

DEUTSCH
PORTUGIESISCHER
JOURNALISMUS-PREIS
PRÉMIO DE JORNALISMO
LUSO-ALEMÃO

3.º Prémio

Ricardo J. Rodrigues
Caixa de problemas

Expresso

—E

Caixa de problemas

Prateleiras vazias e stocks esgotados, o Natal em risco e um Ano Novo com uma subida generalizada de preços. O comércio mundial está a sofrer uma crise de abastecimento e é difícilmente haverá melhor lugar do que Hamburgo para perceber como isso pode mudar a nossa vida. Uma história de contentores e de como eles estão a redefinir o xadrez económico do planeta

郑州陆港

ZIH

TEL: +6 71557695
WWW.ZIGULGAG.COM



TEXTO RICARDO J. RODRIGUES JORNALISTA
FOTOGRAFIAS GUILLAUME PAZAT EM HAMBURGO

N

a Mönckebergstraße, principal rua comercial de Hamburgo, o Natal começou em outubro. As montras estão desde essa altura enfeitadas com decorações da época e os cafés começaram a servir mais cedo o vinho quente que só costuma estar disponível nos mercados natalícios. As lojas de roupa, tecnologia e brinquedos são incapazes de receber toda a gente que as procura, então formam-se longas filas à porta — por vezes é necessário esperar uma hora para entrar. “Por estes dias, quando se visita o centro parece que estamos num fim de semana de dezembro”, diz Norbert Hackbusch, deputado do Die Linke e uma das figuras mais respeitadas na cidade no que toca à administração portuária. É ele que preside aos trabalhos parlamentares sobre as questões que hoje assolam o maior porto alemão.

“Já há uns meses que alguns elementos do Governo andam a dizer às pessoas que devem antecipar as compras dos presentes”, explica ele. “E têm toda a razão. Temos uma crise enorme de abastecimento no porto e metade dos produtos não vai chegar às prateleiras a tempo das festividades. Agora, se isto está a acontecer em Hamburgo, que é o terceiro maior porto da Europa, as perspetivas são ainda piores para o resto do continente. A crise de abastecimento é terrível, é global, e vai afetar toda a gente.”

A “Der Spiegel”, revista de referência alemã que tem o seu quartel-general em Hamburgo, fazia há dias um apanhado dos presentes que quase seguramente não poderão ser oferecidos este ano. A PlayStation 5 e a Xbox Series X estão esgotadas um pouco por toda a parte. Telemóveis de última geração, como o iPhone 13, dificilmente chegarão à Europa este ano. Brinquedos com componentes em plástico e madeira, bicicletas e equipamentos de ski enfrentam falhas de entrega. Eletrodomésticos em geral, mas particularmente máquinas de lavar e secar roupa, mobiliário em madeira e vestuário completam a lista. “Os que tiveram sorte em encontrar estas mercadorias”, lê-se na

revista, “devem esperar aumentos de 10% a 15% em relação aos preços que se praticavam há dois ou três meses.”

O que é que estes produtos têm em comum? “Chegam a Hamburgo em contentores, mas neste momento não há simplesmente contentores suficientes para transportá-los”, diz Hackbusch. “Isto traz dois problemas: atrasos, obviamente, mas também um aumento generalizado dos preços.” Os números falam por si: segundo o World Container Index, que avalia semanalmente os preços do transporte marítimo de contentores, a deslocação de uma unidade de 12 metros entre a Ásia e a Europa subiu de uma média de €1750 em março de 2020 para €8 mil em novembro de 2021. A revista “The Economist”, num artigo de setembro, definia o que está a acontecer no sector portuário como uma “tempestade perfeita” e alertava para a perspetiva de uma crise global com um aumento generalizado de preços em 2022. Da comida ao vestuário, da tecnologia aos meios de transporte.

