



CRÉDITOS FOTO: MULTRIO / MULTITERMINAIS

# Investimentos no porto do Rio de Janeiro aumentam a capacidade das exportações de café do Estado

*por Carmen Nery*



As recentes e futuras obras de infraestrutura estão tornando o Porto do Rio de Janeiro bastante competitivo para as exportações de café. Em 2016, os embarques de café pelo Porto do Rio corresponderam entre 12% a 14% do volume total da exportação brasileira e pode crescer ainda mais quando todas as obras estiverem concluídas. Os 14% originam-se do Sul de Minas Gerais, principal região produtora de café, destinando-se, principalmente, aos Estados Unidos, Norte da Europa e Japão.

A recente conclusão e homologação da dragagem no canal de acesso ao porto tornou os terminais de contêineres altamente competitivos em relação aos principais portos da costa brasileira. Principalmente em relação ao Porto de Santos, pois o canal de acesso de Porto do Rio é mais adequado aos grandes navios de contêineres que operam na costa brasileira.

De acordo com a Instrução Normativa N°60/2017 da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), o canal de acesso ao

Porto do Rio passou a ter um calado de até 14,10 metros, o que permite receber embarcações com até 349 metros de LOA e boca de 45,9 metros proporcionando redução de custos operacionais, vantagem competitiva ao porto e vantagens logísticas aos operadores.

Os terminais também realizaram grandes investimentos. O Grupo Multiterminais concluiu no ano passado um investimento de R\$ 500 milhões em infraestrutura portuária dos seus terminais do Porto do Rio. A empresa opera um complexo



CRÉDITOS FOTO: MULTRIO / MULTITERMINAIS

logístico que inclui o terminal de contêineres MultiRio, o terminal de veículos ro-ro Multicar, ambos no Porto do Rio; três portos secos alfandegados – um no Rio de Janeiro, em Cordovil; um em Resende, um em Juiz de Fora –; e um terminal intermodal, em Itatiaia.

Os investimentos no Porto do Rio incluem a construção de 500 metros de cais adicionais; 20 mil metros quadrados de armazéns - entre armazéns de carga geral, conferência aduaneira e para carga IMO -; uma nova oficina de equipamentos; e um novo edifício garagem para 7 mil veículos - o primeiro do Brasil. As obras foram conduzidas de 2013 a 2016.

“Com essas obras, o terminal de contêineres MultiRio passou de 530 para 800 metros de cais e o terminal de veículos Multicar passou a ter 300 metros de cais mais dolphins de atracação e amarração, perfazendo, juntos, um total de 1100 metros de cais contínuos. A área do MultiRio, que tinha cerca de 180 mil metros quadrados, foi ampliada para cerca de 240 metros quadrados, em função da construção do edifício garagem que permitiu a verticalização da armazenagem de veículos,

fazendo com que parte da área do pátio da MultiCar pudesse ser disponibilizado para esse acréscimo de capacidade do terminal de contêineres. Com isso, a capacidade do terminal de contêineres passou de 640 mil TEUS para 1 milhão de TEUS”, esclarece Luiz Henrique Carneiro, presidente da MultiRio e da Multicar, empresas da Multiterminais.

“É importante destacar que a infraestrutura dentro do porto está pronta, o que precisa para complementar é o acesso. O primeiro acesso já feito foi o aquaviário com as obras de dragagens conduzidas pelo governo federal. Elas foram concluídas em fevereiro deste ano. Com isso, foi ampliada a bacia de evolução e a largura do canal foi aumentada e o canal foi aprofundado. Dessa forma, ele está adequado a todos os navios que frequentam atualmente a costa brasileira”, comemora Carneiro.

Ele explica que, nesse momento, o porto encontra-se numa fase de *ramp up*, em que se vai aumentando o calado progressivamente. O Porto já está autorizado a manobrar navios com até 13,7 metros de calado, tendo partido de um calado de 13 m com a maré.

“O objetivo final do *ramp up* é chegar a 14,10 m. A dragagem foi feita com um investimento de R\$ 210 milhões do governo federal e agora estamos na fase de aquecimento”, diz Carneiro.

Quando ao acesso rodoviário, há dois projetos: a Avenida Portuária e a Avenida Alternativa. Com esses dois acessos, o bairro do Caju se transforma num cluster retroportuário. E se descruza a mistura de porto com cidade. A atividade portuária fica limitada aos seus acessos e retroáreas. Há ainda um projeto de *truck center*; um empreendi-

mento privado no âmbito de um programa da SNP.

“Porto depende de uma economia forte. Estamos enfrentando uma recessão no estado, mas estou otimista de que vamos dar a volta por cima. O Porto do Rio, por suas características, de cargas de contêineres e de petróleo pode se beneficiar com a retomada das rodadas de licitações de petróleo, o novo terminal de trigo e a reconquista das exportações do café. Com todas essas melhorias, com navios de maior porte atracando aqui, o Porto do Rio ficará muito competitivo, porque ele é muito mais barato que o Porto de Santos e pode atrair a demanda dos exportadores de café principalmente do Sul de Minas, a medida em que ganhe competitividade com todos esses investimentos”, ressalta Carneiro.

Essa nova realidade do Porto do Rio vai estimular a vinda de mais navios proporcionando maior volume de praças e o aumento da frequência das mais diversas linhas e serviços. Aumentando a competitividade em relação ao Porto de Santos. ☞



CRÉDITOS FOTO: JOSÉ CARLOS PAZ

Luiz Henrique Carneiro, é presidente da MultiRio e da Multicar, empresas da Multiterminais.

## Com isso, a capacidade do terminal de contêineres passou de 640 mil TEUS para 1 milhão de TEUS