



José Ribeiro Pinto*

Os transportes marítimos e o Presidente da Câmara Municipal da Horta

O Sr. Presidente da Câmara Municipal da Horta, Sr. José Leonardo, disse há umas semanas na televisão que não quer que se façam baldeações de contentores para a Horta em Ponta Delgada nem na Praia da Vitória!

Mas onde é que vive este Sr. Presidente? Baldeações de contentores já se fazem, com regularidade, há mais de vinte anos, especialmente no Porto de P. Delgada!!!

Pouco tempo depois, após uma reunião com agentes do sector dos transportes marítimos de mercadorias e Câmara do Comércio da Horta, o Sr. José Leonardo declarou na televisão que não fazia sentido fazer-se baldeações de contentores (em P. Delgada ou na P. Vitória, depreendi que era a sua ideia) porque essa operação só ia aumentar o custo do frete de contentores Continente – Horta e explicava: é evidente que um contentor que venha directo de Lisboa à Horta é mais barato que outro que seja baldeado, porque na baldeação num porto intermédio havia que juntar o custo da descarga do contentor do navio para o cais mais o custo da carga do contentor do cais para o outro navio.

É claro que, infelizmente, as coisas não funcionam assim. Se a Horta recebesse milhares e milhares de contentores do Continente, então não haveria praticamente razão para se fazer baldeações dos seus contentores. Ora a realidade não é essa!

De facto, as baldeações fazem-se porque sai muito caro a cada armador levar só os seus contentores de P. Delgada para a Horta ou para S. Roque ou para as Velas. Por isso, leva os seus e os dos outros armadores. É que o Faial e o Pico só movimentam cada um cerca de 4,5% dos contentores que se movimentam em todos os portos da Região, e S. Jorge cerca de 3,5%.

Vejamos por exemplo a realidade do passado mês de Maio (só navios de contentores):

Na primeira semana do mês o Porto da Horta só recebeu o navio *Monte Brasil* da Transinsular. Na segunda só recebeu o navio *Monte da Guia* da Transinsular. Na terceira só recebeu o navio *Rebecca S* da GSLines e na quarta semana só recebeu o navio *Corvo* da Mutualista Açoreana. Ou seja, embora todas as semanas venha pelos menos um navio de cada um dos armadores do Continente aos Açores, ou seja, vêm três ou quatro navios por semana aos portos de P. Delgada e P. Vitória, a verdade é que em cada semana só um é que vai à Horta. E o mesmo acontece com o Pico e com S. Jorge.

Note-se ainda que na primeira semana o navio *Rebecca S* da GSLines, na terceira semana o navio *Monte Brasilda* Transinsular e na quarta semana o navio *Monte da Guia* da Transinsular só foram aos portos de P. Delgada e P. Vitória, onde deixaram carga para estes portos e, naturalmente, para os outros.

O porto da Horta movimentou no ano passado 5143 contentores cheios. Ou seja:

em média movimentou 99 contentores por semana. Dividindo pelos três, cada um terá, em média 33 contentores por semana para o Faial (32 para o Pico e 25 para S. Jorge).

Fica assim claro porque é que cada um destes portos só recebe um navio por semana. É porque este navio leva os seus contentores e os dos seus concorrentes que tiveram que os baldear em P. Delgada, pois, se assim não fosse, os preços dos contentores seriam ainda mais caros do que já são actualmente.

E isto acontece porque o Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de Janeiro que estabelece o regime jurídico da cabotagem nacional diz no seu Artigo 5.º, n.º 1 que os armadores que transportem contentores entre o continente e os Açores têm que a) efectuar ligações semanais entre o continente e a Região; ... c) estabelecer itinerários que garantam uma escala quinzenal em todas as ilhas; ... d) garantir que o tempo de demora da expedição da carga entre a origem e o destino não ultrapassa sete dias úteis; g) Praticar o mesmo frete para a mesma mercadoria independentemente do porto ou ilha a que se destine; ...

