

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Maior porto da costa leste dos EUA investe US\$ 4,4 bi em acessos

Entre as intervenções, estão a dragagem do canal de navegação e a elevação de uma ponte rodoviária

LEOPOLDO FIGUEIREDO

ENVIADO ESPECIAL A NOVA IORQUE

Na disputa pelos novos navios que passaram a navegar pela costa leste dos Estados Unidos, após a ampliação do Canal do Panamá, o Porto de Nova Iorque e Nova Jersey investe US\$ 4,4 bilhões (R\$ 13,8 bilhões, com base na cotação da moeda ontem) em um pacote de obras para melhorar sua infraestrutura. Entre as intervenções, estão o aprofundamento de seu canal de navegação, a elevação de uma ponte rodoviária e a melhoria de sua logística, com a construção de ramais ferroviários em terminais portuários e de uma instalação intermodal.

A ideia é manter o complexo, o segundo do país em movimentação de contêineres, como o mais importante da costa do Atlântico.

“Somos o mais importante porto da costa leste dos Estados Unidos e vamos manter essa posição. Esses novos navios têm de ter condições de atracar aqui e estamos providenciando isso. E se há esse investimento é porque aqui, esses recursos têm retorno garantido”, afirmou o diretor-assistente do setor de Desenvolvimento de Negócios do Porto, do Departamento de Comércio Portuário da Autoridade Portuária de Nova Iorque e Nova Jersey (APNINJ), Sam Ruda.

O executivo apresentou a estratégia comercial do complexo norte-americano a empresários e autoridades do Porto de Santos na manhã de ontem, durante visita do grupo aos escritórios da APNINJ na zona portuária de Nova Jersey. A viagem complementa a programação da edição deste ano (a 14ª) do *Santos Export – Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos*. O seminário, realizado pelo Grupo Tribuna e pela Una Marketing de Eventos, aconteceu no mês pas-



FOTOS: FERRANDA LUZ

Elevação da Ponte Bayonne demanda investimentos de US\$ 1,3 bilhão deve ser concluída no final de 2017

sado, no Mendes Convention Center, em Santos.

PROGRAMA DE DRAGAGEM

Na apresentação à comitiva do Santos Export, Ruda destacou o programa de dragagem de aprofundamento do complexo, concluído no mês passado e financiado pelo governo federal, a um custo de US\$ 2,1 bilhões. No total, 38 milhas náuticas (70,4 quilômetros) de seus canais de navegação foram dragadas de 45 pés (13,7 metros) para 52 pés (15,84 metros) de profundidade – 50 pés (15,24 metros) previstos em projeto mais dois pés (0,6 metro) de margem de segurança. Com essas dimensões, os acessos aqua-

viários permitem a navegação de navios de até 18 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Esse tipo de embarcação, tradicionalmente utilizada no transporte de cargas entre o Extremo Oriente e a costa oeste dos Estados Unidos, pelo Oceano Pacífico, ampliará suas escalas nos portos do Oceano Atlântico – e da costa leste norte-americana – com a conclusão, em junho passado, das novas eclusas do Canal do Panamá, que permitem a navegação de navios de maiores dimensões. Cargueiros maiores já eram recebidos nos terminais de Nova Iorque e Nova Jersey – em março do ano

passado, o Zim Tianjin, de 10 mil TEU, atracou nas instalações do Global Container Terminal (GCT) – mas eram viagens esporádicas e eles vinham pelo Canal de Suez (que liga o Mar Vermelho ao Mar Mediterrâneo).

“Esses grandes navios, de 14 mil TEU, 18 mil TEU, vão começar a vir com maior frequência

Administração

A autoridade portuária criada em 1921 pelos governos estaduais de Nova Iorque e Nova Jersey administra os terminais marítimos da região e também cuida dos sistemas de transportes que ligam os dois estados. Ela gerencia transporte aquaviário do Rio Hudson e entre Nova Jersey e Staten Island, os túneis Holland e Lincoln e a Ponte George Washington (que liga Manhattan a Nova Jersey), além de um terminal rodoviário, um serviço de trens e cinco aeroportos (quatro deles internacionais).

para o Atlântico e nós temos de garantir que eles venham para cá. Somos o maior porto da costa. É nossa obrigação estarmos prontos para recebê-los”, afirmou o representante da Autoridade Portuária.

