

5

O Porto de Salvador

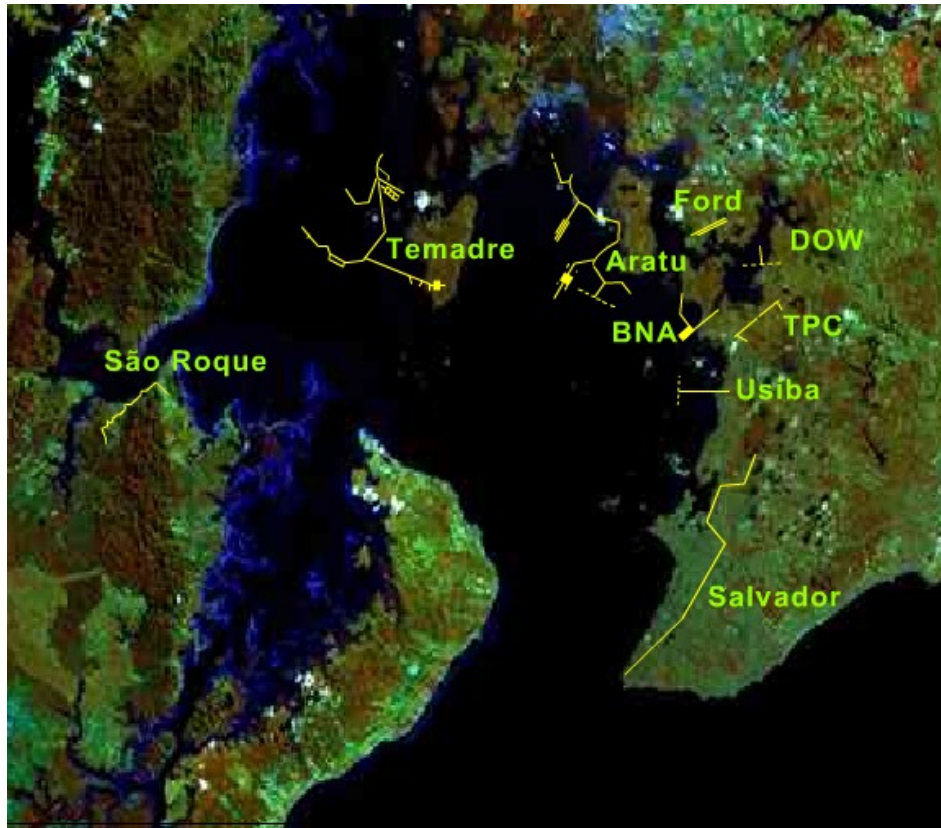


Figura nº03: Visão do complexo portuário de Salvador e Aratu

Fonte: Salvador Pilots, 2006

O porto de Salvador encontra-se situado na Baía de Todos os Santos, na cidade de Salvador, estado da Bahia, entre a Ponta do Monte Serrat, ao norte, e a ponta de Santo Antônio ao sul, delimitado pela linha leste/oeste, passando pelo farol de Santo Antônio até a costa da ilha de Itaparica, contornando-a no sentido da entrada da baía até a mesma linha leste/oeste, ligando novamente o continente, e daí pela costa para o norte até o paralelo 12° 50', por ele prosseguindo até o continente.

O porto possui como principais produtos de exportação os produtos petroquímicos, siderúrgicos, ferro liga, frutas e sucos, granito, celulose, peles e couros conforme proporção mostrada na figura nº04.

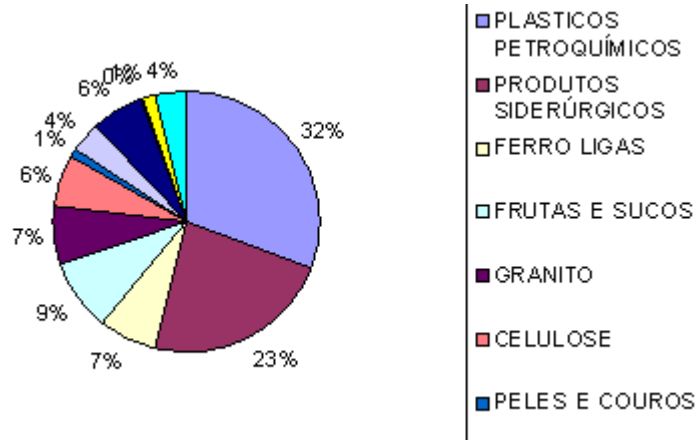


Figura nº04: Principais produtos de exportação.

Fonte: Codeba

E, como principais produtos de importação o trigo, os produtos químicos, os produtos alimentícios, arroz, equipamentos, papel e produtos minerais conforme proporção mostrada na figura nº05.

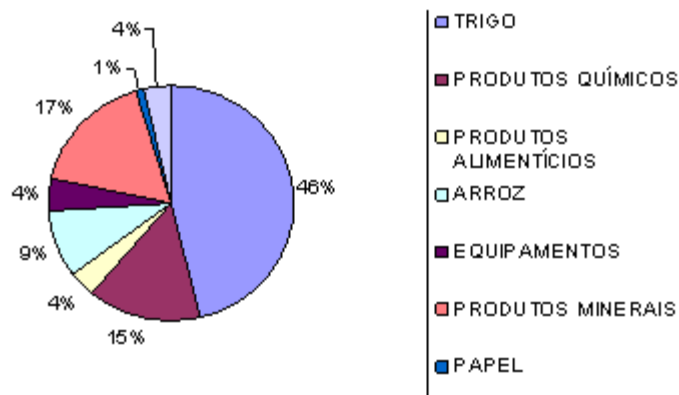


Figura nº05: Principais produtos de importação.

Fonte: Codeba

5.1 Histórico

As primeiras embarcações que aportaram em Salvador foram as embarcações pertencente a expedição de Américo Vespúcio no ano de 1501 quando da descoberta da Baía de Todos os Santos.

No ano de 1808, o porto de Salvador recebeu o Príncipe Dom João e toda a família real sob a proteção da frota armada Inglesa.

A construção da estrutura portuária conhecida atualmente foi autorizada pelo Governo Provisório da República no ano de 1891 e, o marco de inauguração dos trabalhos, colocado no cais das amarras, no mesmo ano. Todavia, os trabalhos somente iniciaram na data de 18 de janeiro de 1911, quando ocorreu o assentamento do primeiro bloco artificial de 60 toneladas no cais da Alfândega para a construção do molhe e do quebra-mar, proporcionando águas tranqüilas para a atracação dos navios, a construção do cais em todo perímetro interior desta bacia, diques secos para vistoria, limpeza e reparos de navios, armazéns para as mercadorias, instalações e equipamentos para a movimentação das cargas, colocação das bóias e faróis e o assentamento da linha férrea para os vagões ferroviários e para os equipamentos rolantes.

No mesmo ano, em 17 de julho, foi inaugurado o primeiro trecho do cais da Alfândega com a atracação do vapor “Canavieiras” e, na data de 13 de maio de 1913, o porto de Salvador iniciou sua exploração comercial com a inauguração solene das obras do primeiro trecho com a atracação do paquete “Ilhéus”.

O porto passou a receber a primeira linha interestadual a partir do ano de 1949, com a atracação do vapor “José Marcelino”. Sendo que este serviço atendia os portos de Salvador, Recife, Rio de Janeiro e Santos. Nesta data o porto já detinha a grande maioria das facilidades atuais como o canal de Acesso; o cais de 1480 metros; a linha férrea com 4496 metros; oito vagões de 20 toneladas cada, três locomotivas (dois a diesel e um a vapor); trinta e quatro guindastes elétricos (dois de 5 toneladas, quatorze de 3 toneladas e dezoito de ½ toneladas); cábrea “Adelaar” com capacidade de 120 toneladas; dez armazéns cobrindo uma área total de 19600 m²; corrente contínua de 600 volts; vinte e cinco hidrantes distribuídos ao longo do cais e com descarga média de oito toneladas/hora e por hidrante; vinte e uma bocas de óleo combustível de 10” distribuídos

ao longo do cais e com a descarga de 50 toneladas/hora; dezenove bocas para óleo diesel de 6” distribuídas ao longo do cais e com descarga também de 50 toneladas/hora; dois rebocadores com força de 150 HP e outro com 650 HP e carreira naval “Boa Vista” com capacidade para reparos de navios até 600 tons.

Até a promulgação da lei de modernização dos portos, o porto de Salvador vinha sendo administrado por uma administração pública, através de um interventor do Governo Federal, desde o ano de 1970, conforme decreto nº: 67.677 pelo Comandante Antônio Ávila Malafaia e, posteriormente, pela Companhia Docas da Bahia – Codeba, criada no ano de 1977 e controlada pela Portobrás S/A detentora de 77,4% do capital total (Rosado, 2000).

Posteriormente a lei de modernização dos portos e com o fim da Portobrás, o porto passou a ser administrado pela Codeba e pelo Conselho de Autoridade Portuário – CAP local sob supervisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviário – Antaq.

