



RECALCULANDO A ROÇA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

**DO PORTO SECO PIRAJÁ AO PORTO MARÍTIMO DE SALVADOR: INTEGRAÇÃO
LOGÍSTICA E CONECTIVIDADE TERRITORIAL**

FROM THE DRY PORT OF PIRAJÁ TO THE SEA PORT OF SALVADOR: LOGISTICAL INTEGRATION AND TERRITORIAL CONNECTIVITY

Lázaro Vinícius Reis Sanches

Especialista em Gestão de Trânsito - UNIJORGE, Brasil.
Especialista em Gestão de Transporte - UNIDOMPEDRO, Brasil.
E-mail: lazarovrsanches@gmail.com

Laura Fernandes de Souza Oliveira

Especialista em Gestão de Transporte - UNIDOMPEDRO, Brasil.
Tec. Transporte Terrestre – AGERBA, Brasil.
E-mail: laurafernandes.arq@hotmail.com

Ronan Sampaio Mota

Mestrando em Desenvolvimento Regional e Urbano - UNIFACS, Brasil.
Consultor Tec. - USUPPORT, Brasil.
E-mail: ronan_mota@hotmail.com

1 INTRODUÇÃO

A crescente complexidade das cadeias logísticas exige infraestrutura intermodal eficiente e estratégias territoriais que favoreçam a fluidez dos fluxos de cargas. Em Salvador, a articulação entre o Porto Seco Pirajá e o Porto Marítimo, no Comércio, configura-se como uma oportunidade estratégica de integração logística, especialmente para a Região Metropolitana e o interior baiano. Essa conexão, no entanto, esbarra em gargalos estruturais e institucionais que afetam a competitividade regional e aumentam o custo logístico do território.

2 OBJETIVO

Este trabalho tem como objetivo analisar as condições de conectividade entre o Porto Seco Pirajá e o Porto Marítimo de Salvador, discutindo seus efeitos sobre o desenvolvimento territorial, a partir de uma perspectiva logística integrada e fundamentada em conceitos clássicos de economia do desenvolvimento e geografia crítica.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

A análise parte da teoria dos encadeamentos produtivos de Albert Hirschman (1958), ao considerar o Porto Seco como elo intermediário que articula fluxos de origem e destino distintos. Gunnar Myrdal (1957) contribui com a ideia de efeitos cumulativos, ao demonstrar como a ausência de integração entre modais pode gerar ciclos negativos de subdesenvolvimento logístico. Por sua vez, Milton Santos (1996) oferece uma lente crítica ao destacar que a infraestrutura técnica não é neutra: ela modela o espaço, distribui acessos e acentua



RECALCULANDO A ROTINA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

desigualdades.

4 METODOLOGIA

A pesquisa adota abordagem qualitativa, com levantamento documental, análise cartográfica (SIG), revisão de planos de logística e transporte (como o Plano Nacional de Logística e o Plano Mestre do Porto de Salvador), além de entrevistas com técnicos da AGERBA, CODEBA e operadores logísticos da RMS. O percurso entre Pirajá e o Porto é também analisado por meio de observações de campo e caracterização das vias logísticas envolvidas (BR-324, Av. Suburbana e Via Expressa Baía de Todos os Santos). Além disso, a pesquisa integra dados obtidos diretamente do site da CODEBA, que fornecem informações atualizadas sobre o fluxo portuário, infraestrutura e operações logísticas no Porto de Salvador. Também serão analisados os dados de fluxo de veículos da BR-324, fornecidos pela Concessionária ViaBahia, para compreender melhor a dinâmica do transporte rodoviário na área de estudo, com ênfase no impacto do tráfego nas vias principais que conectam Pirajá ao Porto. A combinação dessas fontes de dados permite uma análise detalhada das condições logísticas e dos desafios enfrentados na mobilidade e no escoamento de cargas na Região Metropolitana de Salvador, com um foco particular nas principais artérias de transporte que afetam a infraestrutura de acesso ao Porto de Salvador.

5 PORTOS SECOS E A CONECTIVIDADE LOGÍSTICA: O CASO DE PIRAJÁ

A presença do Porto Seco de Pirajá no contexto da Região Metropolitana de Salvador representa uma oportunidade estratégica para ampliar a eficiência logística da cadeia de suprimentos, sobretudo no escoamento de mercadorias destinadas ao Porto Marítimo do Comércio. Instituído como recinto alfandegado de zona secundária (conforme o Decreto nº 6.759/2009), o Porto Seco tem como função primordial a movimentação, armazenagem e despacho de mercadorias sob controle aduaneiro, contribuindo para a interiorização dos serviços de desembarço e a desconcentração das operações dos portos marítimos primários.

