CISION

ID: 47277088

20-04-2013

Tiragem: 27259
País: Portugal
Period.: Diária
Âmbito: Informação Geral

Pág: 30
Cores: Cor
Área: 24,08 x 30,41 cm²
Corte: 1 de 5

Porto de Lisboa. Onde a gestão do risco é feita com um joystick e peças de 40 toneladas

O corrupio de camiões, trailers e gruas é incessante entre os contentores empilhados nos terminais de Lisboa

ANTÓNIO PEDRO SANTOS (Fotos)
antonio.pedrosantos@ionline.pt
PEDRO RAINHO (Texto)
pedro.rainho@ionline.pt

Filipe vai passar as próximas duas horas do turno de trabalho a mais de 60 metros de altura, com uma vista limpa sobre o rio e a margem sul do Tejo. Por baixo da cadeira em que se senta, inclinado a uns 60 graus, na cabine de uma grua, o chão é transparente. São 8h e este estivador vai transferir contentores de um navio chegado da Serra Leoa para o atrelado de um camião estacionado na plataforma, com a ajuda de dois simples joysticks. Repete os mesmos gestos uma vez, outra e mais outra vez. Visto de fora parece um jogo de Tetris, mas com peças de 40 toneladas, puxadas por cabos para fora do navio. Filipe tira as medidas ao camião e a carga volta a descer, encaixando canto com canto nas costas do tractor.

Na mente do estivador há pelo menos um objectivo em mente: evitar o erro. Porque isso significa, quase sempre, pôr em risco a vida dos colegas que traba-