5.2 Descrição do Porto

Administração Portuária

O porto de Salvador, desde o ano de 1891, foi administrado pelo setor privado, sejam pela Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia posteriormente alterada para Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil mais tarde para Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia e, por último, pela Companhia Docas da Bahia.

Somente no ano de 1970, com a intervenção do Governo Federal, através da Portobrás S/A e do interventor público a Companhia Docas da Bahia passou para as mãos do setor público o que ocorre até os dias atuais.

Área Portuária

O Ministério dos Transportes, de acordo portaria nº: 239 de 27 de junho de 1996 consideram as seguintes áreas como pertencente ao porto organizado de Salvador:

“Instalações portuárias terrestres existentes na margem da Baía de Todos os Santos, desde a extremidade sul do cais comercial até a sua extremidade norte, na Ponta do Monte Serrat, abrangendo todos os cais, rampas para navios tipo roll-on roll-off, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Salvador ou sob sua guarda e responsabilidade. E, pelas infra-estruturas de proteção e acesso aquaviário, compreendendo áreas de fundeio, bacias de evolução, canais de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.” (Codeba, 2006).

Hinterland

O porto de Salvador possui como área de influência todo o estado da Bahia e o estado de Sergipe e o sudoeste do estado de Pernambuco. Sendo as principais áreas a região de Camaçari – onde se encontra o pólo petroquímico, a fábrica da Ford e as novas fábricas de pneu, entre outras empresas que vem se instalando neste local - o sul do estado de Sergipe e a região do Médio São Francisco onde estão localizadas as fazendas de frutas.

Seus principais concorrentes são o porto de Suape, localizado no estado de Pernambuco, e o porto de Pecem, localizado no estado do Ceará, principalmente por serem portos natos para a operação de carga containerizadas e que possuem uma excelente infra-estrutura para receberem alguns navios de grande porte, como os navios dos armadores Hamburg-Sud e Maersk, que possuem capacidade de mais de 5.000 TEUS de capacidade e, atualmente, não operam no porto de Salvador.

Calado e Tonelagem Bruta Máximo

Conforme Capitania dos Portos da Bahia, o calado máximo recomendado para acesso e permanência no Porto pode ser calculado com base na seguinte fórmula:

$$Cmr = (P + M) - [(P + M) \times FS]$$

Onde:

Cmr = calado máximo recomendado

P = profundidade do local

M = altura da maré no momento, obtida da tábua de marés.

F.S. = percentual de fator de segurança (Lama macia igual a 2,6%; Areia igual a 5,0% e Pedra igual a 8,0%).

Ou seja, considerando a profundidade de 10 metros de profundidade e uma altura de maré em torno de 2,5 metros para um fundo de areia como o cais da ponta sul podemos considerar um calado máximo de:

$$\begin{aligned} \text{Cmr} &= (10 + 2,5) - [(10 + 2,5) \times 5,0\%] \\ &= 12,5 - [12,5 \times 5,0\%] \\ &= 12,5 - 0,625 \\ &= 11,87 \text{ metros} \end{aligned}$$

A tonelagem bruta máxima permitida no porto organizado de Salvador é de 40.000 toneladas. Sendo que os navios com tonelagem bruta superior, poderão ter atracação autorizada pela Codeba desde que solicitado previamente.

Acessos

O porto de Salvador possui como acesso terrestre as rodovias BR-101, BR-110 e BR-116, através do sistema viário urbano da zona de comércio de Salvador, o túnel Américo Simas, o Vale do Nazaré, o Vale do Bonoco, o acesso norte e finalmente a rodovia federal BR-324, em pista dupla de Salvador a Feira de Santana, conectando-se com as rodovias. Como, também através do sistema urbano da zona do comércio, Calçada, Avenida San Martin e a BR-324, em pista dupla de Salvador a Feira de Santana, conectando-se com as rodovias.

Apesar do porto de Salvador não possuir ligação com o sistema ferroviário. Atualmente, existe um ramal de bitola 1,0m da Ferrovia Centro Atlântico S/A na altura da feira São Joaquim, localizado ao lado do porto.

Com relação ao acesso aeroviário, o porto de Salvador encontra-se distante vinte quilômetros do aeroporto internacional Luiz Eduardo Magalhães.

Horário de operação dos Ternos no Porto

Conforme normativa do CAP local e a Codeba, a operação portuária deverá ser efetuada em regime de vinte quatro horas diárias divididos em quatro ternos corridos com sete horas cada a iniciar a partir de 01 hora (07h-13h; 13h-19h; 19h- 01h; 01h-07h).

Os ternos são regidos pelo regulamento de exploração portuário e executados pelas empresas privadas, pré-qualificadas e credenciadas pela Codeba como operadores portuárias.

Serviço de Agenciamento de Navios

Existem várias agências de navegação disponíveis na cidade de Salvador. Com a regulamentação da Lei 8.630 de 1993 e o início da operação do terminal de contêiner, as maiores empresas de transporte marítimo passaram a operar seus navios no porto e, desta forma, a maioria, abriu agência própria.

Além disto, existem diversos outros armadores que utilizam o serviço de agenciamento de forma terceirizada, principalmente, os armadores de navios não-regulares e algumas empresas de serviços regulares, mas que possuem um pequeno volume de movimentação de carga em Salvador.

Serviço de Praticagem

O serviço de praticagem não é obrigatório para a entrada e o fundeio, na Baía de Todos os Santos, para aguardar atracação, fazer reparos ou receber combustível. O serviço somente será obrigatório para as manobras de atracação e desatracação no porto.

Até o ano de 2005, a empresa Salvador Pilots era a única empresa prestadora deste serviço. Todavia, neste mesmo ano, os práticos de Salvador com a autorização da Capitania dos Portos dividiram a prestação de serviço em duas empresas. A Salvador Pilots e a Bahia Pilots. Apesar da existência de duas prestadoras de serviços não existe concorrência e diferença entre as tarifas.

Serviço de Rebocadores

Somente para a atracação o emprego do rebocador é obrigatório. Com relação à quantidade e/ou o tipo de rebocador (convencional ou azimutal) a ser utilizado durante a manobra é uma determinação da Capitania dos Portos considerando o tipo e o tamanho do navio ou conforme orientação do práctico durante a manobra.

No porto de Salvador, atualmente, existem cinco empresas que operam e disponibilizam os rebocadores. São eles, a empresa Saveiros Caymuranos, Tug Brasil, Sul Norte, Navemar e Companhia de Navegação das Lagoas.

Infra-Estrutura Aquaviária

O porto de Salvador possui como acesso marítimo a barra na Baía de Todos os Santos com uma largura de nove quilômetros e profundidade mínima de trinta metros. Após a barra, existem dois canais de acesso para as bacias de fundeio e área de atracação. Um, pelo lado da cidade de Salvador, com um calado mínimo de oito metros e, outro, pelo lado da ilha de Itaparica, com um calado entre treze e cinquenta e cinco metros, dependendo da região. Por tratar-se de um canal de acesso (ver figura nº06) é proibido a qualquer embarcação fundear neste local.



Figura nº06: Visão da entrada da Baía de Todos os Santos

Fonte: Google Earth

Após o canal de acesso existem duas grandes áreas conhecidas como bacia de fundeio e bacia de evolução. A bacia de fundeio do porto de Salvador é conhecida como fundeadouro de Monte Serrat. Sendo a área onde os navios fundeiam e aguardam o

prático para a manobra de atracação no porto de Salvador e ou porto de Aratu; fazem reparos; recebem combustíveis e/ou recebem as autoridades portuárias.

Quanto às normas de restrições de fundeio no porto de Salvador, este se encontra disponível na página da internet da Capitania dos Portos local, no capítulo 1, das normas e procedimentos.



Figura nº07: Visão do fundeadouro e área de evolução do porto

Fonte: Google Earth

A bacia de evolução (figura nº07) localiza-se entre o quebra-mar norte e o cais de atracação do porto de Salvador. Possui uma largura de setecentos metros e profundidade variando entre nove e doze metros.

O porto possui um molhe situado ao sul do cais e do forte São Marcelino e um quebra-mar ao norte do cais do porto protegendo os berços de atracação de toda a zona portuária de ondas.

Infra-Estrutura Terrestre

O porto de Salvador possui um total 2.085 m de extensão de cais acostável e um total de onze berços de atracação e uma rampa para operações de navios roll-on roll-off.

Abaixo o detalhamento de cada berço existente e sua situação atual conforme figuras nº08 e nº09.



Figura nº08: Planta Geral do Porto de Salvador

Fonte: Codeba, 2006

Trecho 01:

Cais Comercial:

- * Dois (2) berços de atracação com um total de 383,6 metros de extensão;
- * Cais de peso com calado máximo de oito metros de profundidade;
- * Berços inativos para operação de carga e descarga. Portanto não possui equipamentos de movimentação de carga.

- * Possui dois (2) armazéns cobertos com capacidade total de 26.400 m³. São utilizados eventualmente para estocagem de trigo e malte em grãos.

