UM ESTUDO DA HINTERLÂNDIA DO PORTO DE VITÓRIA DE 2014 A 2017¹

PORTO DE VITÓRIA HINTERLAND STUDY FROM 2014 TO 2017

ESTUDIO DEL HINTERLAND DE PORTO VITÓRIA DE 2014 A 2017

Andreia Coutinho e Silva

Mestra em Administração pela Fundação Instituto Capixaba de Pesquisas em Contabilidade, Economia e Finanças (FUCAPE)

Professora da Graduação e Pós-Graduação da Universidade Vila Velha (UVV-ES)

Endereço: Av. Comissário José Dantas de Melo, n. 21, Boa Vista, CEP: 29102-920. Vila Velha, ES, Brasil

Telefone: (27) 3421-2057

E-mail: andreia.silva@uvv.br

Ana Paula Rainha Almeida

Especialização em Logística e Comércio Internacional pela UVV-ES

Endereço: Av. Comissário José Dantas de Melo, n. 21, Boa Vista, CEP: 29102-920. Vila Velha, ES, Brasil

Telefone: (27) 3421-2057

E-mail: anarainha.a@gmail.com

Flavia Nico Vasconcelos

Doutora em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP)

Professora no Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política da UVV-ES

Endereço: Av. Comissário José Dantas de Melo, n. 21, Boa Vista, CEP: 29102-920. Vila Velha, ES, Brasil

Telefone: (27) 3421-2057

E-mail: flavia.nico@uvv.br

Larissa Zuqui Guimenes

Graduanda em Relações Internacionais pela UVV-ES

Bolsista do Observatório Cidade e Porto da UVV-ES

Endereço: Av. Comissário José Dantas de Melo, n. 21, Boa Vista, CEP: 29102-920. Vila Velha, ES, Brasil

Telefone: (27) 3421-2057

E-mail: larissazuqui1@hotmail.com

Josué King Ferreira

Mestrando em Sociologia Política pela UVV-ES

Endereço: Av. Comissário José Dantas de Melo, n. 21, Boa Vista, CEP: 29102-920. Vila Velha, ES, Brasil

Telefone: (27) 3421-2057

E-mail: josueking1@hotmail.com

Artigo recebido em 10/11/2019. Revisado por pares em 30/11/2019. Reformulado em 03/12/2019. Recomendado para publicação em 20/03/2020. Publicado em 23/06/2020. Avaliado pelo Sistema *double blind review*.

¹ Este material é produto de pesquisa financiada pela FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA E INOVAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO/FAPES (Edital FAPES Nº 006/2014 – Universal – Projeto Individual de Pesquisa, Termo de Outorga 0747/2015)

©Copyright 2020 UNISUL-PPGA/Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios. Todos os direitos reservados. Permitida citação parcial, desde que identificada a fonte. Proibida a reprodução total.

Revisão gramatical, ortográfica e ABNT de responsabilidade dos autores.

RESUMO

A Hinterlândia é a área de influência de um porto, visto que quando identificada, é possível traçar estratégias e evidenciar oportunidades de crescimento e desenvolvimento para o porto. Este estudo tem como objetivo identificar a hinterlândia do Porto Organizado de Vitória, que é um complexo portuário importante para o Estado do Espírito Santo, onde através de levantamentos de dados de movimentações do porto, será possível delimitar suas zonas de influência, e com isto, buscar identificar e entender quais os reais desafios hoje, enfrentados pelos portos deste complexo.

Palavras-chave: Hinterlândia; Porto Organizado de Vitória; Complexo portuário do Espírito Santo; Intermodalidade portuária; Desafios na administração portuária.

ABSTRACT

Hinterland is an area of influence of a port, and once it is identified, it makes it possible to trace strategies and highlight opportunities for the port growth and development. This study aims to identify the hinterland of Porto Organizado de Vitória, which is an important port complex for the State of Espírito Santo, where through surveys of port movement data, it will be possible to delimit its areas of influence, and with that, seek to identify and understand what are the current challenges faced by the ports of this complex.

Key-words: Hinterland; Porto Organizado de Vitória; Espírito Santo Port Complex; Port intermodality; Port administration challenges.

RESUMEN

Hinterland es un área de influencia de un puerto, que cuando se identifica, es posible trazar estrategias y resaltar oportunidades de crecimiento y desarrollo para el puerto. Este estudio tiene como objetivo identificar la hinterland del Porto Organizado de Vitória, que es un importante complejo portuario para el Estado de Espírito Santo, donde a través de recopilación de datos de movimiento del puerto, será posible delimitar sus áreas de influencia, y con eso, buscar identificar y comprender cuáles son los desafíos actuales que enfrentan los puertos de este complejo.

Palabras clave: Hinterland; Porto Organizado de Vitória; Complejo Portuario de Espírito Santo; Intermodalidad portuaria; Desafios en la administración portuaria.