AJUSTE DE PONTES

Além do aprofundamento, o Porto de Nova Iorque e Nova Jersey investe no ajuste das pontes construídas sobre seus canais de navegação, ampliando seus vãos de modo a permitir a passagem desses grandes navios. O principal projeto é a elevação da Ponte Bayonne, que liga a região de Staten Island (Nova Iorque) à zona portuária de Bayonne (Nova Jersey). A

Complexo

Principal porto da costa leste dos Estados Unidos e o segundo do país, atrás apenas do complexo de Los Angeles e Long Beach (Califórnia, na costa oeste), o Porto de Nova Iorque e Nova Jersey tem um papel estratégico na economia norte-americana, principalmente em suas trocas comerciais com a Europa (especialmente a Alemanha) e o Extremo Oriente (China, o principal país importador de suas cargas, e Índia). O porto ocupa uma área de 3,9 quilômetros quadrados, entre terrenos nos estados vizinhos de Nova Iorque e Nova Jersey. No ano passado, movimentou 6,371 milhões de TEU, 10,4% a mais do que em 2014, e cerca de 30% do movimento de cargas containerizadas da costa leste dos Estados Unidos. Esses números fizeram do complexo o 23º porto em movimentação de contêiner no mundo – Santos ficou em 38º, com 3,68 milhões de TEU.

obra, que demanda investimentos de US\$ 1,3 bilhão, teve início no ano passado e deve ser concluída no final de 2017. Seu grande diferencial é que a maior parte da estrutura da ponte, construída em aço nos anos 30, está sendo aproveitada. Ela ganhará novos acessos rodoviários, mais altos, e sua pista foi elevada em 64 pés (19,5 metros), até atingir 215 pés (65,5 metros) do nível do mar. E todo esse trabalho é feito enquanto a pista original permanece aberta à circulação de veículos.

Segundo Sam Ruda, apenas após a entrega da via superior é que a parte inferior será desmontada.

Plano prevê expansão ferroviária

■ O programa de melhorias da administração portuária ainda prevê a expansão de sua malha ferroviária, com a construção de ramais em terminais de contêineres. O objetivo é ampliar a participação do modal nas operações do complexo. Atualmente, 16% dos contêineres movimentados entre a região e o interior do país são transportados em vagões. Nos próximos cinco anos, esse índice deve crescer para 20%. Segundo o diretor-assistente, aumentar a utilização ferroviária é uma das “principais estratégias” da Autoridade Portuária de Nova Iorque e Nova Jersey (APNINJ).

“Buscamos expandir o transporte ferroviário pois ele é estratégico, tem menor custo e menos impacto (ambiental). É um compromisso nosso, que pode ser comprovado tanto nos novos ramais como no novo terminal intermodal que será implantado”, explicou o diretor-assistente do setor de Desenvolvimento de Negócios do Porto, do Departamento de Comércio Portuário da APNINJ, Sam Ruda, referindo-se à instalação a ser construída para o embarque e desembarque de contêineres em composições ferroviárias na área do porto.

O programa de Nova Iorque



Comitiva ainda visitou o Global Container Terminal (GCT), em Nova Jersey

e Nova Jersey para atrair os grandes navios ainda envolve a otimização de sua gestão e dos procedimentos de liberação de cargas. Para isso, a Autoridade Portuária criou um grupo de trabalho, formado por autoridades e empresários locais, para analisar e propor mudanças no cotidiano do complexo.

Após a reunião nos escritórios do porto em Nova Jersey, a comitiva do Santos Export conheceu dois de seus terminais de contêineres na região. Foram visitados o GCT Bayonne e o Port Newark Container Terminal. Ambos contam com ope-

rações semiautomatizadas, com sistemas de automação em seus pátios de carga.

A programação do grupo no Porto de Nova Iorque e Nova Jersey continua hoje, com reuniões com consultores portuários. Pela manhã, está previsto um encontro com a equipe da Aecom, para debater estratégias de proteção da infraestrutura portuária diante do aumento do nível do mar previsto para este século. À tarde, a comitiva será recebida por especialistas da EagleRail, que apresentará novas tecnologias na movimentação de contêineres.