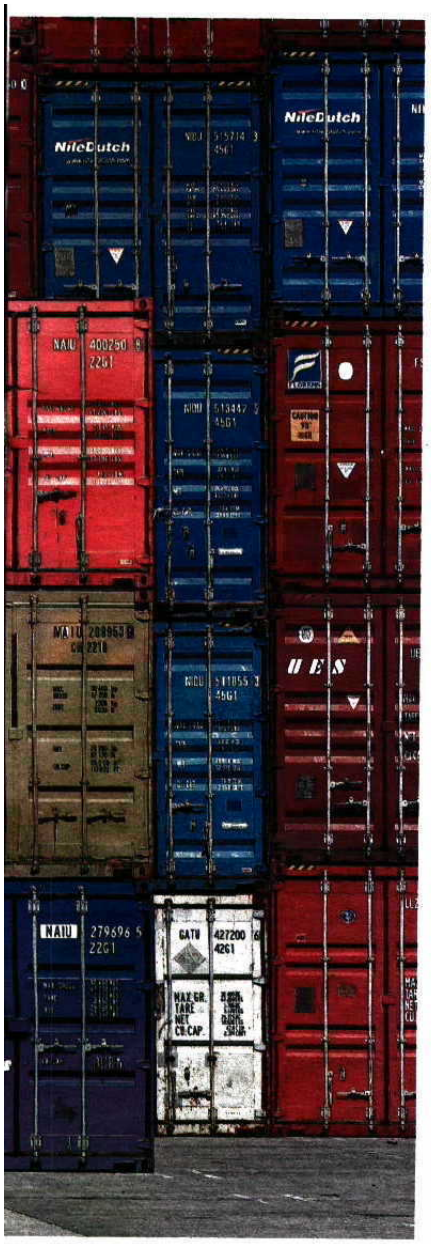
CISION

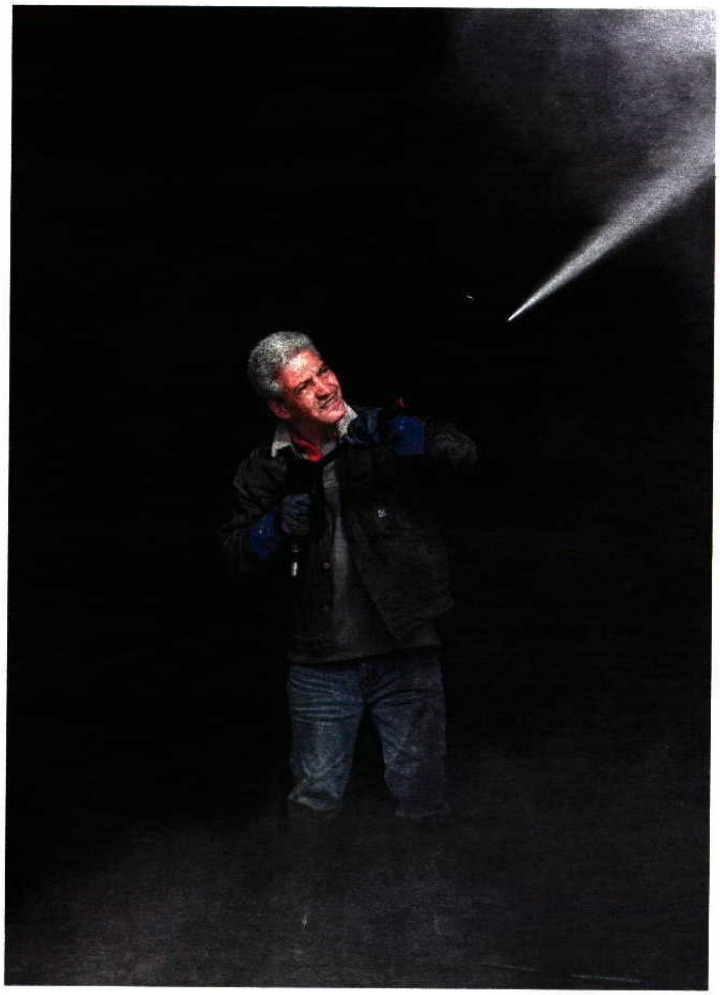
ID: 47277088

20-04-2013

Tiragem: 27259
País: Portugal
Period.: Diária
Âmbito: Informação Geral

Pág: 31
Cores: Cor
Área: 25,02 x 30,68 cm²
Corte: 2 de 5





ECONOMIA DE PESO No ano passado, os 106 trabalhadores portuários da Liscont e da Sotaus movimentaram quase 280 mil contentores de carga que chegaram ao país ou saíram para outras paragens. Em conjunto, as duas empresas que exploram o porto de Lisboa facturaram mais de 46 milhões de euros, mesmo considerando que a partir de Setembro, e até ao fim do ano, os estivadores limitaram o trabalho a um turno por dia. Na zona mais junto a terra, os trabalhadores não portuários são responsáveis pela limpeza e pela manutenção das caixas de metal.

lham no solo. No terminal de contentores, a rotina é um inimigo à espreita. E a distracção paga-se caro.

RISCO FATAL Nas oito horas que dura um turno, essa é uma certeza permanente. O ruído dos camiões que seguem pelas faixas amarelas desenhadas no alcatrão deixa a mente em permanente alerta. Qualquer passo em falso pode custar, e em regra custa, a própria vida, ou a vida de um companheiro, independentemente da função que se está a desempenhar no momento. "O risco existe para 20% dos trabalhadores, que estão a bordo do navio. Todos os outros, de acartar com sacas às costas, passaram a brincar com joysticks. Continua a ser exigente, mas há sectores de actividade muito mais duros", relativiza Álvaro Fonseca, gestor comercial da Liscont, empresa que explora o porto de Lisboa. Pedro Flora, 40 anos e 15 de estiva, não é tão linear: "Aqui há muitos acidentes, porque o ferro com a carne, já sabemos, nunca ligou e não liga. Neste sector há muitos acidentes." Nesta história, Pedro é a excepção à regra, porque já sobreviveu a dois.

O ano passado, no terminal de contentores de Santa Apolónia, um estivador que fazia uma pausa pôs-se atrás de um dos tractores do terminal, estacionado entre as dezenas de caixas de metal empilhadas em fila. Só as rodas da máquina que ajuda no transporte de contentores no terminal têm perto de um 1,70 m de altura. O colega responsável pelo tractor voltou mais cedo, deu à chave e rodou o volante, fazendo as rodas traseiras girar sobre si mesmas. Só momentos mais tarde um colega que fazia a inspecção de contentores reparou no que, ao longe, parecia um casaco esquecido no chão. Com o ruído da máquina, o condutor nem se apercebeu de que tinha esmagado o colega. "Com estes riscos, quem é que aceita receber 500 euros para vir trabalhar?", desabafa um dos responsáveis do porto de Lisboa, enquanto passa em frente de um navio atracado.

HORA DE PONTA Junto à embarcação operam duas gruas gigantes – os chamados

continua na página seguinte >>

CISION

ID: 47277088

20-04-2013

Tiragem: 27259
País: Portugal
Period.: Diária
Âmbito: Informação Geral

Pág: 32
Cores: Cor
Área: 24,44 x 31,00 cm²
Corte: 3 de 5

>> continuação da pág. anterior

pórticos. Comandada lá de cima – depois de uma viagem tremida de elevador, com vista para a cidade, para lá chegar – continua a descarga de contentores, sensivelmente ao ritmo de um por minuto. As gruas assemelham-se a aranhas gigantes, construídas em metal e sustentadas por quatro pernas que chegam a ter perto de 70 metros de altura. No topo, os estivadores que fazem o transbordo contam com os monitores de última geração para medir a força do vento, o peso e a inclinação das cargas. No convés, a uns 13 metros acima da plataforma, outro estivador de colete amarelo equilibra-se para desarmar as varas de metal, que garantem que a carga não sai do lugar, mesmo quando a altura das ondas em alto-mar engole por segundos o navio. Não há cabos de segurança ligados. Impera a confiança na experiência.

