

Além de Suez. Tamanhos de navios em escalada e suas consequências

Via [LeftEast](#)

Preso

No auge da terceira onda desta pandemia, com muitos de nós sentados no que até agora parece ser um bloqueio eterno, imagens de um navio gigantesco preso dentro do Canal de Suez parecem ter proporcionado mais do que apenas uma distração bem-vinda. A embarcação, incapaz de se mover de uma forma ou de outra, provou ser imensamente relatável, se as infinitas lembranças que inundaram o éter nos últimos dias são alguma indicação. Com o navio agora figurando como um substituto para cada dilema sob o sol, o cartunista Guy Venables, em seu trabalho para o Metro Newspaper UK, talvez tenha resumido melhor o fenômeno com um desenho do navio encalhado que tem uma voz emergindo do navio dizendo: “Isto é terrível! Vamos ser usados como uma metáfora para tudo”!

O fascínio popular com o bloqueio do Suez não é surpreendente. Os navios, se pudermos ser desculpados por um momento para antropomorfizá-los, são tão carismáticos quanto os objetos feitos pelo homem podem ser. Estar ao lado de um navio porta-contêiner com as dimensões do Ever Given é uma experiência difícil de se encolher, tão maciça e avassaladora para o tamanho humano são estas novas embarcações ultra-grandes. Ao mesmo tempo, tendo nos últimos anos feito pesquisas entre os trabalhadores envolvidos na produção, operação, manutenção e (des)carregamento desses navios, nos deparamos um pouco insuperáveis com os eventos que se desenrolam no Suez. Entre alguns especialistas da indústria marítima, o fato de os navios porta-contêineres terem se tornado grandes demais tem

sido um segredo aberto por bastante tempo (por exemplo, ver Lim 1998; Merk 2015; Weisenthal e Alloway 2021). A Laleh Khalili, por exemplo, mostrou recentemente como o Canal Suez ironicamente desempenhou um papel fundamental na aceleração do crescimento dos navios, quando os petroleiros aumentaram de tamanho como resposta à crise do Suez nos anos 50 (por exemplo, 2021; ver também Khalili 2020). A parada cardíaca temporária que o Ever Given causou dentro do Canal Suez, o trabalho de Khalili e o de outros excelentes estudiosos da logística crítica mostrou (para uma visão geral, veja a valiosa lista de Charmaine Chua aqui), pode ser apenas a ponta do iceberg quando se trata dos danos que os navios porta-contêineres ultra-grandes estão causando.

Mas antes de tudo – aos fatos difíceis em terra: Durante quase uma semana, um navio de contêineres com 400 metros de comprimento ficou preso na parte sul do Canal do Suez, bloqueando todo o tráfego e causando uma perda estimada de 400 milhões de dólares americanos por hora para a economia global. A caminho de Yantian na China para Roterdã na Holanda, e com espaço para 20.000 contêineres de carga de vinte pés (TEUs) quando totalmente carregados, na manhã de 23 de março o Ever Given foi surpreendido por fortes ventos do deserto em águas rasas. Como o Estreito de Malaca, o Canal do Panamá e o Estreito de Gibraltar, o Canal de Suez – construído parcialmente por trabalhadores forçados de 1859-1869 – é uma veia vital na corrente sanguínea do comércio. Esta é a rota mais curta entre a Ásia e a Europa. Uma média de 52 navios passam diariamente pelo Canal do Suez; 12% do tráfego internacional de navios e até 30% do tráfego global de contêineres é roteado por este estreito ponto de estrangulamento. Para navios que durante a última semana foram desviados ao redor do Cabo da Boa Esperança, espera-se uma viagem significativamente mais longa. Como a fila de navios em espera cresceu para mais de 300 até 28 de março, as entregas para a Europa e para além dela sofreram grandes atrasos, enquanto os portos atualmente isolados estão se preparando

para uma verdadeira investida de navios que obstruirão suas vias navegáveis uma vez que o bloqueio tenha sido resolvido. Em resumo, esta confusão colossal certamente levará algum tempo para ser resolvida, mesmo depois que o navio se desobstruir.

Economia de contêineres em sobrecarga

Como resumimos recentemente em uma seção temática da Focaal (“Container Economies”, Leivestad e Markkula 2021), a navegação global é construída sobre intrincados sistemas logísticos, sistemas que surgiram com a invenção do moderno contêiner de navegação intermodal, e onde os princípios “Just in time” regem tudo. Com o desenvolvimento de novos sistemas de navegação e soluções tecnológicas a partir dos anos 50, tornou-se econômico transportar mercadorias e matérias-primas entre continentes, principalmente de grandes países produtores na Ásia para mercados na Europa e nos EUA (ver Levinson 2006). Os navios de contêineres transportam hoje 24% de todas as mercadorias secas do mundo, e a construção de navios cada vez maiores parecia ser a estratégia óbvia e econômica a ser adotada. A partir de meados dos anos 2000, cada vez mais empresas de navegação começaram a expandir suas frotas com navios maiores. A maior companhia marítima do mundo, a dinamarquesa Mærsk, provou ser líder neste desenvolvimento, e as companhias marítimas de propriedade asiática – muitas delas controladas pelo estado – seguiram o exemplo nos últimos anos. Entre 2005 e 2015, os navios de contêineres dobraram de tamanho. Somente desde 2017, 77 navios adicionais de mega-containers com capacidade de mais de 20.000 contêineres foram colocados em uso.