- * Armazéns já destinados ao projeto de revitalização do programa REVAP/MT (Programa de Revitalização da Área portuária do Ministério os Transportes, de acordo Lei 8.630 de 1993).

Trecho 02:

Cais Comercial:

- * Dois (2) berços de atracação com um total de 300 metros de extensão;
- * Cais alargado e estrutural com calado máximo de 9,2 metros de profundidade.

* Berço opera navios de carga geral solta ou unitizada, de turismo e roll-on roll-off.

* Trecho possui quatro guindastes de pórtico de 3,2 toneladas cada do tipo Takraff, ano 1974.

* Dois (2) armazéns cobertos com capacidade total de 15.200 m³. Principais produtos armazenados: químicos e petroquímicos, sisal, produtos siderúrgicos, papel, celulose, trigo em grãos, veículos.

Trecho 03:

Cais Comercial

* Três (3) berços de atracação com um total de 560 metros de extensão;

* Cais de peso com calado máximo de 10 metros de profundidade;

* Berço opera navios de carga geral solta ou unitizada, de turismo e roll-on roll-off.

* Trecho possui oito guindastes de pórtico de 3,2 toneladas cada do tipo Takraff, ano 1974.

* Quatro (4) armazéns cobertos com capacidade total de 32.000 m³ e outro armazém com total de 3.256 m³ destinado ao setor administrativo do porto, auditório, estação de passageiros entre outros.

* Principais produtos armazenados: químicos e petroquímicos, sisal, produtos siderúrgicos, papel, celulose, trigo em grãos, veículos.

Cais de Carvão

* Um (1) berço de atracação com um total de 220 metros de extensão;

* Cais de peso com calado máximo de 10 metros de profundidade;

* Berço opera navios de carga geral solta ou unitizada, trigo em grãos, navios roll-on roll-off e de porta-contêiner

* Trecho possui um (1) guindaste de pórtico de 6,3 toneladas do tipo Takraff, ano 1974, uma (1) torre sugadora para 150 t/hora, além de um sistema transportador subterrâneo, duas (2) moegas, torre de transferência/pesagem para trigo a granel que

atende ao Moinho J. Macedo, também com instalações (silos) complementares fora dos limites do Porto.

* Área não dispõe de armazém coberto.



Figura nº09: Visão do porto organizado

Fonte: Google Earth

Trecho 04:

Cais de Ligação (Berço pertencente ao Terminal de Contêiner.)

- * Um (1) berço de atracação com um total de 240 metros de extensão;
- * Cais estrutural com calado máximo de 12 metros de profundidade;
- * Trecho possui três (3) guindastes de pórtico. Sendo um guindaste com 6,3 ton. E outro com 12 ton. (Takraff, 1974) e um terceiro com 32/40 ton. (Takraff, 1984).
- * Um (1) armazém coberto com área total de 4.000 m².

Trecho 05: (Cais de 12 metros)

Cais da Ponta Sul (Berço pertencente ao Terminal de Contêiner.)

- * Um (1) berço de atracação com um total de 210 metros de extensão;

- * Cais estrutural com calado máximo de 12 metros de profundidade;
- * Trecho possui dois (2) Portêineres panamax, dois (2) Transtêineres de pátio e onze (11) empilhadeiras do tipo reachstaker.

Cais da Ponta Norte (Cais Comercial.)

- * Um (1) berço de atracação com um total de 165 metros de extensão podendo chegar a 210 metros com o uso do dolfin;
- * Cais estrutural com calado máximo de 12 metros de profundidade;
- * Trecho possui dois (2) guindaste de pórtico. Um de 6,3 ton. E outro de 12 ton. Modelo Takraff, ano 1974.
- * Não possui armazém coberto.

Trecho 06:

Rampa para navios roll-on roll-off

- * Rampa estrutural e com calado máximo de 8,3 metros.
- * Largura total de 12 metros.
- * Desativado.

Terminal de Contêiner

As atividades do terminal de Contêineres de Salvador foram iniciadas, na data de 15 de março de 2000, pela empresa Wilson, Sons, vencedora do processo de licitação para o arrendamento das operações do porto de Salvador pelo prazo de 25 anos. Sendo que, o cais de Ligação, o cais da Ponta Sul e um pátio de área total de 74 mil m² e com capacidade potencial de até cinco mil teus foram designados, a partir desta data, de uso privativo do Terminal. (Ver figuras nº10 e nº11)



Figura nº10: Visão do Terminal de Contêiner

Fonte: Google Earth

Conforme Wilson Sons (2006), após cinco anos de arrendamento, o grupo já investiu um valor igual a 24 milhões de dólares.

Sendo que várias obras estruturais e de melhoria foram efetuadas pela empresa vencedora. Dentre as principais estão: a construção do armazém coberto de 4.000 m², reforço do cais, construção de “gates” (ou portões de entrada), pavimentação de 10 mil m², urbanização, construção da oficina de manutenção, construção do prédio administrativo, do prédio de apoio e da subestação elétrica.

Além das obras de melhoria, o terminal também adquiriu os seguintes equipamentos de movimentação de carga: Dois (2) Portêineres ZPMC – Panamax de 40/45 ton. ano 2002; Dois (2) Transtêineres de pátio – Tork de 30 ton. ano 1985; Quatro (4) empilhadeiras do tipo reachstaker - SMV, de 45 toneladas e seis de altura. Sendo dois do ano de 2000 e dois do ano de 2003; Duas (2) empilhadeiras do tipo reachstaker - Ferrari, para contêineres vazios, de oito de altura, do ano de 2005; Quatro (4) empilhadeiras do tipo reachstaker – Bellotis de 1990; Uma (1) empilhadeira do tipo

Reachstaker - PPM de 45 toneladas de cinco de altura do ano de 1995. Além de nove tratores de pátio, seis empilhadeiras de armazém e quatro empilhadeiras de contêineres, caminhões, balança rodoviária, gerador e 432 tomadas para contêineres refrigerados.

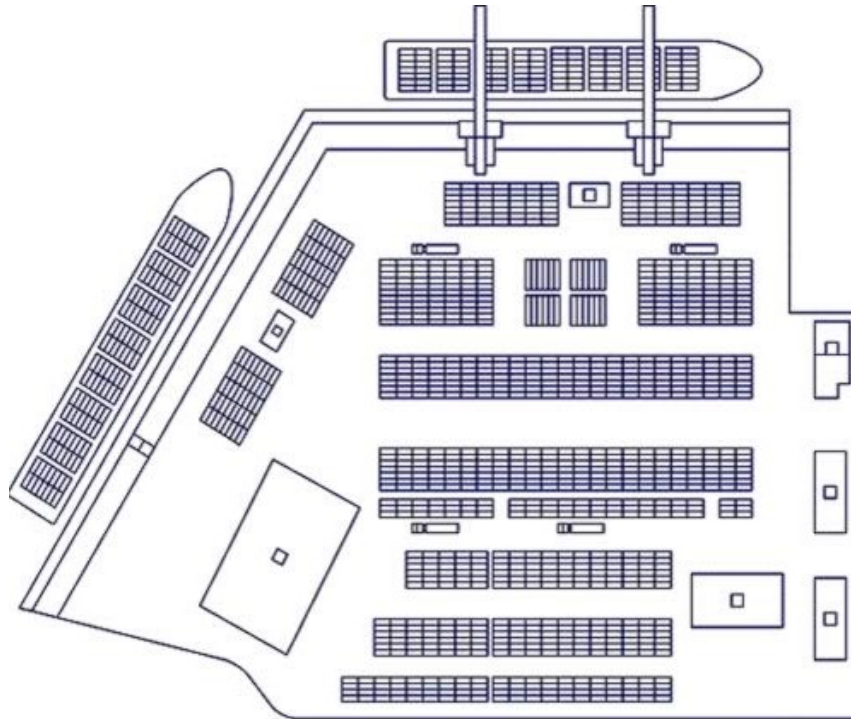


Figura nº11: Layout do Terminal de Contêiner de Salvador.

Fonte: Grupo Wilson Sons, 2006

Com relação a mão-de-obra, com exceção dos estivadores que devem ser indicados pela OGMOSA todos os restantes são funcionários próprios do terminal.

Operador Portuário

O Porto de Salvador além do terminal de contêiner possui alguns outros operadores portuários habilitados pela Codeba para operar nos berços públicos do porto organizado.

Os principais são: TPC operador Logístico, Internacional serviços Marítimos Ltda, Consórcio Eadi Salvador Logística e distribuição, Agência Marítima Brandão Filhos e a Intermarítima terminais Ltda.

Dentre os citados acima, a empresa Intermarítima Terminais Ltda é a única que possui área arrendada dentro do porto organizado e, atualmente é a única a operar navios roll-on roll-off no porto. Além deste, também operam navios porta-contêiner, navios de carga granel e carga geral.