Nesse sentido, destaca-se a capacidade do Porto Seco de Pirajá em oferecer vantagens logísticas relevantes, como a redução dos custos com despacho aduaneiro em relação aos portos marítimos e com aeroportos. Além disso, os portos secos podem dispor de serviços diferenciados, a exemplo do Depósito Alfandegado Certificado (DAC), armazenagem climatizada, paletização, unitização/desunitização e atendimento em um único local por diversos órgãos reguladores (Receita Federal, Anvisa, MAPA, entre outros). Essas características reforçam o papel do porto seco como elo intermediário e agregador de valor logístico, permitindo maior previsibilidade operacional e atendimento às exigências do comércio exterior contemporâneo.

Entretanto, apesar do seu potencial, a subutilização dos portos secos ainda é um desafio estrutural. Segundo a Abepira (2015), a ociosidade média desses equipamentos no Brasil varia entre 30% e 40%, refletindo dificuldades no acesso físico, entraves institucionais e a escassez de incentivos públicos e privados para sua plena operação. No caso específico de Salvador, observa-se a carência de uma política articulada de interligação entre o Porto Seco de Pirajá e o Porto do Comércio, o que compromete o fluxo eficiente das cargas e aumenta os custos de transação no território.



RECALCULANDO A ROÇA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

Quadro 1 – Principais Vias de Conexão entre Porto Seco Pirajá e Porto de Salvador (Comércio)

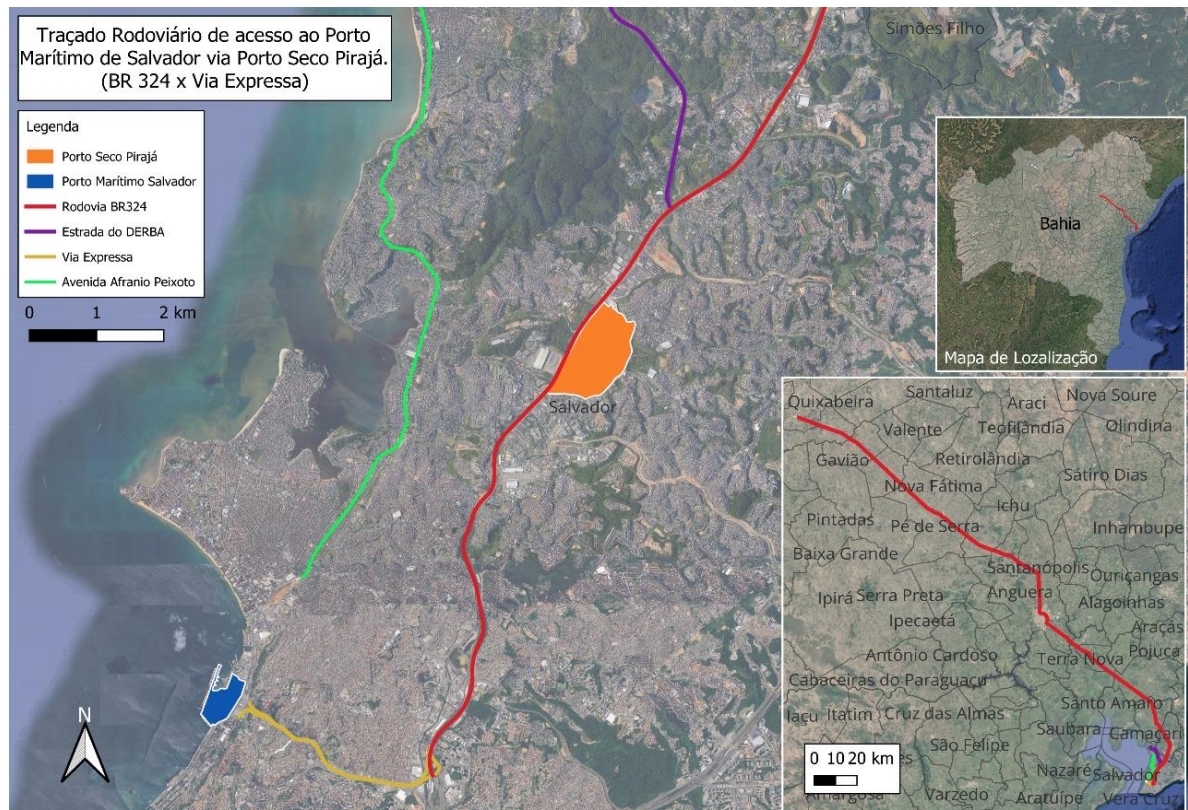
Via	Função Logística	Desafios Principais
BR-324	Conexão rodoviária regional com interior	Trânsito intenso, manutenção e gargalos urbanos
Av. Suburbana/Av. Afrânio Peixoto	Acesso alternativo ao Porto	Infraestrutura precária e travessias urbanas
Via Expressa Baía de Todos os Santos	Acesso direto ao Porto Marítimo	Congestionamentos e acesso restrito

Fonte: Elaboração própria, 2025.

