

Quando os ajudantes do Pai Natal trabalham na Alemanha em part-time

Perto de 40 aviões com bens de todo o mundo chegam diariamente a Colónia. Voltam a levantar horas depois, cheios de novas encomendas para redistribuir pelo mundo

FILIPE PAIVA CARDOSO, em Colónia
filipe.cardoso@ionline.pt
ANTÓNIO PEDRO SANTOS (Fotos)
antonio.pedrosantos@ionline.pt

Encontrou num site a prenda perfeita para este Natal. Mais barata que outras, bem mais original que o costume. Nada como o comércio electrónico, o verdadeiro Pai Natal do século XXI. Login, adicionar ao cesto de compras, “envio urgente”, pagar. Feito. Daqui a nada a prenda chega. E nem tem de se preocupar com o que é necessário para que tal seja possível – aliás, pensando bem, nem sabe onde é que está aquilo que comprou. Mas ter a globalização a funcionar em prol da comodidade não é preocupação sua, isso fica para os ajudantes do Pai Natal do novo século: uma carrinha, um avião e milhares de estudantes em part-time que ganham 15 euros/hora e que trocaram o Pólo Norte por Colónia.

É no aeroporto desta cidade alemã que se encontra o centro de distribuição europeu da UPS, a maior empresa mundial de entrega de encomendas, e onde diariamente, das 23h às 6h da manhã, chegam e partem 37 aviões de carga – entre eles 24 Boeings e quatro McDonnell Douglas 11 – com a missão de garantir que tudo chega a todo o lado à hora certa. Com três pistas, capacidade para processar 110 mil encomendas/hora, graças a uma infra-estrutura com 75 mil metros quadrados, três andares e 30 quilómetros de passarelas rolantes, é na calma da noite que o parente menos mediático da aviação, o transporte de carga, acorda.

LISBOA, 17H Há um livro que precisa de chegar a Manchester amanhã de manhã. Impossível. Ou não? O avião da UPS dedicado a Portugal parte da Portela em direcção a Colónia, com paragem no Porto, às 19h, a tempo de levar o livro. Do Sá Carneiro, o avião sai minutos antes das 21h. Chega à Alemanha pouco depois das 23h locais. Antes das 2h da madrugada já o livro foi descarregado do avião, saiu do contentor, sofreu os horrores de uma gigantesca máquina de pinball de 30 quilómetros de comprimento que, à medida que lê códigos de barras, vai desviando cada embalagem para o destino correcto, até chegar ao esborrega final – em espiral e que faria as delícias de qualquer criança – que deixa o livro num contentor: no caso, aquele que vai para o avião que segue para o aeroporto de East Midlands. Este voo parte às 2h08 de Colónia, com mais de

uma dezena de contentores de encomendas para aquela região. Enquanto este parte, o avião português está quase cheio outra vez, agora com os envios do mundo para Portugal – incluindo a tal prenda perfeita, quem sabe, que chegou horas antes num dos outros 36 voos. Sai de Colónia às 3h43, chega ao Porto às 5h45 locais, deixa parte da carga e arranca para a Portela, onde é definitivamente esvaziado, para descansar até às 19h, hora em que o seu ciclo recomeça – não só em Lisboa, como em todo o mundo. Entretanto, ainda não são 9h em East Midlands e o nosso livro já está numa carrinha, na sua viagem final.

COLÓNIA, 23H Com 27 aviões a chegar da Europa, seis dos Estados Unidos e quatro da Ásia, incluído dois gigantes B747-400F, é uma questão de segundos até a calma dar lugar à tempestade. Um barulho semelhante a dez máquinas de lavar a funcionar em simultâneo (30 quilómetros de tapetes rolantes, é obra) é o sinal de que a loucura começou. Na mesma medida em que um súbito silêncio às 2h30 servirá de sinal de que a loucura acabou. Aviões a chegar, centenas de contentores para descarregar, outros tantos à espera de ser carregados. Até às 2h30 é assim. Perto de 300 mil encomendas chegam, separam-se e organizam-se através de uma auto-estrada de passarelas rolantes que enche três andares com o chão em grade – é só olhar para baixo e, passado o susto de constatar que estamos em cima de uma conduta de ar do metro versão gigante, conseguimos ver todo o processo a acontecer. Tira do contentor, mete na passarela, vol-

tas e voltas e mais voltas, flashes de leitores de códigos de barras a disparar, pinball para aqui, pinball para ali, separa, acomoda, novo contentor. “É para a eventualidade de fogo, o fumo assim liberta-se pelas clarabóias”, dizem-nos sobre o chão. Qual chão? Ah, a conduta de ar gigante onde estamos, é verdade.

A gerir esta auto-estrada de passarelas rolantes está uma equipa de mais de 10 controladores “aéreos”, versão armazém. Fechados numa sala dividida em três degraus – mecânica, informática e operações –, a função é simples: a cada um destes controladores cabe monitorizar dois ecrãs gigantes e outros dois monitores para coordenar horas de chegada/partida de camiões e aviões e assegurar que os contentores são eficientemente utilizados.

