

([http://oascentral.tribuna.com.br/RealMedia/ads/click\\_lx.ads/atribuna/noticiasdetalhe/41656334/Frame1/default/empty.gif/693569686746622b65534d4142307a5x](http://oascentral.tribuna.com.br/RealMedia/ads/click_lx.ads/atribuna/noticiasdetalhe/41656334/Frame1/default/empty.gif/693569686746622b65534d4142307a5x))

# Porto de Santos é estratégico para os embarques de soja

Carga foi responsável por 22% das toneladas escoadas no complexo, segundo a Codesp

DA REDAÇÃO

11/10/2016 - 13:54 - Atualizado em 11/10/2016 - 13:54



Shiploader carrega soja em porão de um navio  
(Foto: Carlos Nogueira/A Tribuna)

O Porto de Santos desempenha um papel estratégico para o agronegócio brasileiro. Ele é líder nas exportações nacionais de cargas como suco de laranja, café, açúcar e, também, soja. No complexo santista, aliás, o grão é a principal mercadoria movimentada. Neste ano, até agosto, mais de um quinto das operações ocorridas na região foram de soja.

Dados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária de Santos) apontam que, nos oito primeiros meses do ano, das 78,62 milhões de toneladas escoadas pelos terminais do complexo marítimo, 17,76 milhões de toneladas foram de soja, o equivalente a 22% do total.

A carga é movimentada de duas formas. Como grãos, nesse período, foram 14,42 milhões de toneladas. Como farelo, a quantidade foi de 3,34 milhões de toneladas.

A soja é embarcada nas duas margens do estuário. No lado direito (Santos), ela é carregada tanto pelos terminais do Corredor de Exportação (nas proximidades da Ponta da Praia) como pelas instalações do Paquetá e de Outeirinhos. A operação também está

presente nos terminais da Margem Esquerda.

O grão e o farelo chegam à região vindos principalmente das zonas de produção do Centro-Oeste. No caminho até o cais santista, eles são transportados por ferrovias, hidrovias e rodovias. Mas no Porto, vê em vagões ou caminhões.

Os veículos descarregam nas moegas, grelhas instaladas no piso dos terminais e que se ligam a um sistema de esteiras, por onde os grãos ou os farelos são levados até o interior dos armazéns. De lá, no momento do embarque, os produtos também são transportados em esteiras, mas até os shiploaders, equipamentos instalados no costado, em frente aos navios, e que lançam as cargas no interior dos porões.

Durante essa operação, é comum a emissão de pó de soja (material particulado) na atmosfera, poluindo o meio ambiente. Para evitar esse problema, as autoridades exigem que os terminais instalem equipamentos para evitar a liberação dessas partículas. A operadora ADM do Brasil, por exemplo, planeja colocar esse tipo de maquinário em sua unidade no Porto de Santos, que está sendo modernizada.