Área de Zona Primária e Secundária do Porto de Salvador

A zona primária destinada à exploração comercial totaliza uma área de 91.618 m² e parte desta área está disponibilizada a empresa Intermarítima Terminais que possui uma instalação alfandegada ocupando vinte mil metros quadrados sendo que quatro mil e duzentos metros quadrados são de área coberta.

Com relação à zona secundária, o porto possui arrendado um total de 70.180 m² e está localizado no extremo norte do porto. Nesta área estão instalados o sistema de ferry boat, a feira de Águas de Meninos, um estacionamento, o TAM - Terminal de Águas de Meninos (depósito de contêineres vazios e terminal de granite), a Ferbasa (destinado na armazenagem de ferro-liga para exportação) e o Corcovado do Nordeste (destinado na armazenagem de granito para exportação).

O Porto de Salvador e o ISPS-Code

A Codeba irá concluir a implantação do ISPS-Code ainda neste ano num projeto que envolve investimentos de R\$ 11,14 milhões com recursos do Governo Federal através do Ministério do Transportes (Portos em Revista, 2006), que incluem as reformas nas instalações portuárias e a instalação de equipamentos como o Centro de Controle de Acesso, cadastramento eletrônico, detector de metais, monitoramento com câmeras fixas e móveis e sistema informatizado das operações de embarque e desembarque.

Com relação às instalações físicas praticamente todas as obras já estão terminadas e aguardando a inauguração como o caso dos portões de acesso (figura nº11 abaixo).

Conforme relatório da Comissão Nacional de Segurança dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis do Ministério da Justiça – Conportos, a situação atual da Codeba e do

operador portuário Intermarítima é de já possuírem o termo de aptidão enquanto o Terminal de Contêineres ainda em processo de declaração de cumprimento (o relatório pode ser visto no anexo nº04).

Programa de Revitalização

O projeto de revitalização portuário emergiu a partir dos primeiros estudos do projeto Via Náutica em 1998. Sendo que, anteriormente a isto, havia uma proposta de utilização da área para a construção de um shopping center, o que era incompatível com a idéia de abrir o espaço para o uso público com ênfase nos esportes náuticos e que tem sido criticado pela administração do porto, conforme carta do Coordenador de Gestão Portuária Sr. Renato Neves da Rocha Filho (ver anexo nº05).

Na realidade, o projeto Via Náutica é um programa elaborado pela Prefeitura Municipal da cidade de Salvador em parceria com o governo de Estado da Bahia.

Possui como objetivo a estruturação de um pólo náutico de referência internacional na Baía de Todos os Santos promovendo a recreação náutica e o turismo costeiro na cidade de Salvador sendo que será construída uma via com um percurso de 15 km de extensão com um total de sete paradas, desde o Porto da Barra até à Ribeira em sua primeira etapa.

Esta via também possui como o objetivo promover o acesso à visitação de um dos mais significativos monumentos e sítios históricos de Salvador e, têm como programação revitalizar toda a área portuária, a recuperação e o aproveitamento dos armazéns do porto como centro de entretenimento voltado, exclusivamente, ao lazer e à recreação náutica.

Conforme a página oficial da Codeba, na Internet, no início do mês de março de 2006, o vice-governador e secretário de Infra-estrutura, Sr. Eraldo Tinoco entregou uma proposta de um novo plano-diretor para a implantação do Terminal para Cruzeiros Marítimos do Porto de Salvador sendo que, este documento, propõe a revitalização dos armazéns 01 e 02 para a construção de uma estação de passageiros com capacidade para receber até 6 mil passageiros por dia, podendo entrar em operação já em 2008.

5.3 Análise da Situação Atual

O porto de Salvador foi administrado pelo setor privado desde sua inauguração até o ano de 1970 quando passou pelo processo de intervenção do Governo Federal.

Durante todo este período, o poder público, através da Companhia Docas da Bahia, era responsável pelos serviços de operação e movimentação das cargas e de disponibilizar a mão-de-obra necessária para a execução dos serviços portuários.

Já os sindicatos locais tinham como responsabilidade de disponibilizar a mão-de-obra avulsa e necessária para a complementação do turno.

Com o término da intervenção, o fim da Portobrás S/A e a entrada da Lei 8.630, no ano de 1993, o sistema portuário público de Salvador passou a responder de forma efetiva às ações de reestruturação que tinham como principais fatores à redução dos custos e a melhora dos índices operacionais.

A lei de Modernização, foi a principal responsável pela abertura do mercado do porto organizado de Salvador à iniciativa privada, seja quanto à forma de exploração das instalações, como ocorreu na criação do Terminal de Contêiner por parte do Grupo Wilson Sons, como também, dos serviços de movimentação da carga no espaço público do porto organizado aos diversos operadores portuários habilitados, além de ter sido responsável por transferir o fornecimento de mão-de-obra até então sob responsabilidade da Codeba e dos sindicatos para a Ogmosa.

A entrada do setor privado, na exploração das diversas atividades portuárias foi fundamental para criar uma nova dinâmica ao ambiente operacional e, principalmente, ao comercial, devido novas técnicas e nova postura - mais agressiva - na conquista de clientes e cargas.

A tabela nº13 abaixo faz uma pequena comparação das principais diferenças.

Tabela nº13: Comparação antes e depois da Lei 8.630/93.

LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS – LEI 8.630/1993	
ADMINISTRAÇÃO	
ANTES	APÓS
Administração centralizada pela Portobrás S/A.	A administração passa a ser local, através da Codeba e o CAP local e, um órgão regulador federal (Antaq).
PORTO ORGANIZADO	
ANTES	APÓS
Todos os berços, pátios e armazéns são considerados públicos.	Além das áreas públicas alguns setores do porto passam para o setor privado através de arrendamento.
OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
ANTES	APÓS
Executado exclusivamente pela Codeba.	A Codeba sai da operação portuária passando a ser executada pelos operadores portuários habilitados.
MÃO-DE-OBRA	
ANTES	APÓS
Disponibilizado pela Codeba e pelos sindicatos locais (mão-de-obra avulsa) conforme a necessidade do terno.	Parte da mão-de-obra portuária são funcionários dos operadores e, o restante, disponibilizado pela Ogmosa.
CONCORRÊNCIA INTRA-PORTO	
ANTES	APÓS
Não existe concorrência.	Com a entrada do setor privado, a concorrência passa existir.

Fonte: O autor

Com relação à infra-estrutura aquaviária, nenhuma obra foi realizada em função da lei.

Todavia, a infra-estrutura terrestre - com a iniciativa privada assumindo algumas áreas do porto organizado - sofreu mudanças fundamentais para o desenvolvimento e o crescimento da zona portuária.

A construção do armazém coberto, do prédio administrativo do terminal de contêiner, dos portões de entrada/saída do terminal, como, também, na aquisição de

novos equipamentos como o portêiner - no cais da ponta sul, a compra das empilhadeiras de vários tipos, a instalação de conexões de energia para armazenagem dos contêineres frigoríficos entre outras que, proporcionou, a princípio, a redução das tarifas portuárias e, posteriormente, a melhoria nos índices operacionais.

Outro importante investimento ocorrido no porto organizado foi a capacitação da mão-de-obra local - devido a descentralização da administração e a criação da Ogmosa - transformando-a em uma das melhores do país.

Apesar de todo o investimento ocorrido até os dias atuais, o porto organizado de Salvador ainda carece de novos investimentos para reduzir os diversos gargalos existentes em decorrência das novas demandas.

Devido o contínuo crescimento e diversificação do Hinterland local - com a chegada de grandes fábricas na região e novos nichos de mercado – o porto organizado vem sofrendo significativos problemas de infra-estrutura.

Desta forma, o porto organizado vem, ao longo do tempo, desativando alguns trechos como nº01 e a rampa para navios roll-on roll-off (trecho nº06), como, também, reorganizando novas áreas para melhor atender as novas demandas, devido o contínuo aumento no número de navios porta-contêiner - com o crescimento de carga containerizada - de passageiros e navios roll-on roll-off – que atendem a exportação de automóveis da nova fábrica da FORD na região.

O trecho nº01, localizado mais ao sul do porto e que possui dois berços de atracação, já se encontra desativado, devido seu baixo calado operacional – apenas oito metros de profundidade – e já disponibilizado para o REVAP/MT - Programa de Revitalização da Área Portuária do Ministério dos Transportes.

Com o aumento no número de navios porta-contêiner, o porto, além dos dois berços arrendados ao terminal de contêineres, possui como opção, o berço público da ponta norte e o cais de carvão – berços de baixa produtividade na operação de contêiner devido operar, somente, com equipamentos de bordo.

Considerando os navios Roll-on Roll-off, após a desativação da rampa (trecho nº06), o porto possui como melhor opção o berço público da ponta norte. Todavia, quando este cais está ocupado, o porto disponibiliza os berços públicos situados nos trechos nº2 e nº3. Sendo que, em ambos os casos, o índice de produtividade é baixo, pois

não são áreas preparadas para este tipo de operação e não existir retro-área suficiente para armazenar os carros a serem movimentados ocasionando constante atraso na operação, devido a transferência dos carros, entre os pátios - situados na ponta norte – e o local onde o navio esta atracado.