No início de outubro, o gigante automóvel Opel decidiu fechar a sua fábrica em Eisenach por tempo indeterminado. É uma das principais unidades de produção da empresa alemã, aqui foi fabricado durante décadas o modelo Corsa e agora é produzido o Grandland X. Motivo para o encerramento: não há chips eletrónicos para os painéis de navegação, porque não há contentores a trazê-los da China e da Coreia do Sul. É um sinal da mudança. “Mas há uma coisa nisto tudo que não deixa de ser curiosa”, aponta Hackbusch no seu gabinete em Hamburgo. “Os contentores são relativamente recentes, não têm mais de meio século de história na navegação mundial e foram a grande ferramenta da globalização, que durante décadas beneficiou sobretudo os países ocidentais. Agora, o tabuleiro do jogo está a virar e são os países asiáticos em vantagem — mas o contentor continua a ser o grande protagonista da vitória.”

GAIVOTAS EM TERRA

Quando finalmente recebeu ordem de entrada no Elba, o “Chipolbrok Sun”, um cargueiro de 200 metros com bandeira de Hong Kong, tinha acabado de passar cinco dias no Mar do Norte à espera de autorização para descarregar no porto de Hamburgo. Meses antes, saíra da China com 22 mil toneladas de carga no convés. “Essencialmente vieram matérias-primas. Ferro, madeira e lítio”, diz Malte Schlösser, capataz de estiva do maior porto alemão, enquanto verifica o manifesto de carga. “Também há muitos contentores cheios de computadores, mas a

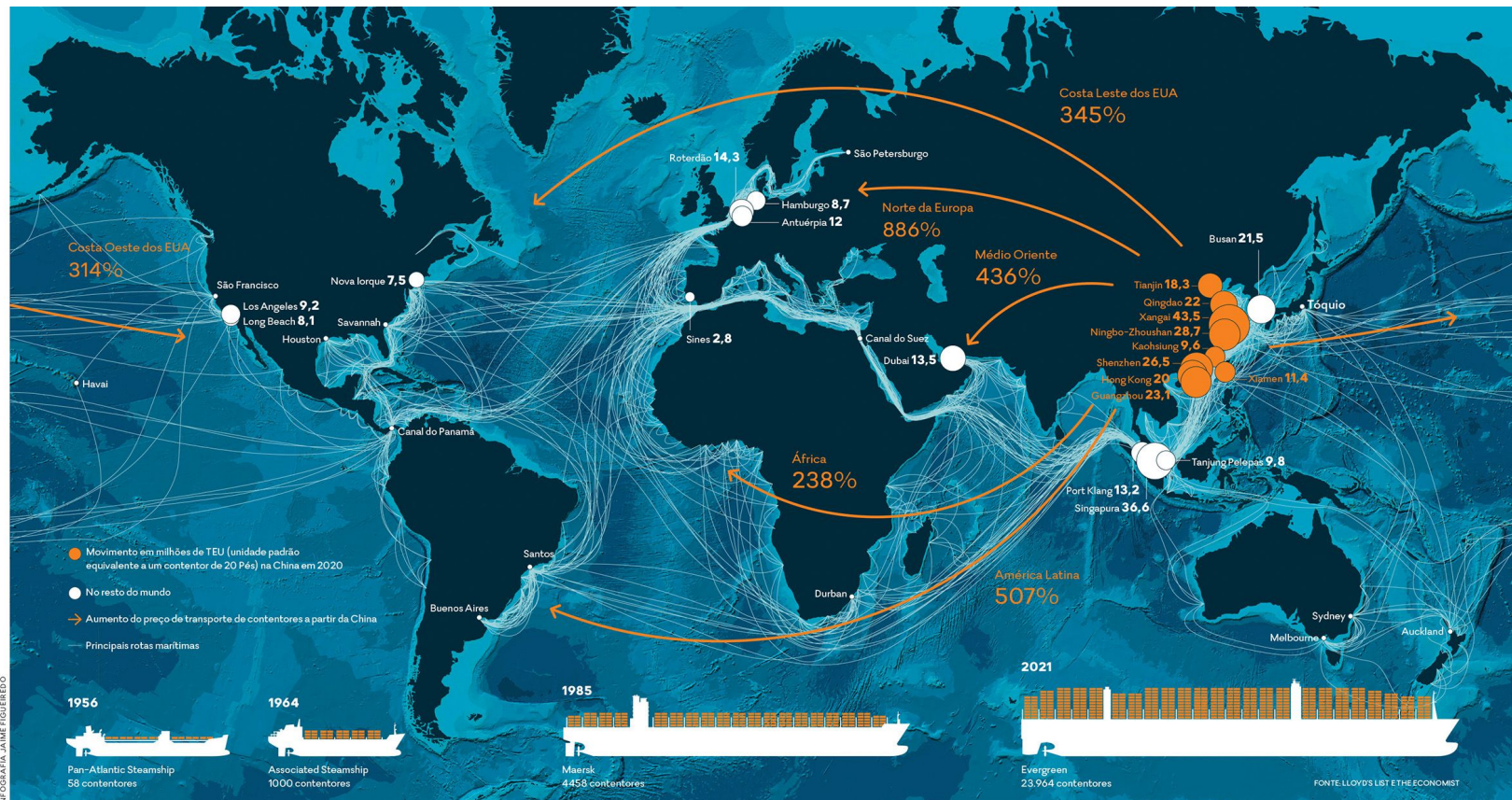
maioria são peças industriais soltas. Olha, temos aqui 2,7 toneladas que vão seguir para Portugal, são componentes de um engenho têxtil de uma fábrica em Aveiro.”