1 INTRODUÇÃO

O setor portuário e logístico está em constante crescimento e aprimoramento, buscando movimentar maiores quantidades de cargas a menores custos. Neste sentido, surgem navios cada vez maiores que, por sua vez, levam os portos a terem que se adaptar à nova realidade. Também o efeito integrador da globalização aumentou as movimentações de cargas marítimas e implicou em mudanças nos âmbitos estrutural, operacional e tecnológico dos portos e de toda cadeia logística. Todas essas mudanças, por sua vez, impactam sobre as hinterlândias portuárias, lhes dando mais dinamismo, alternando sua dinâmica e compreensão.

Uma questão a ser reconsiderada é o próprio conceito de hinterlândia. A princípio compreendida simplesmente como a área de influência de determinado porto, a revisão do conceito passa a abarcar o quanto este porto possui a oferecer a seus clientes e o quão longe esta influência pode alcançar. A ampliação do termo é tanto reflexo da mudança na dinâmica do transporte de cargas – e do lugar do porto nessa cadeia logística –, quanto também da própria dinâmica competitiva entre portos. A intensificação da intermodalidade levou os portos a ofertarem serviços e buscarem cargas em pontos cada vez mais distantes, consequentemente ampliando sua zona de influência. O porto tem que enfrentar uma concorrência maior e as disputas entre e intra portos os levam a buscar novos negócios e a ofertar serviços diferenciados.

Neste cenário, o domínio de dados e informações sobre sua hinterlândia auxilia o porto a identificar seus concorrentes, identificar e expandir suas zonas de influência, aponta caminhos para melhorar o atendimento de sua demanda já cativa e torna possível, também, identificar os gargalos logísticos, estruturais e tecnológicos que podem ser responsáveis pela perda de mercado.

Neste sentido, este artigo tem como objetivo identificar a hinterlândia real do Porto de Vitória para o período 2014 a 2017. O estudo qualitativo e quantitativo, de natureza dedutiva, utilizou-se de levantamento bibliográfico do referencial teórico de estudos marítimo-portuários e logísticos para compreensão do conceito de hinterlândia e das metodologias para sua identificação. Utilizou-se, também, de fontes documentais originadas

de dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), por meio do Sistema Comex Stat, para identificação da hinterlândia do Porto de Vitória.

Além dessa Introdução, o artigo está estruturado da seguinte forma: referencial teórico apresentando o conceito do termo Hinterlândia e como o mesmo foi sendo adaptado no decorrer dos anos, seguindo para uma breve introdução sobre o porto de Vitória e suas características e o estudo de caso identificando a hinterlândia do mesmo. Finalizando com as considerações finais sobre o estudo de caso.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 HINTERLÂNDIA

O termo hinterlândia surgiu no final do século XIX da palavra alemã *hinterland* (*Hinter* = *Behind* + *Land* = *Land*) que significa ‘terra de trás’. Este conceito tem mudado e se aperfeiçoado com o passar dos anos, sobretudo em função dos avanços da tecnologia. Trata-se de conceito importante dentro do contexto logístico e de estudos econômicos que levam em consideração a geografia local e as ligações importantes dentro de determinada região.

Sargent (1938, *apud* VARGAS; COELHO, 2017) foi um dos primeiros autores a estudar e conceituar o termo hinterlândia como uma área comercial fornecida pelo porto, um mercado consumidor ou conjunto de mercados consumidores.

Cleef (1941) parte do critério da contiguidade territorial e discute a existência de uma hinterlândia contínua e uma descontínua. Ele identifica que algumas regiões são economicamente relacionadas ao centro primário (porto), estando próximas e se desenvolvendo em função dele, daí compondo uma hinterlândia contínua. Porém, reconhece que há regiões descontínuas que também interagem com o território que o compõe, mas que não possuem interesse para o centro primário (o porto). Um exemplo é a cidade de Columbus/Ohio, que está no interior descontínuo da cidade portuária de Nova York.

Já Boermann (1952) define hinterlândia como um arranjo entre as linhas de transporte e suas áreas adjacentes. Ele não enxerga isoladamente a área comercial, mas

levando em conta esta área e a cadeia de transportes. Assim, traz uma nova visão ao termo, colocando-o no contexto da logística, Slack (1993, *apud* PIZZOLATO; SCAVARDA; PAIVA, 2010) retoma o enfoque comercial e caracteriza a hinterlândia como a área para o qual o porto vende seus serviços, sendo ela a parcela de mercado a qual determinado porto possui em relação aos demais portos. Percebe-se, pela evolução e entendimento do conceito, a integração entre as questões econômicas e de mercado consumidor com a questão logística.

O aumento dos navios porta-contêineres levou os portos a buscarem obter uma quantidade maior de cargas e à concentração de cargas num único porto, o *hub port* ou porto concentrador. A containerização expandiu o alcance dos portos, não havendo mais a antiga visão de mercados portuários monopolistas ou oligopolistas, e sim competitivos (NOTTEBOOM, 2009). Levando em conta as mudanças no setor de transportes, a criação dos contêineres e a intensificação da multimodalidade, Lacerda (2004) observa o fato de vários portos dividirem a mesma hinterlândia. Para Notteboom (2009), o mercado se encontra cada vez mais dinâmico e é arriscado dar uma delimitação estática da hinterlândia logo, a hinterlândia é a área onde o porto atrai grande parte de seus negócios.