Além disto, em alguns casos, a necessidade de paralisar a operação de alguns navios graneleiros e ou cargueiros, que estão operando em berços situados entre o trajeto dos carros, para não danificá-los.

Com relação aos navios de passageiros, o porto tem disponibilizado os trechos nº2 e nº3.

O porto organizado, também, vem enfrentando a falta de concorrência intra-porto, principalmente, para a movimentação de carga containerizada.

Atualmente, no porto de Salvador, existe somente, uma única empresa privada com direito ao uso de área dedicada para a movimentação de contêineres.

A outra opção é a contratação de um operador portuário habilitado para operar o navio no berço público da ponta norte ou no cais de carvão.

Desta forma, as empresas de navegação, de navios porta-contêiner, somente possuem como escolha operar no terminal de contêiner - optando por produtividade e custos mais elevados – ou, operar no berço público - optando por baixa produtividade e custos menores que os praticados pelo terminal de contêiner.

“O esgotamento da capacidade operacional dos terminais dos Portos de Salvador e Aratu e o monopólio da prestação de serviços por um único terminal na Bahia foram os principais entraves apontados pelos empresários para o desenvolvimento dos negócios.”
.....

“Está se tornando inviável depender de um único terminal (o Terminal de Contêineres – Tecon), que se aproveita do monopólio para aplicar taxas exorbitantes.” (NetMarinha, 24/11/2005)

Além do citado, a falta de retro-área para armazenagem de contêiner e a melhoria no acesso do porto organizado são outros problemas que o porto de Salvador necessita resolver em curto prazo para o contínuo melhoramento dos índices operacionais.

Atualmente, o porto possui somente a área utilizada pelo terminal de contêiner -

que já está quase em seu limite máximo de estocagem - e alguns pátios situados em frente ao cais da ponta norte.

O porto de Salvador possui outros gargalos que estão sendo tratados a curto e médio prazo e outros, que por depender de financiamentos públicos e/ou privados, somente poderão ser tratados em longo prazo.

Apesar de eles existirem, a administração do Porto de Salvador tem estado atuante no sentido de encontrar alternativas para saná-los, mantendo o Porto de Salvador dentro do padrão dos melhores portos do país.

Dentre eles, a dragagem para aumentar o calado nos berços público, possibilitando a atracação de navios com maior capacidade.

“Em 2006, a Codeba conta com um orçamento de aproximadamente R\$ 46 milhões para investimentos. A iniciativa privada também deverá investir alguns milhões de dólares nos portos de Aratu, Salvador e Ilhéus. A construção de mais dois berços de atracação na extremidade norte do Cais de Água de Meninos, uma retroárea de 191 mil m² com infra-estrutura para movimentação e armazenagem de cargas e trânsito de veículos pesados, dragagens nos portos de Salvador, Aratu e Ilhéus para o aumento de calado, implantação do ISPS Code, são os principais projetos da Codeba para superar os seus principais gargalos que emperram o crescimento da movimentação de cargas...” (Portos em Revista, 2006)

Sendo que, o serviço de dragagem, já possui licença do Ibama - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis através da licença de operação nº515/2006 e, possui previsão para iniciar ainda este ano na bacia de evolução, nos berços de atracação e parte do canal de acesso do porto.

Outro gargalo importante é a falta de infra-estrutura multimodal do porto. Seja devido à inexistência da conexão do porto com o sistema ferroviário local ou, devido a precária situação das vias rodoviárias, seja fora dos limites da cidade – devido a péssima condição das estradas de rodagem - ou dentro da cidade – devido o excesso de vias que os caminhões devem transitar entre os limites da cidade e o acesso da zona portuária.

Com relação ao segundo caso, a administração pública local - a Prefeitura Municipal de Salvador – está construindo uma ponte que irá ligar o porto de Salvador e o Largo dos Leões ao acesso norte da cidade com direção ao Pólo Petroquímico reduzindo

o tempo de transporte entre estes dois pontos. Conforme pode ser visto na figura nº12 abaixo

“Sete meses – maio do próximo ano – é o prazo estipulado pela Prefeitura de Salvador para concluir a primeira etapa da Via Portuária, que vai ligar o Largo dos Dois Leões ao Porto de Salvador.”... “As obras começaram na semana passada e deverão consumir aproximadamente R\$ 30,5 milhões em investimentos de parceria entre o Estado e município e com o financiamento do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).”
 “O coordenador de gestão do Porto de Salvador, Renato Rocha, disse que a primeira etapa da Via Portuária (Água de Meninos/Largo dos Dois Leões) não irá resolver o problema do trânsito de carretas entre as indústrias do Pólo de Salvador.”.....
 “O problema só vai ser resolvido quando se fizer uma ligação para o Acesso Norte, por onde as carretas trafegariam em vias exclusivas”, disse.” (Jornal A Tarde, 11/10/2006).



Figura nº12: Vista da ponte entre o porto e o acesso norte da cidade.

Fonte: Companhia Docas da Bahia

Com relação aos índices operacionais e de movimentação de carga, o porto de Salvador vem melhorando, gradativamente, provendo um serviço portuário de qualidade de forma continuar sendo considerado pelo mercado o porto mais importante do nordeste brasileiro.

Obviamente, a Lei de Modernização dos Portos foi fundamental para a evolução desses índices, o que pode ser confirmado através dos números anteriores e posteriores a Lei - quando os serviços portuários iniciaram a ser executados por empresas privadas, seja no cais público com os operadores portuários ou no Terminal de Contêiner.

Antes da Lei 8.630 (1990 – 1993), época em que o setor público era responsável pela operação de carga/descarga, o porto movimentava a média de 1.550.517 ton./ano chegando, no ano de 1992, a níveis superiores a 1.750.000 ton./ano.

Posteriormente a Lei - quando a operação já havia sido passada para as mãos de empresas privadas - o porto movimentou até o ano de 2005, a média de 1.923.607 ton./ano ou seja, um acréscimo de 24% na média histórica, chegando a ultrapassar o volume de 3.000.000 de ton./ano, no ano de 2005. Ou seja, um aumento real de 82% na movimentação anual considerando os anos de 1993 (ano da promulgação da lei) e o ano de 2005, conforme demonstrado na figura nº13 abaixo.

O porto de Salvador, considerando os primeiros sete meses do ano de 2006, já movimentou um volume total de 1.553.344 toneladas ou 81% da média anual e histórica do porto que é de 1.923.607 toneladas/ano (considerando o período de 1990 – 2005).

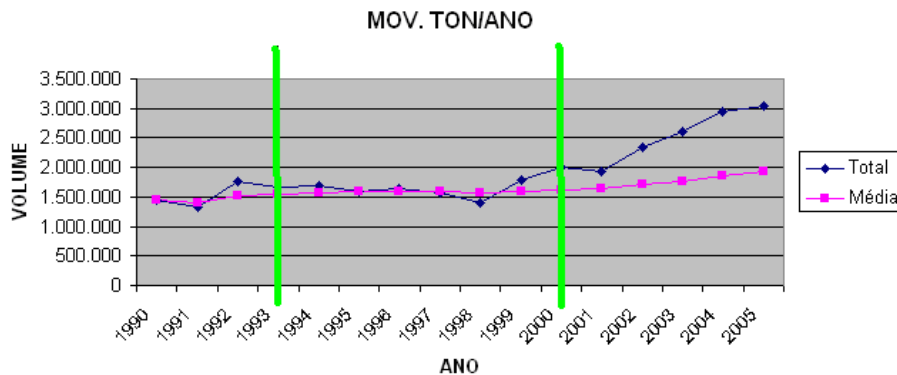


Figura nº13: Movimentação de Carga por Tonelada no Porto de Salvador

Fonte: Companhia Docas da Bahia

Já a movimentação de contêineres, obteve um crescimento ainda maior. Enquanto os níveis de movimentação de contêineres, antes da privatização, estavam girando na média de 43.300 TEUS/ano (período 1990 – 1999), após a Lei, a média anual foi superior aos 80.000 TEUS. Sendo que, no ano de 2005, o porto obteve a movimentação superior a

200.000 TEUS/ano. Ou seja, uma diferença real de 128.940 TEUS/ano ou 163% acima do volume movimentado no ano anterior ao início das operações por parte da empresa privada conforme demonstrado na figura nº14 abaixo.

