desta forma, resolvendo o ponto da falta de infraestrutura para a modalidade do setor turístico, porém a morosidade nessa implantação constitui-se numa pauta a ser resolvida urgentemente. É incompreensível que uma cidade como Salvador, um dos principais pontos turísticos dos Brasil, não seja dotada de infraestrutura adequada para o recebimento de turistas que desembarcam via cruzeiros marítimos no porto da cidade de Salvador.

Os portos analisados revelam-se como espaços de baixa atratividade para a população metropolitana, sejam economicamente ou culturalmente, por conseguinte boa parte da população não se identifica com a existência dos portos metropolitanos. Um exemplo claro é a imagem associada ao porto de Salvador que, para muitos, consiste numa área em decadência, sem muita simbologia para o desenvolvimento local. Essa ideia encontra-se longe da realidade, pois o porto de Salvador destaca-se como o maior porto em movimentação de contêiner do norte/nordeste.

Dentro do contexto urbano e metropolitano uma importante questão a ser analisada refere-se à baixa integração que ambos os portos têm na reprodução do tecido social da região. Observa-se uma reduzida integração, nas diferentes esferas sociais, políticas e culturais da cidade e RMS. Falta a constituição de uma relação de simbiose entre as ações propostas pelos agentes envolvidos (Estado, Município, Governo Federal e Empresas privadas) capaz de tornar os portos mais valorizados e dinâmicos e, ao mesmo tempo, presentes na vida de cerca de 4 milhões de pessoas que atualmente vivem na RMS.

Em outras palavras, o que existe é uma questão de governança, que só poderá ser resolvida quando os agentes envolvidos no processo se reunirem para discutir possíveis soluções em volta das questões portuárias.

A interação entre esses agentes deve objetivar uma gestão mais ampla e responsável pelo fortalecimento da dinâmica portuária no contexto da RMS, induzindo o desenvolvimento da sociedade metropolitana apoiada na estruturação participativa das diferentes esferas de poder.

PERSPECTIVAS NO CONTEXTO DA REQUALIFICAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS

Os portos analisados possuem funções e características particulares que lhes foram atribuídas ao longo do processo histórico (Quadro 1). De modo geral, ocorreu uma especialização na movimentação de carga. Aratu caracteriza-se por ser um porto diretamente ligado às atividades industriais da RMS, altamente especializado na movimentação de carga solta (granéis).

Quadro 1: Principais características dos portos baianos administrados pela CODEBA

Porto	Características Gerais
Aratu	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.
Salvador	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.

Ao comparar os dois portos, identificamos 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, predomina em Salvador as exportações, já em Aratu a importação de matéria-prima, que abastece as indústrias locais. Cabe destacar, a participação desses portos no incremento da balança comercial baiana, eles representam cerca de 80% e 83%, respectivamente, da participação da exportação e importação baiana (PROMO, 2008).

Em relação ao desempenho operacional, ambos comportaram-se de maneira favorável, com tendências de melhorias para os próximos anos. Tal afirmativa é comprovada quando se observa os resultados finais da movimentação de carga dos portos. Consta-se que no período estudado (1995 – 2007) a movimentação de carga obteve resultados favoráveis de crescimentos em ambos os portos. Em 2007, os mesmos atingiram a marca de 10 milhões e 594 mil toneladas, contra 8 milhões e 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% (Figura 2).

O porto de Salvador se destacou pela pauta de exportação de produtos petroquímicos, frutas e sucos, e, especialmente, os pneus automotivos. Já Aratu fechou o ano de 2007 com recordes no número de navios atracados (704 embarcações) e na movimentação de cargas: 6 milhões e 748 mil toneladas, contra 5 milhões e 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.

