



Em defesa do porto

Usuários temem que obras de revitalização da zona portuária do Rio afetem a operação de cargas

Danilo Oliveira

A zona portuária do Rio de Janeiro passa por obras de revitalização que prometem modernizar uma das áreas mais abandonadas da cidade. Mas além dos transtornos aos motoristas já verificados nos últimos meses, os usuários do porto temem que as mudanças no tráfego de veículos prejudiquem a operação portuária. Mesmo a prefeitura tendo descartado o fechamento do portão 24, operadores e usuários reiteram que não abrem mão do principal acesso ao porto. Isso porque a alternativa de entrada, o bairro do Caju, é mais distante e carente de infraestrutura.

O Sindicato dos Operadores Portuários do Rio de Janeiro (Sindoperj) alega que a prefeitura não fez avaliação do impacto viário no caso de fechar os portões e transferir o tráfego de caminhões para o Caju. “O prefeito declarou que construiu uma via alternativa e que a prefeitura havia feito obras no viaduto de Benfica (bairro vizinho). Infelizmente, a obra do viaduto não contempla a manobra de caminhões-cegonha com bitrens — foi uma obra basicamente de maquiagem”, critica Roberto Bongiovanni, presidente do Sindoperj. Ele acrescenta que o trânsito no Caju já piorou por conta das alterações dos últimos meses e enfatiza que o bairro precisa de uma intervenção maior.

Ele cita uma pesquisa do Instituto Pereira Passos, identificando a satisfação dos moradores dos bairros da zona portuária com a projeção de melhorias com a revitalização da região. Já os moradores do Caju reclamam, principalmente, do trânsito, barulhos e poeira no bairro.

“Com esse fechamento, canalizando toda movimentação do porto para região do Caju, sem que a prefeitura fizesse nenhum investimento na região, os problemas se agravariam imensamente”, alerta Bongiovanni.

O diretor da IRO-LOG e criador de um site de Usuários do Porto do Rio de Janeiro (UPRJ), André de Seixas, lamenta que o Caju tenha ficado de fora do projeto de revitalização da zona portuária. “Tal ato do prefeito Eduardo Paes contribuirá ainda mais para graves problemas de acessos ao porto do Rio de Janeiro e acelerará ainda mais o processo de degradação do abandonado bairro do Caju que, embora seja o bairro mais portuário do Rio de Janeiro, ficou de fora dos

Prefeitura descartou fechar portão 24, vital para as operações do porto

ME/Portal da Copa



projetos da prefeitura para revitalização portuária”, afirma. Ele calcula que o portão 24 tenha, pelo menos, três vezes o tamanho do portão de acesso no Caju.

Para a passagem de caminhões, é necessário adaptar as ruas do Caju. A maior dificuldade para os motoristas é conseguir manobrar em curva nas ruas estreitas do bairro. Os problemas logísticos podem ser um complicador para o transporte de materiais e equipamentos para indústria *offshore*.

Na visão do Sindoperj, o portão 24 é imprescindível para o fluxo de veículos para o porto público (compreende do armazém 7 ao 13) e para área *offshore* (do armazém 14 ao 24, com previsão de ampliar a movimentação), além dos terminais da Libra, Multiterminais e Triunfo. Bongiovanni diz que nunca foi desconsiderada a manutenção do portão 24 durante a revisão do projeto Porto do Rio Século XXI, quando foram estudadas as possibilidades de ampliação do sistema viário do Caju.

Ele acrescenta que o transporte de cargas restrito ao Caju aumentaria o risco de estrangulamento da parte viária. “Os caminhões não conseguiriam acessar o porto com a facilidade que se precisa e, com isso, o custo de importações e exportações se elevaria muito em função de perdas de embarques, *demurrage* de navios parados por falta de carga”, observa Bongiovanni.