A Figura 1 é representativa da evolução prática e conceitual da hinterlândia portuária. Observa-se a existência de áreas contínuas e descontínuas, a sobreposição de áreas de influência e a formação de “ilhas” distantes, causadas como reflexo da intermodalidade e da facilitação da movimentação de mercadorias containerizadas.

Cabe destacar o papel da intermodalidade dos portos em aumentar o seu alcance – ou hinterlândia –, tornando sua área de influência maior e, também, gerando maior concorrência e ofertas diferenciadas de prestação de serviços entre portos.

Não só a intermodalidade proporcionou aos portos o incentivo para expandir o alcance do sertão, mas o interior também se tornou mais descontínuo na natureza, especialmente no interior imediato do porto. Tal processo pode até levar à formação de “ilhas” no interior distante para o qual o centro de carga alcança um custo comparativo e vantagem de serviço em relação aos portos marítimos rivais (NOTTEBOOM; RODRIGUE, 2007, p. 30).

Figura 1 - Hinterlândia descontínua e formação de "ilha" baseada em corredores

Fonte: Notteboom e Rodrigue (2007).

A evolução do conceito de hinterlândia reflete mudanças reais no sistema internacional de transportes marítimos e na estrutura, organização e atividade portuárias. Reflete, também, uma mudança no comportamento dos clientes, cada vez mais exigentes em relação à qualidade dos serviços e infraestruturas portuárias. A competição por cargas acontece entre e intra portos. O diferencial de cada porto é variável relevante para manter e ampliar sua hinterlândia.

Segundo Pizzolato, Scavarda e Paiva (2010), algumas variáveis devem ser observadas pelo mercado na escolha do porto de destino de suas cargas: a natureza, valor e volume dos produtos movimentados; a estrutura do transporte marítimo, como vias de acesso náutico compatíveis com o tipo de navios escalados (vias sinalizadas, calado adequada, bacia de evolução), coordenação dos armadores e frequência de escalas dos navios; vias de acesso terrestre rodo-ferroviárias interligando o porto à hinterlândia; a influência das políticas e órgãos trabalhistas; a ocorrência de eventos naturais, como clima e fatores sazonais; a prática de tarifas portuárias adequadas em comparação aos demais portos; o surgimento de novos portos; e, finalmente, a infraestrutura e superestrutura portuária.

O surgimento das plataformas logísticas fez com que se intensificassem ainda mais a

concorrência entre portos. Segundo Duarte e Kliemann (2008), as plataformas logísticas formam uma perfeita sintonia entre serviços de transporte, armazenagem, distribuição, e oferta de serviços de desburocratização e de operações aduaneiras funcionando num sistema de eficiência máxima, com uma malha de transporte multimodal e uma rede de informação conecta aos diversos pontos da cadeia logística. A integração de um porto a uma plataforma logística poderá leva-lo a alcançar zonas de influências cada vez mais distantes e a possibilidade de ofertar aos seus clientes uma maior gama de serviços.

Figura 2 - Porto e o fluxo de transporte interligando porto e hinterlândia

Fonte: Hou; Geerlings (apud VARGAS; COELHO, 2017, p. 84).

Na figura 2 observa-se as variadas formas de fluxo de mercadorias entre hinterlândia e porto. Pela imagem fica claro que um dos fatores que definirá a hinterlândia de determinado porto será o quão acessível ele é. Logo, portos que são interligados a plataformas logísticas ou até mesmo que possuem acesso a um maior número de modais se destacam em relação aos concorrentes.

2.2 CLASSIFICAÇÃO DAS HINTERLÂNDIAS

Visto que para um eficiente planejamento portuário é necessário identificar e analisar suas respectivas hinterlândias, a medida que a conceituação de hinterlândia foi sendo desenvolvida, estudos práticos foram realizados para identificar e delimitar as hinterlândias portuárias (PIZZOLATO; SCAVARDA; PAIVA, 2010).

Umas das primeiras metodologias para classificação da hinterlândia de um porto foi proposta por Morgan (1952). Para ele, é possível delimitar a área da hinterlândia

mensurando a distribuição e origem das cargas que entram e saem de um porto, mostrando a natureza do interior destas áreas e seus graus de complexidade. Morgan (1952) não se utiliza unicamente de uma linha delimitadora, ferramenta utilizada por geógrafos, ou com base apenas em informações “por impressão”, porém esta ferramenta pode ser utilizada de forma adequada com base em demais informações. O autor destaca três aspectos importantes na delimitação da hinterlândia portuária:

- Os problemas cartográficos e estatísticos em apresentar um material por linhas, símbolos pontuais etc.;
- As variações do trânsito portuário resultante da natureza das diferentes *commodities*;
- A junção entre áreas atendidas, tipos de carga e tipo de serviço de transporte.

