

PORTO & MAR

Embarque a granel de café é retomado

Após 30 anos, Porto de Santos volta a realizar operações deste tipo devido à crise logística mundial, que reduziu oferta de contêineres

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Após mais de 30 anos, o Porto de Santos voltou a realizar embarques de café a granel. O motivo, segundo especialistas, é a crise logística mundial que reduziu a oferta de contêineres para as exportações do produto. A expectativa é de que o problema se arraste por todo este ano, o que deve ampliar os custos operacionais.

Desde novembro do ano passado, foram registrados cinco embarques de café em *break bulk*, a chamada carga fracionada. De acordo com o coordenador da Câmara de Exportadores de Café da Associação Comercial de Santos (ACS), Ronald Pires de Moraes, a commodity é colocada em *big bags* de uma tonelada nos porões dos navios.

“No embarque de café em contêineres, os equipamentos devem ser próprios para a mercadoria (limpos, sem cheiro e sem furos). O café tem alto poder de absorção, podendo absorver resíduos de embarques an-



ALEXSANDER FERRAZ

Não há previsão para a melhora da situação envolvendo o embarque de cafés em curto prazo em Santos

teriores no contêiner”, explicou o executivo.

Por conta disso, para a operação ser bem sucedida, o diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron, explica que os porões de navios devem es-

tar limpos, revestidos com papel kraft e climatizados.

“Apesar de ser uma forma antiga de exportação, muito utilizada no passado para escoar a safra de café e de outros produtos agrícolas, os modelos atuais de embarques em *break bulk* pos-

suem detalhes operacionais novos e requerem maior atenção e cuidado nos procedimentos para acondicionamento da carga nos porões dos navios, visando garantir a qualidade do produto até o país importador”, destacou Heron.

DIFICULDADES

Segundo Moraes, a opção de embarque gera maiores custos aos exportadores. “Na modalidade *break bulk*, os exportadores devem entregar as *bags* preferencialmente em armazéns alfandegados ou Redex próximo ao Porto de Santos, previamente a chegada do navio. Os custos nesta operação aumentam devido ao transbordo e manuseio dos *bags* em diversos pontos até serem colocados a bordo do navio. No contêiner, o processo é mecanizado e mais ágil”, afirmou o coordenador da ACS.

Já Heron destaca a escassez de portos que utilizam esse sistema como um entrave para essas operações. “Com a evolução da logística global, o acondicionamento de cargas em contêineres cresceu de forma expressiva em razão de sua facilidade no manuseio, transporte e armazenamento, levando os portos a também se modernizarem para tais operações.

No entanto, tal evolução logística limitou o número de portos que operam embarques e desembarques de *break bulk*, o que acaba sendo um obstáculo para ampliação das exportações nessa modalidade”, afirmou o executivo do Cecafé.

De acordo com Moraes, não há previsão de melhora da situação em curto prazo. “Além do aumento na quantidade de espaço nos navios e maior disponibilidade de contêineres, os fretes marítimos precisam baixar”.

Heron explica, ainda, que o problema logístico “é resultado da concentração do fluxo do comércio nos eixos da Ásia, EUA e Europa, em decorrência da abertura dessas economias, dos avanços das vacinas e dos incentivos financeiros observados nessas nações importadoras, que aumentaram a demanda, elevaram os fretes e limitaram a oferta de equipamentos (contêineres e navios) no Brasil”.