Daqui resulta que todos os armadores teriam que ir a todos os portos. Mas o n.º 2 do mesmo artigo diz que “Sem prejuízo do disposto no número anterior, os armadores... podem assegurar a cabotagem insular, através do recurso à subcontratação, desde que obtenham autorização das entidades competentes” (sublinhados meus).

Creio que, de tudo o que atrás ficou escrito, se percebe porque é que os três armadores fazem baldeação dos seus navios para os dos outros. E também se fica a entender porque é que os fretes são tão caros para todas as ilhas dos Açores.

Há oito anos como presidente da Câmara Municipal da Horta, o Sr. José Leonardo já devia ter percebido isto e que o nosso problema - de todas as ilhas e não só do Faial - não é termos ou não navios directos do Continente para cada ilha, mas sim termos pouca carga e não termos um sistema de distribuição de mercadorias inter-ilhas eficiente que ajude a tornar os preços mais baixos e a desenvolver um verdadeiro mercado interno.

É por isso que o Governo Regional deve realizar um estudo de viabilidade económica, *ISENTO*, de diferentes modelos de transporte marítimo de mercadorias, que contemple o transporte do Continente para os Açores e a distribuição e transporte de carga inter-ilhas, conforme proposto na nossa Assembleia Legislativa, quer o Sr. José Leonardo goste ou não

De facto, os nossos filhos merecem mais e melhor...!

**Engenheiro Civil, ex-Trabalhador Portuário, não respeita o chamado Acordo Ortográfico*



Daniel Bastos

A emigração de futebolistas portugueses

Um dos aspetos que mais se tem acentuado nas últimas décadas em Portugal, ao nível do futebol, uma das modalidades, senão a mais importante modalidade desportiva do país, é a emigração de jogadores nacionais para os quatro cantos do mundo. Como salientam João Nuno Coelho e Nina Clara Tiesler, no estudo *O paradoxo do jogo português: a omnipresença do futebol e a ausência de espectadores dos estádios*, parece mesmo “que hoje o país é conhecido no estrangeiro especialmente pelo futebol e respectivas celebridades”.

Não obstante, o mediatismo de jogadores como Cristiano Ronaldo, João Félix, Bruno Fernandes ou Renato Sanches, o rol hodierno da diáspora futebolística lusa não se cinge apenas aos casos mais famosos, pelo contrário, espraia-se por inúmeros atletas que impelidos por motivos profissionais ou razões financeiras, ciclicamente optam por jogar no estrangeiro.

Ainda num dos últimos estudos elaborados pelo Observatório do Futebol do Centro Internacional de Estudos do Desporto (CIES), em 2019, havia 362 jogadores lusos a jogar em campeonatos estrangeiros. Contexto que contribuiu para que Portugal fosse nesse ano o 13.º país com mais atletas profissionais de

futebol a jogar além-fronteiras, sobretudo, em Inglaterra, o principal destino dos portugueses, seguido de Espanha e da Grécia.

De acordo com o estudo em causa, o topo dos países exportadores de jogadores de futebol foi em 2019 ocupado pelo Brasil, que teve nesse ano 1600 futebolistas a atuar no estrangeiro, seguido da França, com 948 atletas, e da Argentina, com 913.

Ainda ao nível dos atletas portugueses que jogam no estrangeiro, é também cada vez mais notório o número crescente de lusodescendentes que integram plantéis de equipas de tradicionais países de destino da emigração portuguesa. Mormente a França, Suíça e Luxemburgo, e que por via do seu talento futebolístico já integraram as convocatórias da Seleção Nacional, como é o caso, entre outros, de Raphael Guerreiro, Anthony Lopes, Cédric Soares ou Adrien Silva.

Os dados vindouros sobre a emigração de futebolistas lusos devem seguramente continuarem nesta senda de incremento, catapultando estes atletas como autênticos embaixadores da projeção do nome e dos valores de Portugal no Mundo.