A partir desses aspectos, Morgan (1952) define Hinterlândia em três segmentos:

- Hinterlândia primitiva: é onde o porto possui total controle sobre a área de influência e não tem qualquer concorrente;
- Hinterlândia de matérias-primas: compreende o tráfego de carga geral e a movimentação frequente de navios graneleiros e petroleiros;
- Hinterlândia de portos *linner*: engloba uma maior variedade de cargas, tanto granel quanto geral, combinada à necessidade de prestação de diversos serviços. Há duas classes, uma do tipo primária, onde há total controle do porto e sem concorrência; e outra do tipo secundária, onde há concorrência entre portos.

Com base nos estudos realizados por Morgan (1952), Degrossi (2001) elabora uma nova classificação de hinterlândias em seis grupos:

- Hinterlândia primária ou *umland*: área que compreende o interior do porto e a cidade portuária, desempenhando influência na vida da região envolvida;
- Hinterlândia secundária ou competitiva: é definida por uma condicionante quantitativa em relação ao volume de carga que entra e sai do porto;

- Hinterlândia vantajosa: área cujo trânsito marítimo é influenciado pela inalterabilidade das tarifas internas em relação aos portos concorrentes;
- Hinterlândia de *commodities*: estabelecida pelo tráfego marítimo de bens ou mercadorias específicas;
- Hinterlândia de sobreposição funcional: ocorre quando um grande porto se sobrepõe sobre um porto menor em relação a determinadas mercadorias, por possuir um maior número de partidas e serviços portuários;
- Hinterlândia de sobreposição espacial: quando ocorre concorrência entre portos que atendem aos mesmos tipos de carga e possuem as mesmas dimensões de área geográfica.

Notteboom e Rodrigue (2007) estudam a hinterlândia por uma perspectiva diferente de Morgan (1952) e Degrassi (2001) e consideram fatores macroeconômicos, físicos e logísticos na delimitação dos tipos de hinterlândia:

- Hinterlândia macroeconômica: trabalha a demanda de transporte e mostra que diferente da carga a granel, que em sua maioria é ligada diretamente aos portos, as demais cargas precisam de intermediadores, como centros de distribuição, para realizar a ligação porto e cliente;
- Hinterlândia física: avalia a disponibilidade de infraestrutura de transporte, os modais e terminais que interligam o porto à sua área de influência;
- Hinterlândia logística: refere-se aos fluxos logísticos e considera os aspectos macroeconômicos e físicos. Entende que a competitividade se dá pela eficiência da rede logística que interliga produção, distribuição e consumo.

Outra classificação de hinterlândia que é instrumental para esse estudo foi feito por Pizzolato, Scavarda e Paiva (2010). Os autores definem a zona de influência do porto em dois grupos de acordo com o objetivo em pauta:

- Hinterlândia real: a identificação da hinterlândia atual ou real tem como objetivo identificar e analisar o mercado de inserção de um porto. Pode ser subdividida

hierarquicamente levando em conta o volume de movimentação de carga: hinterlândia primária de grande movimentação, hinterlândia secundária de média movimentação e hinterlândia marginal de baixa movimentação;

- Hinterlândia potencial: avalia de forma prospectiva o potencial do possível mercado do porto, calculando sua zona de influência através de variáveis diversas de natureza econômica, política, social e técnica.

2.3 O PORTO DE VITÓRIA

O Porto de Vitória (0727600), cadastrado na Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRFB), abrange todo o complexo portuário do Espírito Santo (ES), composto dos seguintes portos públicos e privados:

1. Porto Organizado de Vitória é um complexo portuário situado no Espírito Santo, dos dois lados da baía de Vitória, parte se encontra na capital Vitória e parte na cidade de Vila Velha. A autoridade portuária é a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA). Compreende os terminais: Cais Comercial, Cais de Capuaba, Terminal de Vila Velha (TVV), Cais de Paul, Peiú, TGL São Torquato, Companhia Portuária Vila Velha (CPVV) e Flexibrás.

2. Porto de Tubarão é um porto privado operado pela empresa Vale e localizado no município de Vitória. Opera cargas de minério de ferro, *pellets*, cargas gerais e grãos.

3. Porto de Praia Mole é um porto privado, localizado em Vitória, e operado pelas empresas Arcelor Mittal, Usiminas e Gerdau. Opera cargas de carvão e produtos siderúrgicos.

4. Porto de Ubu é um porto privado, localizado no sul do ES, na cidade de Anchieta, operado pela empresa Samarco Mineração para cargas de minério de ferro e *pellets*.

5. Porto de Regência é um porto privado, localizado no norte do ES, na cidade de Linhares, onde opera carga líquida, petróleo pela empresa Petrobrás do Brasil.

6. Porto do Barro do Riacho é um porto público, localizado no norte do ES, no

município de Aracruz, operado pela Portocel, empresa composta pelas empresas Fibria, Cenibra e Suzano, operando cargas de celulose.