O Porto Seco Pirajá está estrategicamente localizado às margens da BR-324, importante rodovia que desempenha papel fundamental no escoamento de cargas na Bahia e em todo o Nordeste, sendo a principal via de ligação da capital com os outros municípios, como Feira de Santana, Simões Filho, Candeias, São Sebastião do Passé, Amélia Rodrigues, Santo Amaro, Conceição do Jacuípe, Santa Bárbara, Tanquinho, Candeal, Riachão do Jacuípe, Nova Fátima, Gavião, São José do Jacuípe e Capim Grosso.

O intenso fluxo de caminhões na rodovia evidencia sua relevância como principal eixo de transporte de cargas, impulsionando as atividades econômicas, tanto agrícolas quanto industriais. Nesse contexto, a implantação do Porto Seco Pirajá se consolida como um ponto estratégico para o escoamento eficiente da produção regional.

Figura 1 – Traçado Rodoviário do Porto Marítimo de Salvador via Porto Seco Pirajá. (BR 324 x Via Expressa)



Fonte: Elaboração própria, 2025.



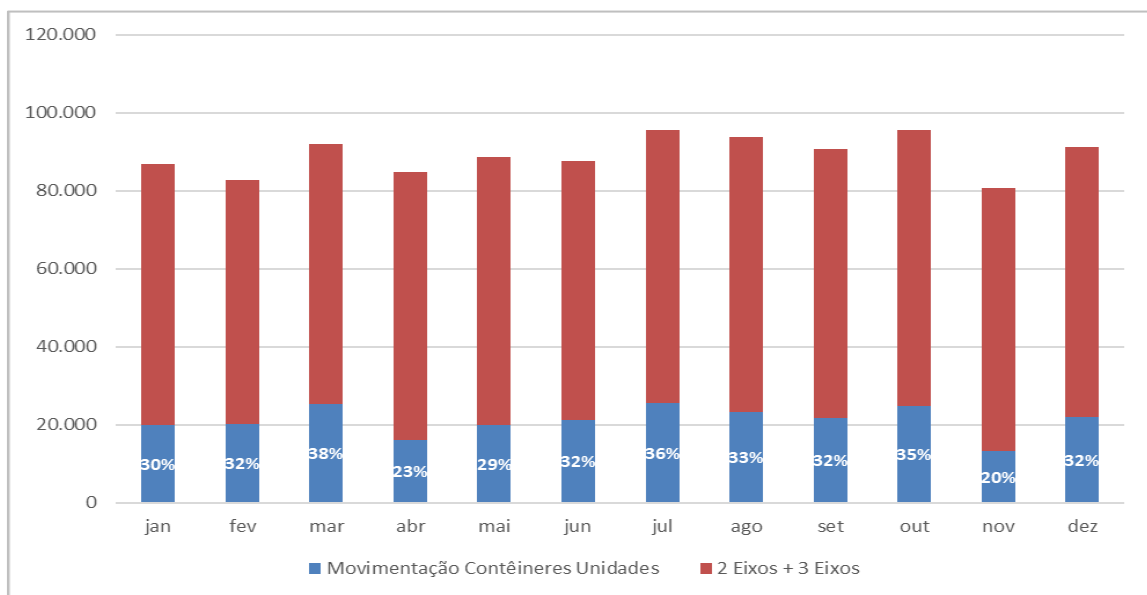
RECALCULANDO A ROÇA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

Por sua localização estratégica, junto à BR-324, o Porto Seco de Pirajá possui potencial para se consolidar como um nó logístico estruturante da RMS, especialmente se conectado de forma eficiente à Via Expressa e paralela à Avenida Afranio Peixoto, principais vetores de acesso ao Porto Marítimo. Tal articulação permitiria não apenas o desafogamento dos gargalos urbanos da Cidade Baixa, mas também o atendimento mais ágil às demandas da indústria, do agronegócio e do setor comercial do interior baiano.