Apesar de já terem sido descarregadas e estarem prontas para seguir marcha, a verdade é que muito dificilmente aquelas peças chegarão à Península Ibérica antes do início do próximo ano. “Elas vieram soltas e não dentro de contentores, então levá-las para fora daqui é muito mais complicado”, explica Schlösser. Embaladas numa caixa de metal poderiam sair de Hamburgo por estrada ou ferrovia, em três dias chegariam ao destino.

“Há poucos contentores e então cada vez mais navios atacam com metade da carga solta. Isso demora mais tempo a descarregar e provoca congestionamento nos portos à chegada. E depois há mais dificuldades de transporte”, diz o homem, levando

as mãos às ancas e olhando em redor. “Está a ver esta mercadoria toda aqui parada? Há meses que andamos nisto. Estamos a deixar de ser um porto e a transformarmo-nos num enorme armazém.”

Francisco Freitas nasceu em Guimarães, tem 40 anos de idade e 13 de estiva no porto de Hamburgo. A cidade acolhe a maior comunidade portuguesa na Alemanha, cerca de 10 mil pessoas. A primeira grande vaga de emigração aconteceu em 1964, quando os dois países assinaram um acordo que permitia a contratação de trabalhadores do sul da Europa — e foi nas instalações portuárias que a maioria arranhou emprego. “Os mais velhos estão sempre a falar do tempo em que não havia contentores e tudo tinha de ser descarregado à força de braços”, conta ele. “Agora, às vezes, tenho a sensação de que a história se está a repetir.”



O transporte de um contentor de 12 metros entre a Ásia e a Europa subiu de €1750 em março de 2020 para €8 mil em novembro de 2021. O próximo ano poderá trazer um aumento generalizado dos preços

Aponta o braço para um amontoado de placas de bronze. “Em circunstâncias normais elas viajariam dentro de contentores, mas como eles são poucos vão assim em placas e nós temos uma trabalhadora danada a carregar isto peça a peça”, conta. “O café, de há um ano e meio para cá, voltou a ser transportado em sacas de 60 quilos, e nós temos de desembarcá-las às costas. Há umas semanas, dei um jeito às costas e agora tenho de

estar umas semanas sem fazer esforços grandes por causa disso.” Aclara a garganta antes de se começar a rir. “Agora parece que anda toda a gente com algum tipo de mazel. Esta coisa de a estiva ter passado a ser fácil porque tudo é feito com máquinas é uma grande treita.”

Freitas pode usar um tom jocoso, mas Andreas Gülck, que comanda as operações de descarga no terminal 6, anda preocupado com os seus

homens. Trabalha há 40 anos na C. Steinweg, gigante multinacional da logística portuária. A sua equipa é especializada em carregamentos e descarregamentos de material que não cabe em contentores, então desde o início da pandemia que o trabalho se tornou, nas suas próprias palavras, “um pesadelo.”