De acordo com a ANTAQ (2018), em 2017, o Porto de Tubarão foi responsável por 73,6% das cargas movimentadas no ES, as demais cargas se dividiram da seguinte forma: 14% do Porto de Praia Mole, 6,5% do Portocel e 4,7% do porto organizado de Vitória.

Tabela 1 - Cargas movimentadas no complexo portuário do ES (2017)

Cargas	Movimentação (mil ton)
Minérios, Escórias E Cinzas.	104.586
Combustíveis Minerais, Óleos Minerais E Produtos Da Sua Destilação; Matérias Betuminosas; Ceras Minerais.	14.129
Ferro Fundido, Ferro E Aço.	8.790
Pastas De Madeira Ou De Outras Matérias Fibrosas Celulósicas; Papel Ou Cartão Para Reciclar (Desperdícios E Aparas).	7.064
Sementes E Frutos Oleaginosos; Grãos, Sementes E Frutos Diversos; Plantas Industriais Ou Medicinais; Palhas E Forragens.	3.582
Contêineres.	2.606
Madeira, Carvão Vegetal E Obras De Madeira.	1.951
Adbos (Fertilizantes).	1.821
Cereais.	1.238
Sal; Enxofre; Terras E Pedras; Gesso, Cal E Cimento.	1.015
Resíduos E Desperdícios Das Indústrias Alimentares; Alimentos Preparados Para Animais.	685
Produtos Químicos Inorgânicos; Compostos Inorgânicos Ou Orgânicos De Metais.	305
Produtos Da Indústria De Moagem; Malte; Amidos E Féculas; Inulina; Glúten De Trigo.	179
Carga De Apoio.	138
Obras De Ferro Fundido, Ferro Ou Aço.	119
Veículos Automóveis, Tratores, Ciclos E Outros Veículos Terrestres, Suas Partes E Acessórios.	42
Reatores Nucleares, Caldeiras, Máquinas, Aparelhos E Instrumentos Mecânicos, E Suas Partes.	40
Alumínio E Suas Obras.	17
Obras Diversas De Metais Comuns.	7
Máquinas, Aparelhos E Materiais Elétricos, E Suas Partes.	3
Veículos E Material Para Vias Férreas Ou	1

Cargas	Movimentação (mil ton)
Semelhantes, E Suas Partes.	
Total	148.320

Fonte: ANTAQ, 2018.

Segundo a ANTAQ (2018), em 2017, o complexo portuário do Espírito Santo teve um aumento de movimentação de cargas de quase 1,0% em relação a 2016. De acordo com a Tabela 1, foi movimentado, em 2017, 84,40% de granel sólido, 12% de cargas gerais, 1,7% de cargas containerizadas e 1,4% de granel líquido e gasoso.

Tabela 2 - Quantidade de atracações de navios nos portos do ES, 2014-2017

Ano	Quantidade de Atracações
2014	5.842
2015	5.612
2016	3.637
2017	3.168

Fonte: ANTAQ, 2018.

Na Tabela 2, pode-se constatar que houve uma redução de 64,81% na quantidade de navios atracados de 2015 para 2016. Em relação a 2017, o ES deixou de atracar 469 embarcações em comparação ao ano de 2016, conseqüentemente houve redução na movimentação de cargas, de aproximadamente 31.802 mil toneladas, no Porto de Vitória. Um dos motivos da redução de atracações em 2016 foi o fechamento das operações do Porto de Ubu, devido ao rompimento da barragem de Fundação, em Santa Maria (MG) ocorrido no final do ano de 2015.

3 METODOLOGIA

O estudo teve como proposta responder à seguinte pergunta: qual a hinterlândia real do Porto de Vitória?

O estudo qualitativo e quantitativo, de abordagem dedutiva, utilizou-se de levantamento bibliográfico do referencial teórico de estudos marítimo-portuários e logísticos para compreensão do conceito de hinterlândia e das metodologias para sua identificação. As propostas metodológicas utilizadas foram as de Pizzolato, Scavarda e Paiva (2010). A partir dos conceitos apresentados pelas obras de referência, sistematizamos os

critérios de volume de movimentação de carga para cada categoria de hinterlândia do Porto de Vitória, ver Tabela 3.

Tabela 3 – Critério de classificação da hinterlândia do Porto de Vitória

Classificação	Movimentação de carga por ano (mil ton)
Hinterlândia primária	Acima de 10.000
Hinterlândia secundária	1.000 – 9.999
Hinterlândia marginal	100 – 999

Fonte: Elaborada pelos autores, 2018.

Ou seja, os estados brasileiros que movimentaram cargas de exportação e de importação em quantidade anual acima de 10.000 mil toneladas pelos portos do Espírito Santo formam sua hinterlândia primária; os estados que movimentaram cargas entre 1.000 a 2.000 mil toneladas formam a hinterlândia secundária e os estados que movimentaram cargas entre 300 a 999 mil toneladas nos portos do Espírito Santo formam sua hinterlândia marginal.