Essa dinâmica reafirma a leitura crítica proposta por Milton Santos (1996), segundo a qual as infraestruturas técnicas, como os portos secos, não são neutras, mas agentes ativos na produção do espaço. Assim, ao funcionar como elemento de coesão territorial e distribuição mais equitativa das oportunidades logísticas, o Porto Seco de Pirajá pode contribuir para reduzir desigualdades, ampliar o acesso aos mercados globais e fortalecer a base exportadora do estado da Bahia.

Gráfico 1 – Fluxo de Cargas (Br324 x Porto)



Fonte: Elaboração própria com base em dados técnicos - CODEBA e ANTAQ

O gráfico apresenta o fluxo mensal de veículos 2 e 3 eixos (coluna vermelha) em comparação com a movimentação de unidades de contêiner (coluna azul) no mesmo período. A leitura indica que, em média, a movimentação de contêineres representa 31% do total de veículos 2 ou 3 eixos registrados no trecho analisado. Observam-se variações sazonais, o maior peso relativo dos contêineres ocorre em março (38%) e o menor em novembro (20%), com picos secundários em julho e outubro.

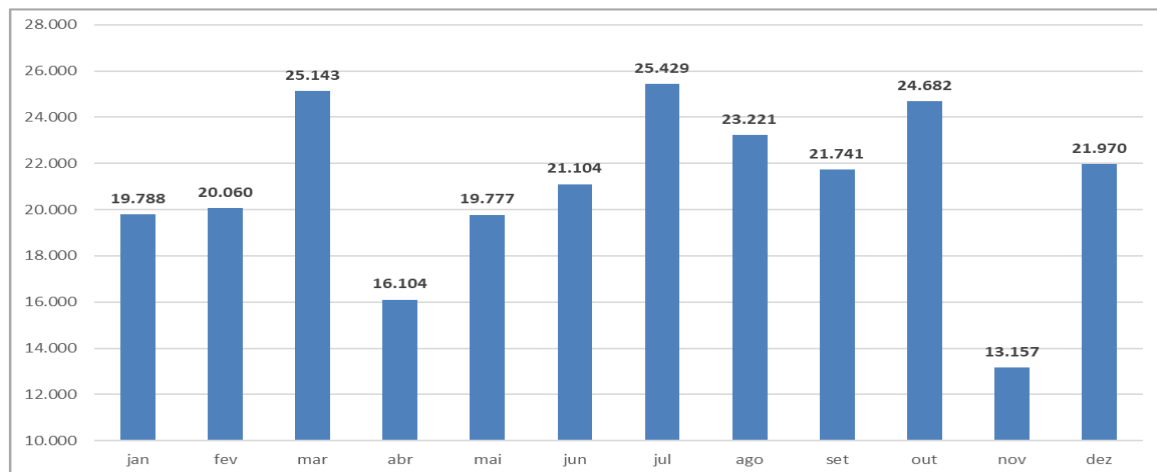
Essas flutuações sugerem sazonalidade na demanda por cargas containerizadas e/ou efeitos operacionais (picos de importação/exportação, janelas de embarque, feriados e paralisações logísticas). A proporção relativamente alta de contêineres (1 em cada 3 veículos) reforça a importância estratégica da BR-324 como corredor de escoamento entre o Porto Seco Pirajá e o Porto Marítimo de Salvador, e indica que medidas operacionais e de infraestrutura voltadas a veículos containerizados terão impacto significativo na fluidez viária e no desempenho portuário.



RECALCULANDO A ROTINA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

Gráfico 2 - Volume de Cargas Movimentadas (Containers)