“Neste momento os homens fazem sempre um turno de quatro horas depois de completarem os oito oficiais

de trabalho. A empresa bem gostaria que eles fizessem mais, mas isso só não acontece porque a lei alemã não o permite”, diz Gülck. Os riscos de segurança são maiores quando a massa trabalhadora tem de se esforçar constantemente até ao limite, explica. “Há cada vez mais carga a chegar fora dos contentores e somos poucos para dar conta de tudo. O problema é que formar gente nesta área demora anos, e não há tempo para isso.”

Lars Stubbe compreende as queixas de Gülck, mas diz que o problema é transversal à estiva. É o líder da central sindical Verdi, a maior do país, para todas as questões relacionadas com os trabalhadores do porto de Hamburgo. “Não se pode verdadeiramente dizer que haja menos contentores do que antigamente, o que acontece é que eles estão parados nos portos ou concentrados em alta densidade em alguns barcos. E isso está a

provocar uma pressão incomportável sobre os estivadores.”

Até há dez anos, um cargueiro raramente transportava mais de 5 mil contentores. Estudos da época (e alguns liderados pelo deputado Norbert Hackbusch) previam que em 2025 a construção naval se desenvolvesse ao ponto de conseguir criar navios capazes de transportar 10 mil unidades. “Mas o que temos hoje são embarcações construídas na China e capazes de transportar 25 mil contentores”, diz Stubbe. “Isto cria uma pressão enorme nos portos e nos seus trabalhadores. As descargas são feitas com uma enorme intensidade, mas depois não há capacidade de distribuição e as cargas acumulam-se à espera de serem transportadas dali para fora.”

Francisco Freitas sabe bem quando um desses navios entra no Elba, é quando sente que o dia se faz noite. “São tão grandes que bloqueiam o sol e um tipo tem de andar a trabalhar às escuras”, queixa-se. Mas também ele aponta que a indústria trabalha a duas velocidades. “De que servem os materiais chegarem em grande quantidade se a velocidade de expedição é tão lenta”, pergunta. Stubbe teme pelo futuro dos trabalhadores do porto. “Numa altura em que se percebe como nunca antes a necessidade e importância dos estivadores, as principais empresas que operam em Hamburgo anunciaram cortes salariais de 150 milhões para fazer face às despesas que estão a acumular com esta crise. É completamente errado, e não apenas por questões de direitos laborais. É que, sem gente para trabalhar nas descargas, a crise vai intensificar-se.”

As autoridades tentam encontrar soluções para a nova realidade. A 29 de outubro abriu a Shanghai Express, uma linha ferroviária que liga Hamburgo à China e está vocacionada em exclusivo para o transporte de mercadorias. Os terrenos mais a sul do Elba estão a ser comprados pelo porto e a ser transformadas em armazéns ao ar livre. “A aldeia onde cresci”, conta o deputado Hackbusch, “já não existe. Todas as casas de Altenwerder foram deitadas abaixo e é uma pena porque era um lugar mesmo bonito. Foi tudo terraplanado e coberto de cimento. Agora é um terminal de contentores que ficam meses e meses à espera de sair de Hamburgo.”

TEMPESTADE NO MAR

A crise de distribuição global explica-se essencialmente pelo congestionamento de portos. É isso que toda a gente parece concordar em Hamburgo, do deputado do Die Linke ao



VOLANTE Anabela Sousa, 53 anos de idade e três de camionista, tem encontrado “estradas cheias”, com “filas de quilómetros”. “Estamos com mais trabalho do que alguma vez tivemos”. Reveza-se com o marido e o filho num camião de carga com capacidade para 25 toneladas

líder sindicalista do Ver.di, passando pelos estivadores e chefes dos terminais. “Antes de entrarem no Elba, os navios têm de esperar dias, quando não semanas, ao largo de Antuérpia ou Roterdão para poderem vir descarregar”, diz Hackbusch. Ele acredita que os novos grandes navios explicam uma parte do problema, porque enchem rapidamente a capacidade dos portos. E que as coisas se complicaram quando o transporte de contentores começou a falhar e tantas matérias começaram a chegar soltas, o que adensou o problema. Mas há um terceiro fator que o deputado considera decisivo para a ordem económica global enfrentar tamanha mudança.