Utilizou-se, também, de fontes documentais originadas de dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), por meio do Sistema Comex Stat, para identificação da hinterlândia do Porto de Vitória. Foram levantados dados relativos aos principais estados exportadores e importadores – ou seja, que exportaram ou importaram por um dos portos do ES - para o período de 2014 e 2017. Esse período foi necessário para identificar a evolução da hinterlândia no estado estudado.

4 RESULTADOS

Para a coleta dos dados, foi utilizado o Comex Stat do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). Foram identificados os estados que utilizam o Porto de Vitória para escoar suas cargas e os volumes de movimentação por (mil toneladas), no período de 2014 e 2017. E a partir do levantamento, foi definido de acordo com o critério de classificação (Tabela 3), os estados que fazem parte da zona de influência do Porto de Vitória, de cada ano estudado.

As Tabelas 4 e 5 mostram as quantidades de cargas, em mil toneladas, movimentadas pelos estados que utilizaram o Porto de Vitória, em 2014.

Tabela 4 – Principais estados exportadores pelo porto de Vitória em 2014

Estado	Carga de exportação (mil ton)
Minas Gerais	83.350
Espírito Santo	55.538
Mato Grosso	3.118
Bahia	2.682
Goiás	2.438
Rio de Janeiro	294

Fonte: MDIC (2018).

Tabela 5 – Principais estados importadores pelo porto de Vitória em 2014

Estado	Carga de Importação (mil ton)
Espírito Santo	7.247
Minas Gerais	6.401
Distrito Federal	1.224
Goiás	504

Fonte: MDIC (2018).

O Espírito Santo foi responsável pela movimentação de cargas de exportação e importação de 21 estados brasileiros, porém foram mencionados, nas tabelas, somente os que alcançaram a hinterlândia real.

Tabela 6 – Movimentação de carga dos estados da hinterlândia real do Porto de Vitória em 2014

Estado	Movimentação de carga no mercado externo (mil ton)
Minas Gerais	89.750
Espírito Santo	62.785
Mato Grosso	3.158
Goiás	2.942
Bahia	2.695
Distrito Federal	1.224
Rio de Janeiro	375

Fonte: MDIC (2018).

A Tabela 6 mostra o resultado das movimentações de cargas dos estados da hinterlândia real do porto de Vitória, em 2014. Pode-se considerar que Minas Gerais e Espírito Santo formam a hinterlândia primária, responsáveis por 93,5% das movimentações. Os estados de Mato Grosso, Goiás, Bahia e Distrito Federal formam a hinterlândia secundária e Rio de Janeiro a hinterlândia marginal.

Em 2014, surge o Distrito Federal formando a hinterlândia secundária, pois o porto de Vitória recepcionou equipamentos para a ampliação do aeroporto de Brasília.

As Tabelas 7 a 9 mostram as quantidades de cargas, em mil toneladas, movimentadas

pelos estados que utilizaram o Porto de Vitória, em 2015.

Tabela 7 – Principais estados exportadores pelo porto de Vitória em 2015

Estado	Carga de exportação (mil ton)
Minas Gerais	87.237
Espírito Santo	58.906
Mato Grosso	2.991
Goiás	2.888
Bahia	2.619
Rio de Janeiro	991

Fonte: MDIC (2018).

Tabela 8 – Principais estados importadores pelo porto de Vitória em 2015

Estado	Carga de Importação (mil ton)
Espírito Santo	7.906
Minas Gerais	6.019
Goiás	457
Distrito Federal	131

Fonte: MDIC (2018).

Tabela 9 – Movimentação de carga dos estados da hinterlândia real do Porto de Vitória em 2015

Estado	Movimentação de carga no mercado externo (mil ton)
Minas Gerais	93.256
Espírito Santo	66.812
Goiás	3.344
Mato Grosso	3.016
Bahia	2.639
Rio de Janeiro	1.072
Distrito Federal	195

Fonte: MDIC (2018).

De posse dos dados apresentados de 2015, pode-se observar que houve um aumento nas movimentações de cargas de aproximadamente 7.377 mil toneladas, em relação a 2014. Portanto, a hinterlândia real se resulta por Minas Gerais e Espírito Santo que formam a hinterlândia primária, responsáveis por 54,71% e 39,20%, respectivamente. Os estados Goiás, Mato Grosso, Bahia e Rio de Janeiro formam a hinterlândia secundária, responsáveis pelo total de 5,91% das movimentações e Distrito Federal passa a formar a hinterlândia marginal.

As Tabelas 10 a 12 mostram as quantidades de cargas, em mil toneladas, movimentadas pelos estados que utilizaram os portos do ES, em 2016.

Tabela 10 – Principais estados exportadores pelo porto de Vitória em 2016

Estado	Carga de exportação (mil ton)
Minas Gerais	81.982

Espírito Santo	34.803
Mato Grosso	2.651
Bahia	2.543
Goiás	2.336

Fonte: MDIC (2018).