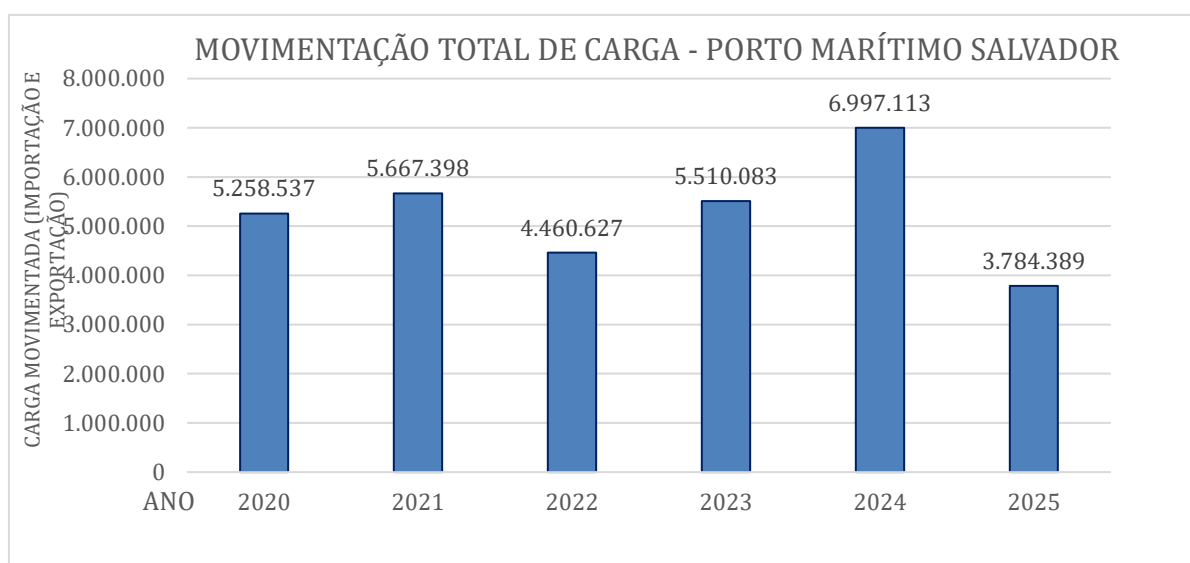


Fonte: ANTAQ

O gráfico mostra a movimentação mensal de contêineres no Porto de Salvador em 2024, segundo dados da ANTAQ, totalizando mais de 252 mil unidades, com média de cerca de 700 contêineres por dia. Há sazonalidade marcada, com picos em março (25.143) e julho (25.429) e queda acentuada em novembro (13.157) variação de quase 50% entre o ponto máximo e o mínimo. Essa oscilação reflete o cronograma de navios, períodos de maior demanda industrial e comercial e possíveis interrupções operacionais no fim do ano.

A comparação com o Gráfico 1 revela correlação direta entre o volume de contêineres e o fluxo de caminhões de 2 e 3 eixos na BR-324, principal via de acesso ao porto. Nos meses de maior movimentação (março, julho e outubro), o aumento do tráfego rodoviário indica que parte significativa desses veículos tem origem ou destino no Porto Seco Pirajá, atuando como ponto estratégico de concentração e distribuição de cargas containerizadas.

Gráfico 3 – Movimentação Total De Carga - Porto Marítimo Salvador



Fonte: Elaboração própria, 2025.



RECALCULANDO A ROTINA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

Referente a análise dos dados de movimentação total de carga do Porto Marítimo de Salvador entre 2020 e 2025 evidencia oscilações conjunturais, mas com tendência de crescimento e consolidação. Entre 2020 e 2021, houve aumento moderado de 5.258.537 para 5.667.398 toneladas. Em 2022, ocorreu uma queda expressiva para 4.460.627 toneladas, possivelmente refletindo a desaceleração econômica. Já em 2023, observa-se retomada gradual, com 5.510.083 toneladas, sinalizando recuperação das operações portuárias. O ano de 2024 registrou o maior volume do período, com 6.997.113 toneladas, resultado de uma expansão produtiva e maior integração logística. Em 2025, até julho, o acumulado é de 3.784.389 toneladas; mantido esse ritmo, o total anual deve se aproximar dos níveis anteriores, consolidando a estabilidade a partir de 2023.

Em síntese, o Porto de Salvador confirma seu papel como eixo estratégico do transporte e do comércio exterior baiano, e sua integração com o Porto Seco Pirajá reforça o potencial de modernização e competitividade do sistema logístico da Bahia.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A relação entre o Porto Seco de Pirajá e o Porto Marítimo de Salvador revela o potencial de uma integração logística capaz de ampliar a eficiência e a competitividade regional. Embora ainda existam gargalos estruturais e institucionais, a conexão entre esses dois equipamentos pode otimizar o escoamento de cargas, reduzir custos e fortalecer o papel de Salvador como eixo estratégico do comércio exterior baiano.

Tendo a BR-324 como principal eixo logístico que integra o Porto Seco de Pirajá ao Porto Marítimo de Salvador, promovendo um sistema mais eficiente, sustentável e conectado, impulsionando o desenvolvimento regional.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

HIRSCHMAN, A. O. A estratégia do desenvolvimento econômico. São Paulo: Fundo de Cultura, 1961.

MYRDAL, G. Economic theory and underdeveloped regions. London: Duckworth, 1957.

SANTOS, M. A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. O espaço dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 1978.

SACHS, I. Espacos, tempos e estratégias do desenvolvimento. São Paulo: Vértice, 1990.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Plano Nacional de Logística – PNL 2035. Brasília: MINFRA, 2022.

COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA – CODEBA. Plano Mestre do Porto de Salvador. Salvador, 2020.