No início de Abril, um estivador teve morte imediata depois de cair de uma altura de 30 metros para dentro do porão do navio. Pedro Flora é, cada vez mais, a excepção à regra. Sem tradição de estiva na família, trabalhava no porto de Lisboa para pagar o curso de Direito e estava a três cadeiras de receber o canudo e seguir para o Centro de Estudos Judiciários. Queria fazer carreira nos tribunais. Quando "peava" um contentor (o nome que se dá a tirar as varas que impedem a carga de sair da posição), perdeu o equilíbrio e caiu, de cabeça, do convés para

CISION

ID: 47277088

20-04-2013

Tiragem: 27259
País: Portugal
Period.: Diária
Âmbito: Informação Geral

Pág: 33
Cores: Cor
Área: 24,01 x 30,82 cm²
Corte: 4 de 5

a muralha do terminal. As marcas ficaram no corpo e até agora o percurso que tinha idealizado ficou de parte. Anos mais tarde, Pedro Flora – hoje no topo da carreira de estivador – dava indicações ao colega do pórtico quando o navio "cambou" e lhe deixou a mão entalada entre um contentor e a parede do convés. "Fiquei com parte do braço esmagado e sem sensibilidade na mão esquerda." Hoje dedica-se exclusivamente à conferência de contentores, um trabalho mais administrativo.

No terminal, fora os intervalos de uma hora para almoço e jantar – religiosamente cumpridos às 12h e às 20h –, é sempre "hora de ponta", e os sons de perigo chegam de todos os lados. De cada vez que um pórtico se move na lateral, reposicionando-se em relação ao navio, uma sirene dispara, para evitar que alguém seja atropelado pela estrutura que se desloca num carril. Tanto junto aos navios como alguns metros para dentro de terra, junto aos contentores empilhados, os camiões repetem-se nas mesmas acções, dia e noite a cumprir os mesmos percursos.

Os que chegam e estacionam entre o pórtico e o navio esperam para receber a carga que entra pela primeira vez no país. Junto aos RTG – as gruas mais pequenas, de cerca de 40 metros –, outros camiões deixam cargas que acabaram de recolher de uma das três embarcações atracadas no porto, estacionada 200 metros mais abaixo. Tanto em Santa Apolónia como em Alcântara, a configuração dos terminais é sensivelmente a mesma. Há uma língua de quilómetro e meio de terra alcatroada que só vista de cima permite enquadrar as centenas de contentores de diferentes cores, alinhados em paralelo com o rio.

Junto ao Tejo ficam as cargas de importação, que na verdade estão prestes a sair do país. A meio do terminal, a secção de exportação – seguindo a mesma lógica, são **contentores** que vieram de diferentes pontos do globo com bens para serem distribuídos pelo país ou até pela Europa, de camião ou comboio. Mais ao fundo, longe do rio, as cargas vazias.

O futuro do porto de Lisboa é incerto, a longo prazo. Em cima da mesa, o governo pôs a possibilidade de transferir a actividade portuária de Santa Apolónia e Alcântara para a Trafaria, na Margem Sul, com um investimento previsto de 600 milhões de euros, que permitirá construir um porto de raiz e deixar a capital livre de contentores.

As câmaras de Lisboa e Almada são frontalmente contra a opção do governo e Álvaro Fonseca, da Liscont, vê poucos benefícios na mudança. "O que é verdadeiramente um terminal competitivo é onde estão os exportadores, é Lisboa. Os contentores destinam-se a pessoas, e quanto mais próximo eles estiverem dos centros de consumo melhor. Nós somos o melhor porto de Portugal em posição geográfica, é inquestionável", defende o gestor comercial. A questão será ainda resolvida nos tribunais.

Yard planning
Onde vai ser guardado o contentor x, para onde segue o contentor y e quando: coordenar a logística de um terminal de cargas é uma tarefa actualizada ao minuto pelos estivadores, com recurso a um sistema de informação em rede

24 EM 24
Os terminais de contentores de Alcântara e Santa Apolónia estão de serviço 24 horas por dia. O ritmo de trabalho depende do número de navios atracados no porto, mas quando não há actividade é o momento de as equipas de manutenção das máquinas entrarem no terreno. Vistos do cimo das gruas, os trabalhadores que passam junto às pilhas de contentores de quatro andares parecem um ponto no alcatrão.

ID: 47277088

20-04-2013

Tiragem: 27259
País: Portugal
Period.: Diária
Âmbito: Informação Geral

Pág: 1
Cores: Cor
Área: 5,29 x 3,55 cm²
Corte: 5 de 5

Reportagem no Porto de Lisboa.
Viagem a uma profissão perigosa

// PÁGS. 30-33