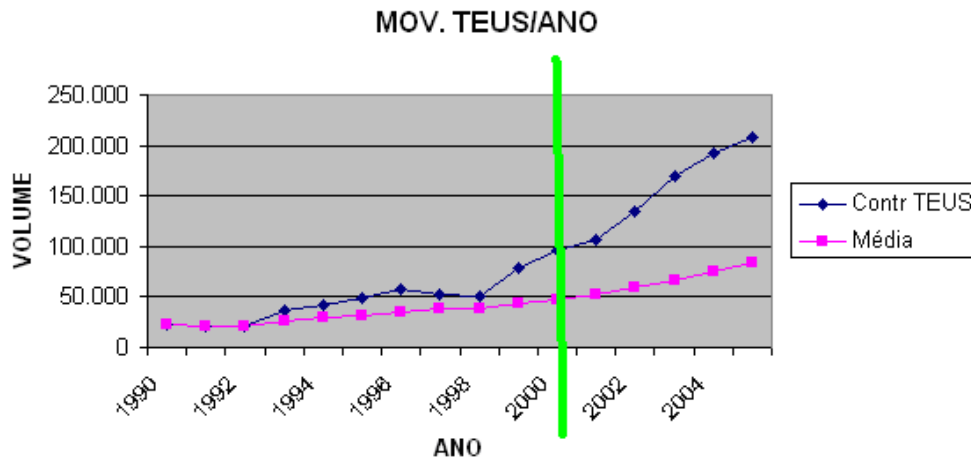


Figura nº14: Movimentação de Contêiner no Porto de Salvador

Fonte: Companhia Docas da Bahia

Nos primeiros sete meses do ano de 2006, já foi movimentado um volume equivalente a 122.400 TEUS ou 46% acima da média histórica do porto que é de 83.670 TEUS/ano (considerando o período de 1990 – 2005).

Obviamente, este excepcional desempenho ocorreu em função das modificações impostas pela Lei de modernização dos portos beneficiando diretamente as cargas containerizadas já que, os investimentos em equipamentos e obras de melhoria, decorrentes do arrendamento dos dois berços ao setor privado e o treinamento da mão-de-obra portuária, por parte do setor público através da Ogmosa (Órgão Gestor de Mão-de-Obra de Salvador) foram fatores determinantes para o melhoramento na qualidade e no nível de serviço gerando esta constante evolução nos índices de produtividade.

Evolução, estas, mostradas nas figuras nº15 e nº16 abaixo, onde são considerados os índices de produtividade operacional por dia e por hora, respectivamente.

Antes da Lei 8.630, enquanto a média de produtividade diária de contêineres girava em torno de 220 TEUS/dia (1995 - 1999), já com o setor privado operando no Terminal de Contêiner, a média ultrapassou a marca de 620 TEUS/dia, ou seja, mais de 280% de acréscimo em pouco mais de três anos.

O embarque de carga solta, analisando o mesmo período acima, obteve uma diferença de 250% acima da média. Ou seja, 1750 toneladas/dia a mais que antes da Lei.

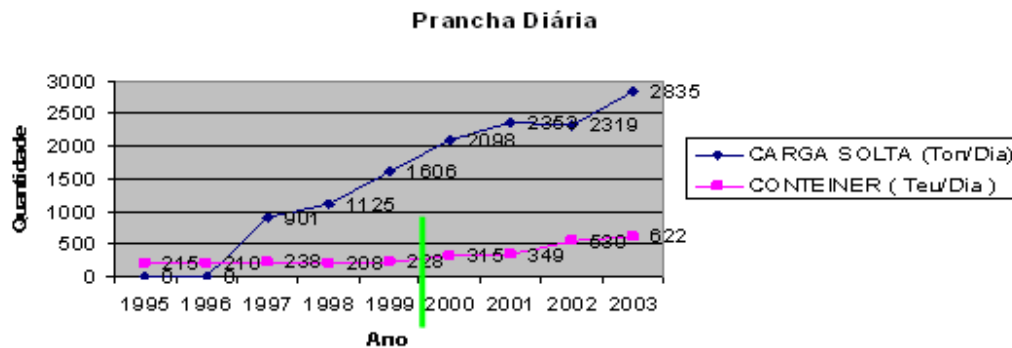


Figura nº15: Índice de Produtividade Diária

Fonte: Companhia Docas da Bahia

Já a média de produtividade/hora obteve um crescimento de mais de 265% considerando a média de 9,6 TEUS/hora, anterior a Lei, de acordo Codeba (2006), e a média no ano de 2005, quando alcançou 35,1 TEUS/hora.

Já a carga solta, conforme Codeba (2006), quase dobrou sua produtividade/hora passando de 58 ton./hora, em 1998, para 101 ton./hora em 2003.

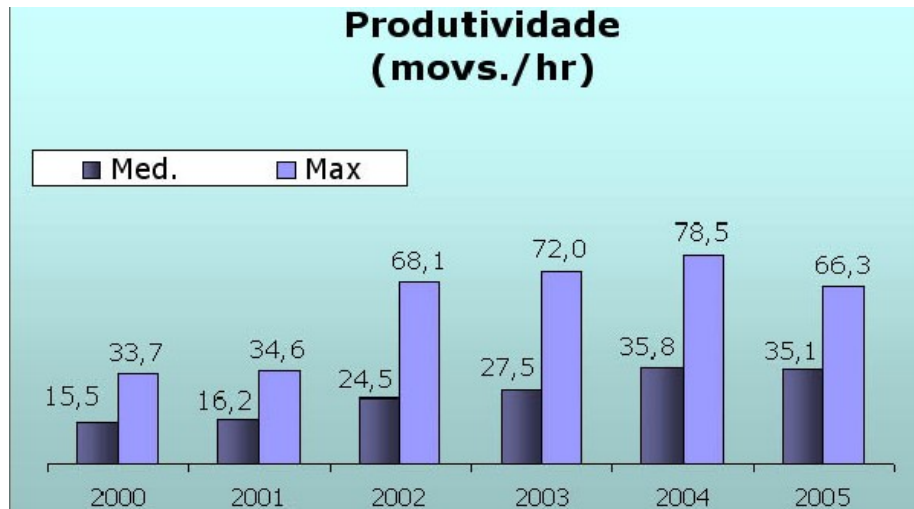


Figura nº16: Índice de Produtividade por Hora – Terminal de Contêiner

Fonte: Grupo Wilson, Sons

Todavia, de acordo a revista Porto Moderno (2005), o porto de Salvador ainda encontra-se abaixo da média nacional de 45 TEUS/horas e, abaixo do porto de Santos com 46 TEUS/hora, além dos principais portos internacionais como Rotterdam e Hong Kong conforme mostrado abaixo na figura nº17.

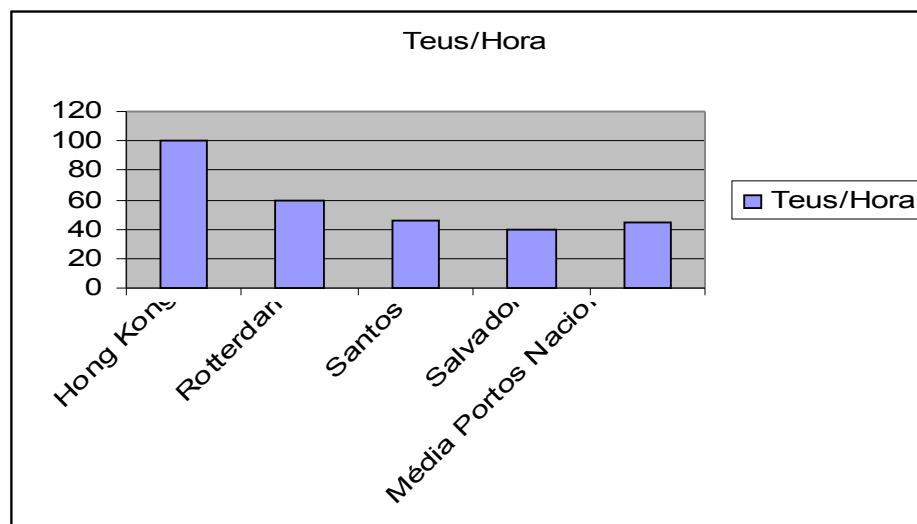


Figura nº17: Produtividade Média por TEUS/Hora

Fonte: Wilson Sons para índice do Tecon Salvador e Revista Porto Moderno para os outros índices.

Já o índice de ocupação dos berços mostra que, ano de 2003, o porto encontrava-se acima da média (1995 – 2003) analisado na figura nº18. Todavia, bem inferior ao ano de 1996, quando este atingiu a marca de 45%.

Esta drástica redução pode ser explicada considerando uma maior participação dos navios porta-contêineres e os navios com maior capacidade de carga - possui um calado superior aos disponibilizados em alguns trechos do porto público - e, em pequena parte, pela Lei 8.630 que, ao possibilitar a abertura de portos privativos, fez com que, gradativamente, os navios de granéis e de cargas soltas passassem a operar em portos privativos fora do porto organizado de Salvador diminuindo sua participação no volume total movimentado.

Um bom exemplo para o comentário acima é a 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 privativo da FORD, no complexo de Aratu ajudando a aumentar a ociosidade de alguns trechos do cais público do porto de Salvador.