A crise de distribuição explica-se pelo congestionamento de portos, provocada pelos novos grandes navios. Em dez anos, a capacidade por embarcação quintuplicou para 25 mil contentores

No dia 23 de março de 2021, o “Ever Given”, um cargueiro de 400 metros de uma empresa de Taiwan que navega com bandeira do Panamá, encalhou no canal do Suez e bloqueou o tráfego marítimo mundial durante seis dias. Era um desses maiores navios do mundo e transportava 20 mil contentores de 12 metros de comprimento. Dois anos antes, a mesma embarcação tinha provocado problemas em Hamburgo, chocando contra um ferry de transporte de passageiros e interrompendo o tráfego no Elba durante várias horas.

Pelo canal do Suez passam 12% do comércio global. Meia centena de navios de carga cruzam todos os dias esta zona, mas a altura do ano em que o acidente aconteceu era particularmente ativa para a marinha mercante. Nos seis dias em que esteve encalhado, o “Ever Given” impediu a passagem de 369 embarcações, a maioria cargueiros de média e grande dimensão — e quase todos rumavam a um dos três grandes portos europeus: Roterdão, Antuérpia ou Hamburgo.

“Isto criou uma desorganização completa nos portos, desde Los Angeles até Xangai”, explica Norbert Hackbusch. “Desde então, a logística tem sido um pesadelo e o facto de não estarem a circular contentores suficientes veio agravar tudo.” Produzidos sobretudo na China e na Coreia do Sul, as grandes caixas metálicas viram a produção parar durante o confinamento por covid-19. “Enquanto que na Europa a produção essencial foi assegurada, na Ásia foi tudo fechado para impedir a propagação do vírus. Até as fábricas de contentores.”

Graças a tudo isto, o sector dos transportes viu-se de um dia para o outro com um problema para resolver. A maioria das mercadorias que chega à Europa segue viagem por comboio ou, sobretudo, estrada. Hamburgo está, aliás, rodeada por autoestradas de seis faixas que fazem a ligação direta entre os terminais de carga e o centro do país a partir de onde os produtos são entregues em toda a Europa.

“Nunca se viu isto assim”, suspira Anabela Sousa, 53 anos, camionista.

“As estradas estão sempre cheias, há filas e filas de quilómetros como nunca havia antes, e estamos com mais trabalho do que alguma vez tivemos.” Ela, o marido e o filho conduzem um camião de carga, um Man 510 de fabrico alemão com capacidade para transportar 25 toneladas. Tem uma Nossa Senhora de Fátima fluorescente no tablier, placas de matrícula com os nomes dos três: Bela, João e Ricardo. Os dois primeiros são o casal, revezam-se no turno da noite. O rapaz faz as voltas durante dia.

Anabela sempre quis ser camionista, mas só há três anos conseguiu cumprir o sonho de infância. “Lembro-me de ser miúda e fascinava-me com o som grave das buzinas. Quando cresci, torrei-me condutora de ambulâncias nos bombeiros de Sesimbra. Se havia incêndio na Arrábida, o que eu queria era aventurar-me nos carros de combate, mas não tinha carta. Agora, já depois de me tornar avó, é que posso. Gosto disto porque gosto de ajudar os outros. Na minha outra vida salvava pessoas. Agora levo-lhes os bens de que elas precisam para sobreviver.”

Teve outras vidas pelo meio. Há 20 anos mudou-se para Hamburgo. Foi dona de uma churrascaria no Portugiesenviertel, o bairro português da cidade. Abriu uma loja de manicure e criou oito filhos a fazer *nails* — a mais velha tem 32, os mais novos, gémeos, têm 14. “Foi depois quando conheci o João que percebi que a minha vida podia mudar”, conta ela agora ao volante.

