

1. Introdução

A introdução e o desenvolvimento do contêiner como meio de unitização e ganho de eficiência na movimentação de cargas constitui um sério desafio para o planejamento da atividade portuária. O uso dessa tecnologia modificou a operação tanto das empresas de navegação quanto dos portos.

A principal consequência para as empresas de navegação foi a concentração da atividade de transporte marítimo de contêineres nas mãos de poucas empresas, consequência da necessidade massiva de capital para investimentos em navios cada vez maiores como forma de redução do custo unitário de transporte, ou seja, a busca por economias de escala. O uso de grandes navios com capacidade, até mesmo, superior a 8 mil contêineres, originou a obrigatoriedade de operações portuárias cada vez mais rápidas e eficientes, com o objetivo de diminuir os tempos de espera e de estadia dos navios nos portos.

Uma segunda consequência importante do uso dos contêineres é a estruturação de seu transporte marítimo em linhas de serviços regulares, realizada por rotas pré-determinadas e com escalas agendadas também em portos pré-definidos.

Neste contexto, as Autoridades Portuárias têm como desafio principal a oferta de infra-estrutura adequada e de serviços eficientes, a baixo custo, para a movimentação de contêineres. A disponibilização de uma infra-estrutura adequada depende de investimentos tanto em estrutura marítima, tais como o aumento de profundidade de berços de atracação e de canais de acesso, quanto em equipamentos mecânicos, e em área de pátio adequada à crescente movimentação desse tipo de carga. Torna-se de suma importância, também, o investimento em tecnologia e o conhecimento do mercado de atuação dos portos, das oportunidades de negócios que possam alavancar a movimentação de cargas desses portos e um profundo conhecimento de seus concorrentes diretos, de forma a antecipar ações e expandir a movimentação portuária.

Surge, assim, a obrigatoriedade de um planejamento estratégico do desenvolvimento portuário de modo a responder aos desafios de um ambiente competitivo complexo e cheio de incertezas, função não somente do desenvolvimento tecnológico, mas também do desenvolvimento econômico, político e social. O desafio das Autoridades Portuárias, portanto, consiste no correto planejamento portuário pautado no conhecimento das necessidades de infra-estrutura e, primordialmente, no conhecimento das oportunidades de atração de cargas para o porto. Assim, o conhecimento do mercado de atuação, bem como dos concorrentes diretos de um porto é de extrema importância como instrumento para o planejamento portuário.

Uma importante ferramenta para esse conhecimento é a delimitação da zona de influência do porto, que permite conhecer o seu mercado de atuação e, também, o seu mercado potencial, além do mercado de atuação dos seus principais concorrentes, ferramenta fundamental para o fornecimento de subsídios para a elaboração do planejamento estratégico do porto.

A discussão de metodologias para esta delimitação, assim como a apresentação de teorias e aplicações aos terminais portuários são pontos fundamentais para a conclusão de um planejamento e desenvolvimento portuário, ao que se propõe este estudo.

Neste contexto, os objetivos desta dissertação são: analisar a relevância da delimitação das zonas de influência portuárias; levantar as metodologias para a identificação destas zonas; e aplicar metodologias para analisar a *hinterland* de um porto localizado na região sul do Brasil, considerando para tanto a utilização de sistemas de informação geográfica.

Para atingir os objetivos da dissertação o autor realizou uma revisão bibliográfica sobre o tema, consultando dados de fontes secundárias oferecidos na literatura científica e documentos internos de empresas que realizaram consultorias na área portuária. O programa computacional *ArcView* versão 3.3 disponível no DEI / PUC-Rio também foi importante ferramenta metodológica utilizada.

A presente dissertação está organizada em seis capítulos, sendo este primeiro o introdutório. O segundo capítulo, intitulado “Evolução e Dinâmica Portuária na Movimentação de Contêineres”, apresenta o histórico do desenvolvimento portuário a partir da adoção dos contêineres. O terceiro capítulo,

intitulado “*Hinterland*”, apresenta o conceito de zonas de influência portuárias, analisando sua significância para o planejamento e desenvolvimento dos portos, assim como oferecendo uma discussão teórica sobre a validade do conceito, concentrando a análise no desenvolvimento da tecnologia para transporte de carga geral containerizada e do transporte intermodal e suas conseqüências para o ambiente portuário. O quarto capítulo, de título “Metodologias para Delimitação de *Hinterlands*”, visa identificar e apresentar as principais metodologias utilizadas para essa delimitação, considerando tanto metodologias teóricas quanto metodologias utilizadas em casos reais. O quinto capítulo consiste no estudo do caso referente à aplicação de uma metodologia para identificação do mercado de um porto com o auxílio de Sistemas de Informação Geográfica (SIG). O foco da aplicação é o porto de Rio Grande, localizado no estado do Rio Grande do Sul. O sexto e último capítulo, intitulado “Conclusão”, oferece as principais conclusões e considerações finais do autor desta dissertação e também sugere temas para pesquisas futuras.