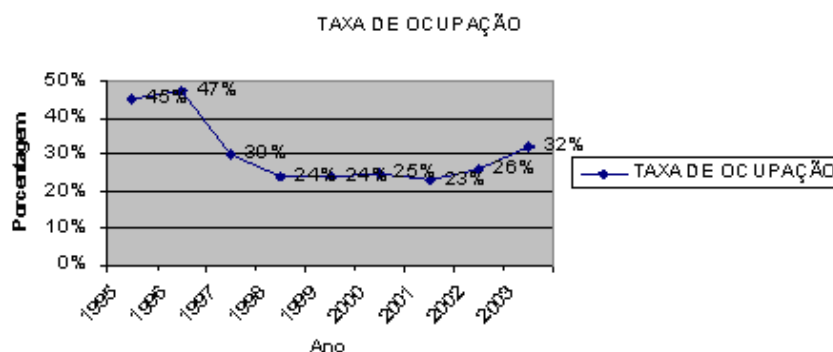


Figura nº18: Índice de Taxa de Ocupação

Fonte: Companhia Docas da Bahia

O que, também, pode ser comprovado pelas figuras nº19 e nº20, onde mostram o volume total por tipo de carga e a quantidade de escalas por tipo de navio.

Para o caso dos graneleiros, no ano de 1993, o número de navios foi superior em 45 escalas que o ano de 2003 e, o volume movimentado, superior em quase 120.000

toneladas. O que mostra que, os navios graneleiros, gradativamente, têm deixado de operar no porto organizado de Salvador.

Com relação aos navios de carga geral, apesar do número de escalas, no ano de 2003, ter sido inferior em 65 navios que no ano de 1993, o volume movimentado foi superior. O que mostra que a frequência de pequenos navios cargueiros tem sido trocada por navios de maior capacidade de carga.

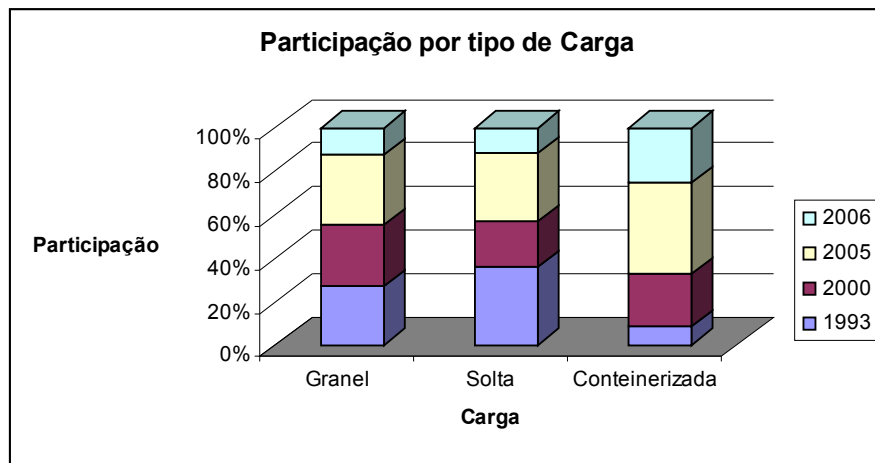


Figura nº19: Participação por tipo de Carga no Porto de Salvador

Fonte: Companhia Docas da Bahia

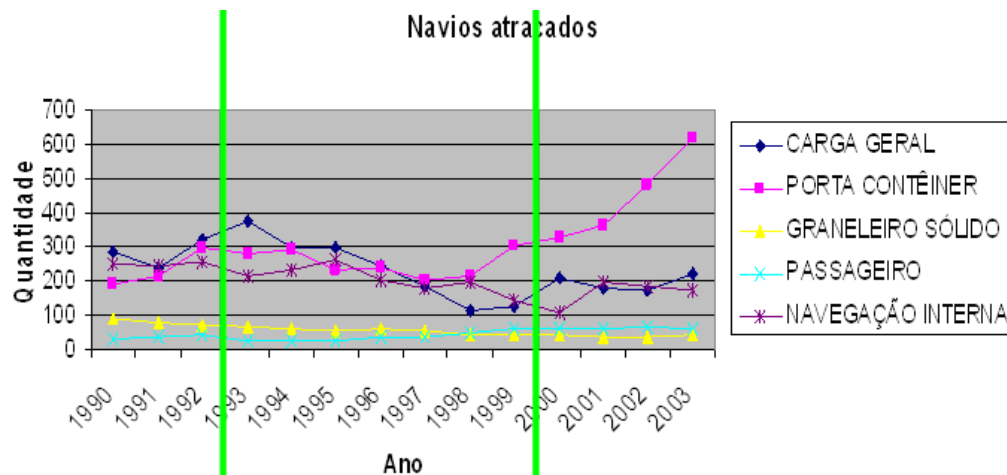


Figura nº20: Índice de Navios (por tipo) atracados

Fonte: Companhia Docas da Bahia

Com a entrada do Terminal de Contêiner no ano de 2000, o volume de navios porta-contêiner praticamente dobrou passando de 300, no ano de 1999, para mais de 600, no ano de 2003 aumentando a participação da carga containerizada.

Outra informação importante é o crescimento gradual de navios de turismo mostrando que o porto de Salvador, ao longo dos anos, vem mudando seu nicho de mercado, de movimentação de “*commodities*” para o mercado de alto valor utilizando-se dos navios porta-contêiner, de turismo e roll-on roll-off.

Antes da privatização, os armadores ficavam com seus navios parados no porto até trinta horas em uma operação de carga e descarga devido à falta de equipamentos especializados. Hoje, após a Lei 8.630 e a entrada da iniciativa privada, os navios não ficam mais de oito horas.

Ou seja, o armador, passou a ter uma redução real de aproximadamente US\$ 28 mil no custo total da escala no porto (considerando que o custo de aluguel de um navio esteja na faixa de US\$ 30 mil/dia).

Esta constatação pode ser notada na figura nº21, onde mostra que houve uma redução de 3,1 dias, no ano de 1995, para 1,22 no ano de 2003.

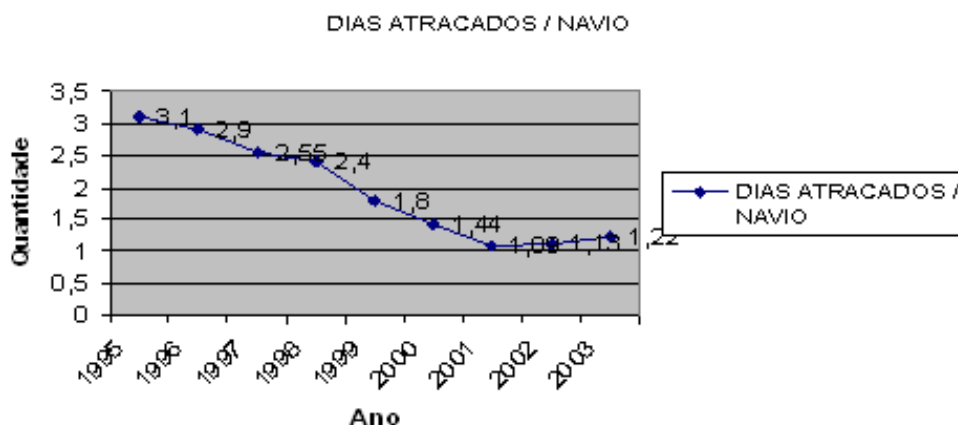


Figura nº21: Índice de Dias atracados/Navio

Fonte: Companhia Docas da Bahia

Fazendo uma breve comparação entre o porto de Salvador e os outros portos do nordeste do país, o porto de Salvador possui um volume superior a 96 mil TEUS/ano se comparado com o porto de Suape, seu maior concorrente.

Com o volume de contêiner movimentado, o Porto de Salvador, ainda mostra que é o maior porto em movimentação de contêiner no Nordeste do país conforme pode ser visto na figura nº22.

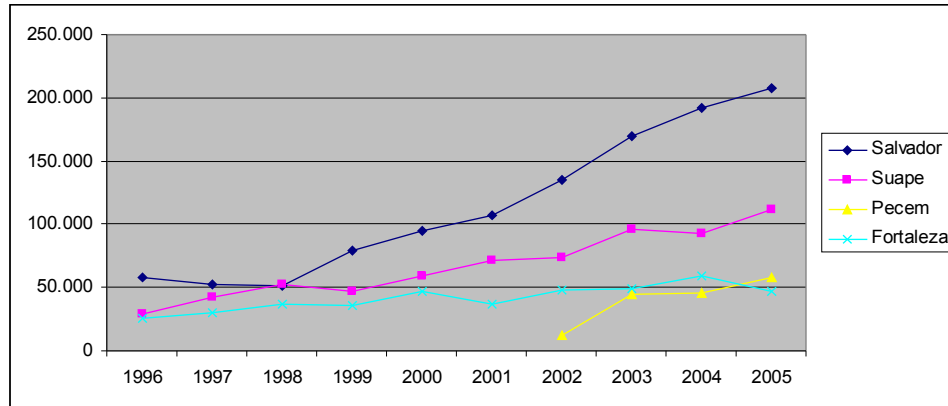


Figura nº22: O Porto de Salvador e os Portos do Nordeste.