Conheceram-se há cinco anos num site de encontros para maiores de 40 anos. Ele era camionista e isso era o fascínio de menina. “Um dia, ele disse-me que ia levar uma carga a Göttingen e eu disse que ia visitá-lo. Meti-me no carro depois do jantar e cheguei a casa às seis da manhã. Fiz mais de 500 quilómetros para conhecê-lo, mas valeu a pena.”

João Crujeira contava quase 30 anos na camionagem internacional. Hamburgo era destino frequente e achou que podia comprar a vida com a moça. “Não te importas que eu tenha filhos”, perguntou ela. “Se quero a galinha tenho de levar os pintos”, respondeu ele. Construíram um amor embalado no alcátraz. Ela convenceu-o a mudar-se para Hamburgo, ele deu-lhe força para tirar a carta de pesados. Agora, passam a vida na estrada.

“A camionagem tem mudado muito, e sobretudo neste último ano”, diz o homem. “Há muito mais necessidade de camiões então está a aparecer malta muito inexperiente que tem muito mais acidentes.” Não tem dúvida de que a crise dos contentores criou outra nas rodovias. “É cada vez mais

perigoso andar na estrada e nas saídas de Hamburgo isso sente-se como em nenhuma outra parte.”

A própria maneira como opera o transporte está a mudar. “Muito do que transportamos vem do porto mas já não vem em contentores. Agora temos de espalhar a mercadoria aqui atrás, arrumá-la com cuidado, e isto é um processo que demora muito mais tempo”, conta ela. Como o trânsito nas estradas junto aos portos tornou-se insuportável, a indústria da camionagem tenta arranjar manhas para lidar com os problemas.

Antigamente, carregava-se a carga em Hamburgo e levava-se ao destino, fosse em que ponto fosse da Europa. “Agora carregamos o camião às seis da tarde e levamos até Kassel, 300 quilómetros a sul. Deixamos a carga num armazém lá e voltamos para Hamburgo. Depois há outro motorista que vai lá buscar as coisas e as leva para Itália, para a Polónia ou para o Luxemburgo. Até para Portugal e Espanha. O porto está tão sobrelotado que os transportes pesados já não conseguem todos lá chegar. Perdem demasiado tempo.”

O turno de trabalho deveria terminar às seis da manhã, mas é raro acabarem-no antes das oito. “Culpa do trânsito, anda tudo a tentar despachar o que chega ao porto mas não há alcátraz para isto tudo”, diz Anabela. O trabalho muda. Até ao ano passado trabalhavam três dias e descansavam dois. “Agora é de segunda a sábado, 12 horas quando não são 14 ou 15. A sorte tem sido o confinamento, que tem deixado as estradas um bocado mais vazias de automóveis ligeiros. Mas quando as coisas voltarem ao normal ninguém vai conseguir chegar a parte nenhuma.”

As coisas vão voltar ao normal. Ninguém sabe exatamente quando, mas quase todos os especialistas apostam numa resolução da crise de distribuição no próximo ano. Ou no outro. As fábricas chinesas de contentores trabalham a toda a força neste momento. Empresas como a IKEA decidiram construir os próprios cargueiros e os navios devem ser batizados no próximo ano. A regulação do tráfego à entrada dos portos há de ficar regularizada mais tarde ou mais cedo. Mas, antes que tudo isso aconteça, vão provavelmente faltar os presentes de Natal debaixo das árvores, os materiais para construir as casas e os objetos que os decoram. No fundo, podem faltarem todos os produtos que nos habituamos a ter como certos. ●

e@expresso.impreso.pt

Texto originalmente publicado no jornal “Contacto”

FUNDAÇÃO
FRANCISCO MANUEL DOS SANTOS

FINJ
PERTINENTE

Quando há factos, há argumentos

Todos os meses, grandes temas da actualidade são apresentados usando a pertinência dos factos e os argumentos dos especialistas.

Nova entrevista com Edward Glaeser
Futuro: como serão as grandes cidades?

ASSISTA AQUI



FFMS.PT