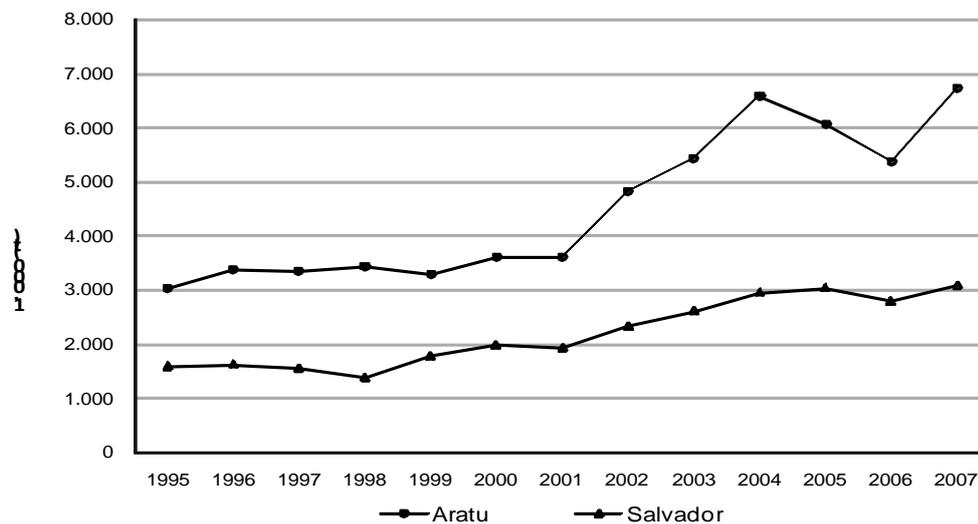


Figura 2 - Evolução da Movimentação de carga nos portos de Aratu e Salvador

Fonte: CODEBA, 2007.

Em nota 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” (CODEBA, 2007).

Na realidade, os grandes obstáculos enfrentados pelos portos baianos nos próximos anos são justamente os internos. A necessidade de novos investimentos em infraestrutura se torna cada vez mais emergencial, pois a 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 limitador 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 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 inadequada para atender ao potencial exportador do estado?”.

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%; em 2006, chegou a 19%, ou 2,57 milhões de toneladas e, finalmente, em 2007 a redução 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, para os próximos anos, investir em melhorias na infraestrutura portuária. 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 retro-área 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 granéis 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) no porto de Aratu.

Tais medidas resolveriam, em parte, os entraves operacionais dos portos pesquisados, principalmente no ápice da movimentação dos produtos. Além disso, essas benfeitorias, especificamente em Aratu, resolveriam significativamente o desempenho do terminal de sólidos, proporcionando maior agilidade na movimentação das cargas. Aratu conta com equipamentos bastante antigos, havendo necessidade de frequentes intervenções, o que prejudica o desempenho do porto. Todas essas obras irão atender ao crescimento da exportação de contêiner e de minério, capacitando os terminais para que atendam navios de maior porte nos dois sentidos de movimentação.

CONCLUSÃO

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 pelo qual vem passando o estado da Bahia.

Considerados como importantes “portas” de entrada e saída de produtos destinados ao comércio exterior, os portos baianos têm pela frente o grande desafio de se tornarem mais competitivos e integrados à vida urbano-metropolitana. Cabe agora aos portos não apenas se estruturarem fisicamente, como também resgatarem 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, a partir da lógica portuária, possibilitou a compreensão do papel estratégico que esses importantes elementos desenvolvem na economia regional baiana. Todavia, observa-se que, independente do grau de importância que lhe são atribuídos, os mesmos constituem significantes “nós” para a compreensão dos processos de circulação de mercadorias nas diversas escalas de reprodução do capital. Dessa forma, entender o papel dos portos no atual período significa compreender como se comportam na organização produtiva da economia local, regional e global.

Essa compreensão 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 promove a criação de outros serviços comerciais e atividades de todo tipo na cidade e a região, oferecendo mais oportunidades de crescimento.

Portanto, pensar 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 e culturais, de modo que os portos deixem de ser exclusivamente compreendidos como lócus da reprodução econômica, em prol dos grandes grupos que se apropriam desse importante espaço.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ALBAN, M. Modal Aquaviário-Marítimo. Caderno da Fundação Luiz Eduardo Magalhães, Salvador, 4º caderno, 2002.
2. CODEBA. Porto de Salvador. 2007. Disponível em: <<http://www.CODEBA.gov.br/historico>>. Acesso em: 15 jan. 2007.
3. LIMA, L. C. Reestruturação sócioespacial: do espaço banal ou espaço da racionalidade técnica. São Paulo: AnnaBlume, 2006.

4. PROMO, Centro Internacional de Negócios da Bahia. Estatística Baiana. 2008. Disponível em: <<http://www.promobahia.com.br>>. Acesso em: 03 mar. 2008.
5. SANTOS, M. Por uma outra globalização. São Paulo: Record, 2000.
6. SANTOS, M. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.
7. SILVA, G.; COCCO, G. (org). Cidades e Portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.