O porto do Rio é o principal operador de cargas de alto valor agregado no Brasil, além de gerar muitos empregos diretos e indiretos. Se fosse um município, o porto seria o quarto maior arrecadador de ICMS do estado. “Não podemos ter



Mesmo antes das obras, acessos ao porto já eram ponto crítico

zona portuária ao centro e à zona sul da cidade. Cerca de um quarto da via foi implodido no dia 24 de novembro, gerando mais de cinco mil toneladas de entulho. A prefeitura e o consórcio Porto Maravilha esperam realizar a limpeza do entulho e remoção dos destroços da Perimetral em 60 dias, divididos em seis frentes de trabalhos, após a implosão.

No entanto, o projeto foi alvo de críticas desde a concepção. “Não podemos simplesmente derrubar um elevado porque ele é feio. Isso é questionável porque essa região onde está o elevado não tem muito como crescer”, analisa Carvalho. Ele diz que, quando a avenida expressa que substituirá a Avenida Rodrigues Alves ficar pronta, os problemas não estarão resolvidos, já que não haverá local de estacionamento para todos os ônibus que transportam os turistas. “O aspecto paisagístico e urbanístico está um espetáculo. Mas acontece que não olharam todas as implicações decorrentes disso. Temos que lembrar que dinheiro público vem de imposto e boa parte desses impostos vem do porto”, enfatiza.

Ele ressalta que, apesar de pequeno, o porto do Rio está indo muito bem em movimentações e que as intervenções em seu entorno exigirão habilidade da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) para manter o porto nos níveis atuais.

O governo do Rio de Janeiro obteve R\$ 5,5 milhões do Banco Mundial para mapear a infraestrutura logística do estado e apresentar projetos e soluções para os principais gargalos nos próximos 30 anos. A demanda faz parte do Plano Estratégico de Logística e Cargas (PELC 2040), lançado em novembro, na Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ). O projeto também contemplará uma análise detalhada das áreas de influência, potenciais concorrentes e sistemas complementares, como Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo. ■

num porto como esse uma restrição de movimentos a ponto de fazer você andar longitudinalmente”, afirma o diretor executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro (SindaRio), Luiz Antonio Carvalho. Ele teme que alguns armadores transfiram suas operações do Rio para os portos de Santos e Vitória (ES) por causa das dificuldades de funcionamento.

Como o porto do Rio é a base logística mais próxima dos campos de petróleo na Bacia de Campos, o navio precisa chegar rápido na zona de operação para atender às plataformas. Carvalho, do SindaRio, diz que a frota está aumentando e que a Petrobras e seus prestadores de serviços precisam ter melhor acesso ao porto.

Outro agravante é a temporada de cruzeiros, que também pode ser prejudicada por conta das intervenções. Como a obra do píer em Y idealizada para as Olimpíadas de 2016 foi postergada, o cais na zona primária do porto permanecerá livre, afetando imediatamente o apoio aos navios de cruzeiro,

na medida em que eles ficam na estação de passageiros marítimos.

Caso esse acesso ao porto pelo portão 24 seja fechado, os ônibus de turismo que pegam passageiros dentro do porto teriam que entrar pelo bairro do Caju, na zona norte. “Seria muito estranho um ônibus de passageiros percorrendo o bairro do Caju e entrar num portão que estará engarrafado de caminhões”, analisa Carvalho, do SindaRio. A temporada de transatlânticos começou no dia 17 de outubro.

Ele conta que o porto do Rio está sofrendo forte concorrência dos navios de turismo da Ásia e do Caribe. Segundo ele, já existem navios sendo desviados para Ásia porque lá é mais lucrativo. “Isso é ruim porque, embora o turista de navio gaste pouco na cidade, o turismo é uma indústria de divulgação boca a boca. Grande parte desses turistas voltará de novo e ficará em hotel e ainda vão fazer propaganda para os amigos”, lamenta Carvalho.

A obra mais polêmica da zona portuária do Rio está sendo a demolição do Elevado da Perimetral, que ligava a