Fonte: Codeba para cargas Salvador e Abratec para outros portos.

Apesar de possuir uma participação de apenas 5% a 6% da movimentação total de carga no Brasil, o porto de Salvador, no ano de 2003, conforme o Directory Publishers Association (2005) e de acordo figura nº23, encontra-se na sétima posição perdendo para os portos de Santos, Rio Grande, Itajaí, Paranaguá, Rio de Janeiro e o porto de São Francisco do Sul.

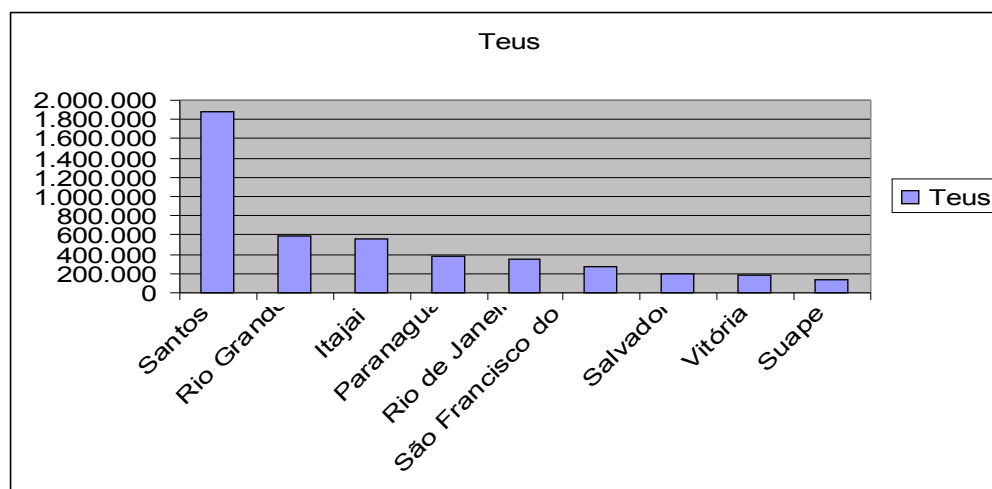


Figura nº23: O Porto de Salvador e os principais Portos do Brasil.

Fonte: Directory Publishers Association, 2005.

Comparando o Porto de Salvador com os portos da América do Sul, no ano de 2003, de acordo figura nº24, o porto de Salvador encontrou-se em vigésimo quarto lugar, atrás de portos como Buenos Aires, na Argentina, Guayaquil, no Equador, Montevideo, no Uruguai, Valparaiso, no Chile e na frente de portos como La Guaira, na Venezuela, Iquique e Antofagasta, no Chile.

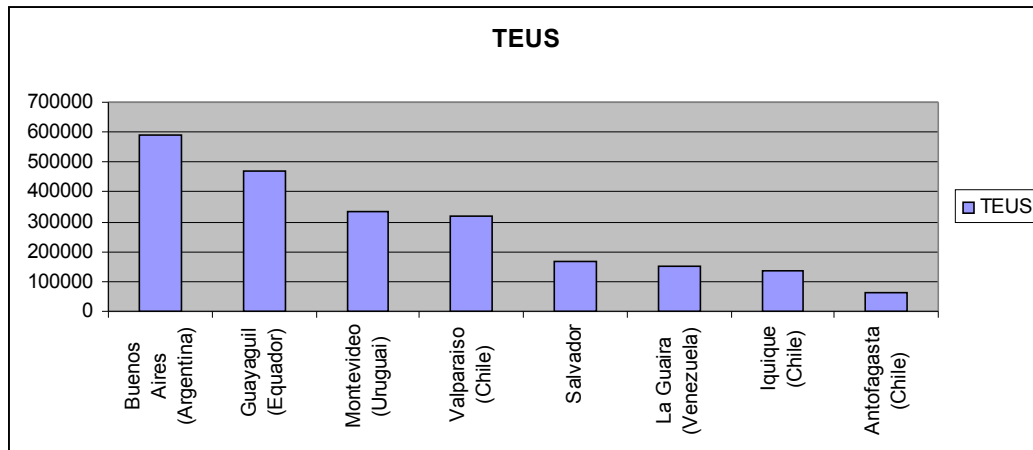


Figura nº24: O Porto de Salvador e os principais Portos da América do Sul.

Fonte: Directory Publishers Association, 2005.

E, comparando o porto de Salvador com o restante do mundo, no mesmo ano, conforme a figura nº25, o porto ficou na posição centésimo nonagésimo oitavo sendo, abaixo de portos como New Orleans (EUA), Altamira (México), Havana (Cuba) e acima de portos como Vigo (Espanha), Hiroshima (Japão) e Philadelphia (EUA).

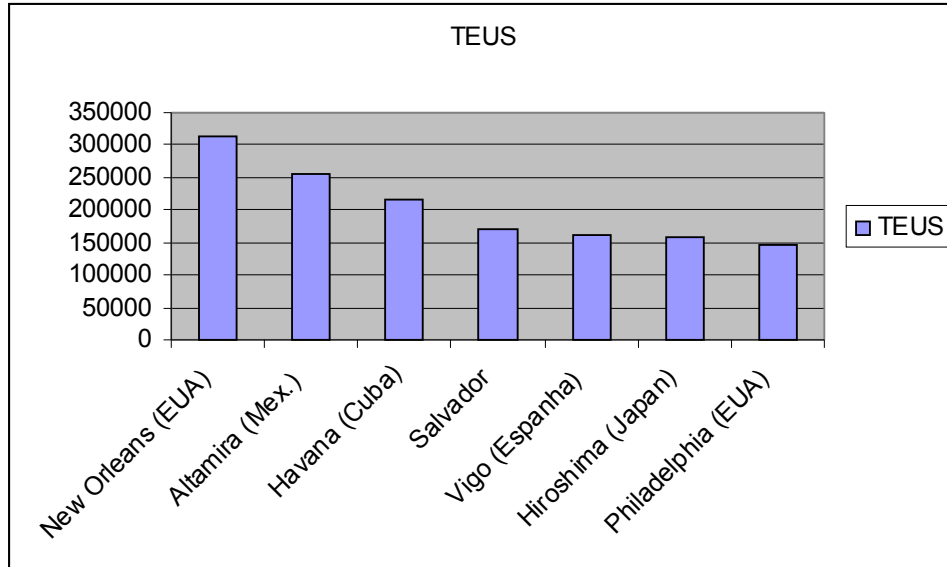


Figura nº25: O Porto de Salvador e alguns Portos do Mundo.

Fonte: Directory Publishers Association, 2005.

Considerando os valores cobrados de THC, pelos terminais brasileiros, o porto de Salvador, conforme figura nº26, encontra-se dentro da média nacional com o valor de R\$ 334,00 contra valores entre R\$ 170,00 e R\$ 410,00 cobrados, respectivamente, pelos portos do Rio de Janeiro e Paranaguá.

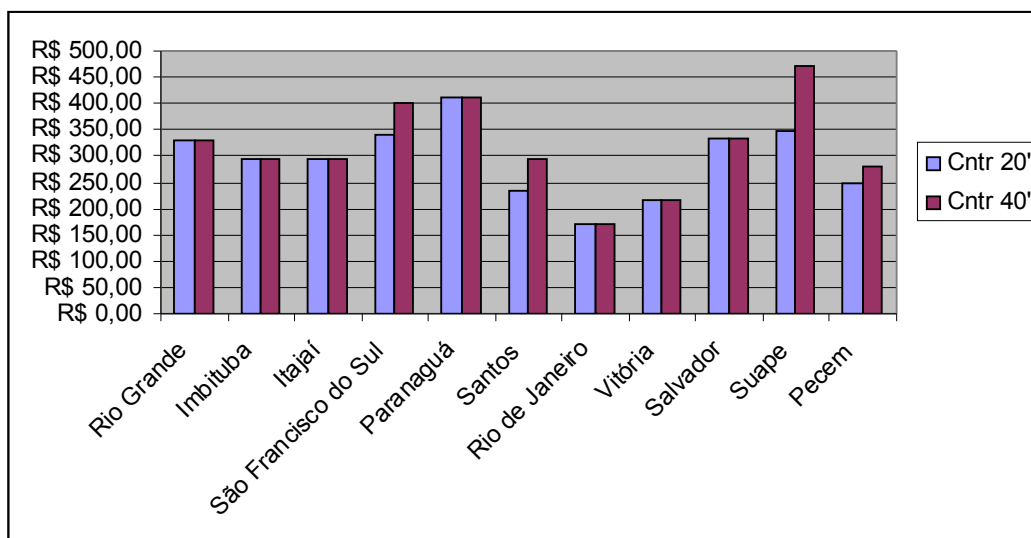


Figura nº26: Custo de THC – Portos Nacionais

Fonte: Companhia Libra de Navegação