Tabela 11 – Principais estados importadores pelo porto de Vitória em 2016

Estado	Carga de Importação (mil ton)
Espírito Santo	7.468
Minas Gerais	5.676
Goiás	702
Distrito Federal	111

Fonte: MDIC (2018).

Tabela 12 – Movimentação de carga dos estados da hinterlândia real do Porto de Vitória em 2016

Estado	Movimentação de carga no mercado externo (mil ton)
Minas Gerais	87.658
Espírito Santo	42.271
Goiás	3.039
Mato Grosso	2.728
Bahia	2.567
Distrito Federal	145

Fonte: MDIC (2018).

De posse das informações referente ao ano de 2016, pode-se observar grande redução de movimentação de cargas de 2016 se comparados com o ano de 2015, onde Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás e Mato Grosso, representaram uma redução, em mil toneladas, de 5.598, 24.541, 305 e 288, respectivamente. Bahia teve uma redução de 72 mil toneladas e Distrito Federal uma redução de 50 mil toneladas. O Rio de Janeiro sai da Tabela, pois a quantidade movimentada foi baixa. Um dos motivos que levaram as reduções das movimentações foi a retração chinesa, principalmente do minério de ferro, e o fechamento das operações do Porto de UBU devido ao rompimento da estrutura de contenção de rejeitos na barragem de Fundão, em Mariana (MG), sendo fatores que impactaram no comércio exterior do Espírito Santo.

Mesmo com um número relevante de redução, pode-se considerar que Minas Gerais e Espírito Santo formam a hinterlândia primária. Os estados Goiás, Mato Grosso e Bahia formam a hinterlândia secundária e Distrito Federal passa a formar a hinterlândia marginal.

As Tabelas 13 a 15 mostram as quantidades de cargas, em mil toneladas, movimentadas pelos estados que utilizaram os portos do ES, em 2017.

Tabela 13 – Principais estados exportadores pelo porto de Vitória em 2017

Estado	Carga de exportação (mil ton)
Minas Gerais	80.648
Espírito Santo	36.221
Goiás	3.297
Bahia	2.495
Mato Grosso	1.266
Rio de Janeiro	316

Fonte: MDIC (2018).

Tabela 14 – Principais estados importadores pelo porto de Vitória em 2017

Estado	Carga de Importação (mil ton)
Espírito Santo	8.153
Minas Gerais	5.594
Goiás	723
Distrito Federal	134

Fonte: MDIC (2018).

Tabela 15 – Movimentação de carga dos estados da hinterlândia real do Porto de Vitória em 2017

Estado	Movimentação de carga no mercado externo (mil ton)
Minas Gerais	86.243
Espírito Santo	44.374
Goiás	4.019
Bahia	2.505
Mato Grosso	1.328
Rio de Janeiro	366
Distrito Federal	231

Fonte: MDIC (2018).

De posse aos resultados do ano de 2017, pode-se observar que mesmo com o aumento de 514 mil toneladas de cargas movimentadas em 2017, em comparação com o ano de 2016, os estados de Minas Gerais e Mato Grosso tiveram redução de movimentação de carga, porém houve aumento das cargas movimentadas do Espírito Santo, Goiás, Distrito Federal e Rio de Janeiro, que retorna a fazer parte da hinterlândia.

Portanto, os estados de Minas Gerais e do Espírito Santo formam a hinterlândia primária, representando, 61,97% e 31,89%, respectivamente, das cargas movimentadas no Porto de Vitória. Os estados Goiás (2,89%), Bahia (1,80%) e Mato Grosso (0,95%) formam a hinterlândia secundária. Por fim, Rio de Janeiro e Distrito Federal passam a formar a hinterlândia marginal.

De acordo com o critério de classificação da hinterlândia do Porto de Vitória, a Figura 3 ilustra os resultados dos anos de 2014 a 2017.

Figura 3 - Hinterlândias do Porto de Vitória 2014 – 2017

Fonte: Elaborado pelos autores. MDIC (2018)

Na Figura 3 as hinterlândias reais sempre permanecem as mesmas, mesmo com as oscilações de quantidade de cargas movimentadas no Porto de Vitória. O estado de Minas Gerais apresentou, nos anos estudados, significativa participação no Porto de Vitória com alto volume de movimentação de cargas de exportação. O estado do Espírito Santo também teve forte influência na movimentação das cargas, representando mais de 30% no Porto de Vitória. Os portos de Goiás, Mato Grosso e Bahia, foram responsáveis por mais de 5% das cargas movimentadas. Portanto, Distrito Federal e Rio de Janeiro aparecem oscilando na participação das movimentações de cargas e consequentemente na classificação de

hinterlândia real, no porto estudado.

Como pode observar o estado de Mato Grosso tem reduzido, ao longo dos anos estudados, a movimentação de cargas no Porto de Vitória. Mato Grosso é responsável por movimentar soja. O motivo da redução se deve ao Arco Norte, que tem por objetivo aumentar a competitividade do setor no cenário internacional por meio do escoamento mais eficiente e menos custoso, com isso, as cargas seguem novas rotas, usando os portos do Norte e Nordeste do país.