Como nós (Leivestad e Schober) também descrevemos em um próximo artigo na Anthropology Today, alguns especialistas marítimos há muito tempo têm sido céticos sobre o quão sustentáveis estes navios-caixotes ultra-grandes são na verdade – um debate que certamente voltou a incendiar-se recentemente. Antes da pandemia atingir a economia mundial no

ano passado, os preços dos navios haviam caído temporariamente para um nível recorde, o que se deveu em parte ao excesso de capacidade criado por quase todas as principais companhias de navegação que simultaneamente apostaram na introdução de navios porta-contêineres ultra-grandes. O espetacular colapso da Hanjin Shipping em 2016 (ver Schober 2021), então entre as 10 maiores empresas de navegação do mundo, é freqüentemente atribuído como um resultado direto deste excesso de capacidade. Em nossa peça na AT, discutimos como a linguagem de “economias de escala” usada para justificar esses navios é mais do que apenas de natureza performativa. É, pode-se argumentar, parte de uma falsa economia no sentido de que estes navios marcam uma redistribuição real da riqueza dos fundos públicos para as elites corporativas, ao invés da criação de nova riqueza que é sua justificação ostensiva.

O tamanho importa

Através de nossas pesquisas em um dos maiores portos de contêineres da Europa no sul da Espanha, ao redor dos estaleiros sul-coreanos e filipinos, e a bordo de vários navios porta-contêineres, nos deparamos com outros efeitos negativos que os navios porta-contêineres ultra-grandes têm causado nos últimos anos. Quando não obstruem o Canal do Suez, esses navios cada vez maiores estão frequentemente causando novos problemas para a infra-estrutura marítima, para o meio ambiente e afetam negativamente as condições de trabalho das pessoas. Menos e menos portos podem realmente acomodar os novos navios. Para aqueles portos que podem – dos quais muitos estão lutando para sobreviver em uma indústria altamente competitiva – são necessários grandes investimentos para construir guindastes cada vez mais altos, docas mais longas e armazéns de contêineres maiores. O trabalho portuário deve ser adaptado às rotas e horários dos mega-navios, e os trabalhadores tanto no mar como em terra temem que o tamanho crescente dos navios, juntamente com o tamanho cada vez menor da tripulação a bordo, acabem levando a acidentes graves. Os

aspectos ambientais da navegação em geral são significativos. Por exemplo, os leitos marítimos devem ser dragados a intervalos regulares, com grandes consequências para o ambiente marinho acima e abaixo da água (por exemplo, Carse e Lewis 2020).

Embora o Ever Given esteja agora prestes a ser liberado do canal, o drama está longe de ter terminado. Em muitos portos, os trabalhadores marítimos temem condições caóticas quando todos os navios à espera retomam o tráfego – em um momento em que a pandemia já causou muitos estragos em todo o setor. Esperamos que o incidente no Canal de Suez seja uma chamada de despertar. A escalada dos navios tem sérias consequências, e grandes partes da infra-estrutura que permitiu o crescimento do megaship são financiadas pelo dinheiro dos contribuintes. O preço do Ever Given, e dos muitos navios de seu tipo que continuarão a navegar pelos oceanos, pode acabar tendo que ser pago por todos nós.

Referências

Carse, Ashley and Joshua A. Lewis. 2020. “New horizons for dredging research.” In WIREs Water.Vol.7, issue 6 (November/December). <https://doi.org/10.1002/wat2.1485>

Merk, Olaf. 2015. “The Impact of Mega-ships. Case Specific Policy Analysis. International Transport Forum.” https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cs_pa_mega-ships.pdf

Khalili, Laleh. 2020. *Sinews of war and trade: Shipping and capitalism in the Arabian Peninsula*. London: Verso.

Khalili, Laleh. 2021. “Big ships were created to avoid relying on the Suez Canal. Ironically, a big ship is now blocking it.” In *Washington Post*. March 26. <https://www.washingtonpost.com/politics/2021/03/26/big-ships-were-created-avoid-relying-suez-canal-ironically-big-ship-is-now-blocking-it/>

Leivestad, Hege Høyer and Johanna Markkula. 2021. "Inside Container Economies". Focaal. 89: 1-11.

Levinson, Marc. 2006. The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Lim, Seok-Min. 1998. 'Economies of scale in container shipping', Maritime Policy & Management 25 (4): 361-373.

Schober, Elisabeth. 2021. "Building ships while breaking apart." Focaal. 89: 12-24.

Weisenthal, Joe and Tracy Alloway. 2021. 'Shippers saw a need for bigger vessels. They built them too big'. Bloomberg. 23 January

2021. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-01-23/shippers-saw-a-need-for-bigger-boats-they-built-them-too-big>