5 CONCLUSÕES

Este artigo teve como proposta identificar as hinterlândias do Porto de Vitória e suas evoluções entre os anos de 2014 e 2017. Para a realização da proposta traçada, utilizou os dados disponíveis no Sistema Comex Stat para verificação das quantidades de cargas movimentadas por estados brasileiros no Porto de Vitória.

É importante apontar que o termo Porto de Vitória, cadastrado pela Receita Federal do Brasil, compõe os seguintes portos públicos e privados: porto organizado de Vitória, Porto de Tubarão, Porto de Praia Mole, Porto de Regência, Porto de Ubu e Porto de Barro do Riacho.

Como parte dos resultados encontrados, nos anos estudados, o estado de Minas Gerais representou uma média de 58,5% de cargas movimentadas no Porto de Vitória. Em segundo, o estado do Espírito Santo que representou uma média de 35,2% das cargas movimentadas. Outros três estados, Mato Grosso, Goiás e Bahia, mesmo com oscilações na quantidade de cargas movimentadas, representam uma média de 5,76%. Já, os portos de Distrito Federal e Rio de Janeiro tiveram maiores oscilações de classificação da hinterlândia real do Porto de Vitória. Portanto, os resultados mostraram que houve poucas mudanças nos cenários de hinterlândia real do Porto de Vitória, em relação aos anos estudados.

Pode-se concluir que mesmo com a redução das cargas a partir de 2016, devido ao fechamento das operações do Porto de UBU e a retração da China, os estados que fazem parte da hinterlândia real do Porto de Vitória, entre os anos de 2015 e 2017, são os mesmos: Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, Bahia, Mato Grosso, Rio de Janeiro e Distrito Federal.

Através do estudo realizado, pode-se observar que há falha de integração entre os modais no Porto de Vitória, pode ser um dos motivos que impedem de aumentar as áreas de influência do Porto de Vitória. Outros motivos podem-se considerar as taxas cobradas pelos portos, falta de investimento para melhorar a infraestrutura e superestrutura dos portos do Estado.

Um fator que pode ser considerado para alavancar as movimentações de cargas é o aumento da visibilidade do Porto de Vitória nos mercados nacional e internacional. Visto que o ES tem projetos de construção de novos portos e outros já em processo de construção.

Portanto, o assunto não se encontra encerrado. Há ainda muito a ser explorado utilizando esta metodologia para melhor compreensão dos portos brasileiros e deve ser dado continuidade ao estudo através de novas variáveis e escores metodológicos que analisem de forma sistêmica o setor portuário brasileiro.

REFERÊNCIAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>. Acesso em: 26 Ago. 2018.

BOERMANN, W. E. The need for special examination of particular aspects of port geography. **Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie**, v. 42, p. 307-319, 1952.

CLEEF, E. V. Hinterland and umland. **Geographical review**, v. 31, n. 2, p. 308-311, 1941.

DEGRASSI, S. The seaport network Hamburg. **The seaport network Hamburg**, 2001.

DUARTE, P; KLIEMANN, F. **Plataforma Logística**: Análise estratégica dos benefícios no setor conserveiro gaúcho. v.9, n.3, p. 27-45, 2008.

LACERDA, S. M. Navegação e portos no transporte de contêineres. **Revista do BNDES**, v. 11, n. 22, p. 215-243, 2004.

MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviço. Acesso de Dado. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>>. Acesso em: 01 Jul 2018.

MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviço. Exportação e Importação Geral. Brasília, 2014. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/>>. Acesso em: 01 Jun 2018.

MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviço. Exportação e Importação Geral. Brasília, 2015. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/>>. Acesso em: 01 Jun 2018.

MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviço. Exportação e Importação Geral. Brasília, 2016. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/>>. Acesso em: 01 Jun 2018.

MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviço. Exportação e Importação Geral. Brasília, 2017. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/>>. Acesso em: 01 Jun 2018.

MORGAN, F. W. **Ports and harbours**. Hutchinson's University Library, 1952.

NOTTEBOOM, T. The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains: European challenges. **International Transport Forum - Port Competition and hinterland connections**. Round Table. 143, 2009.

NOTTEBOOM, T.; RODRIGUE, J-P. Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global commodity chains. **Ports, cities, and global supply chains**. London: Ashgate, p. 51-66, 2007.

PIZZOLATO, N. D.; SCARVARDA, L. F.; PAIVA, R. Zonas de influência portuárias-hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação. **Gest. Prod., São Carlos**, v. 17, n. 3, p. 553-566, 2010.

VARGAS M. N; COELHO A. S, IV Congresso Internacional De Desempenho Portuário - **Hinterlândia: Discussão Conceitual e o Caso Do Porto De São Francisco do Sul (SC)**. p. 79-97, 2017.