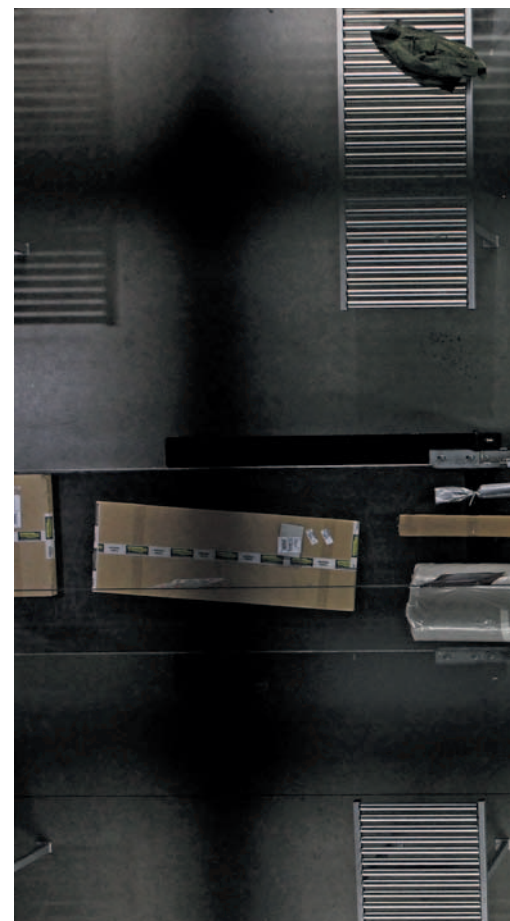
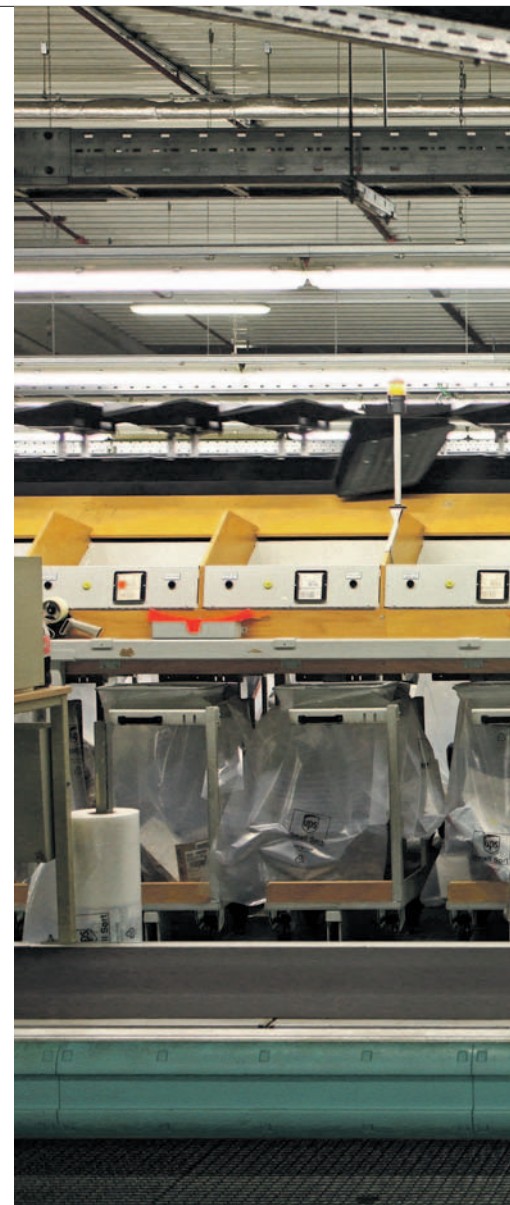
LAPÓNIA, SÉC. XXI Aos ajudantes em part-time do Pai Natal cabe outra missão que passa pelas encomendas mais pequenas, que a industrialização da infra-estrutura da UPS obriga a um tratamento mais cuidado e individual. Amazon.com, Amazon.it, Amazon.fr... Os logótipos em várias destas embalagens mais pequenas – recolhidas individualmente e acomodadas em conjunto – não deixam margem para dúvida: a Amazon tem uma quota enorme das encomendas geridas por este centro.

São duas as missões dos ajudantes. Uns assistem à divisão das encomendas pequenas, para acomodá-las em conjunto em sacos maiores, recolocando-os em circulação; outros têm por responsabilidade a reposição de códigos de barras eventualmente rasurados nas viagens que realizaram até chegarem a Colónia. A troca de 12,6 euros por hora, mais 2,5 euros/hora de suplemento nocturno, está nas mãos destes ex-duendes-agora-estudantes-trabalhadores grande parte do comércio electrónico mundial, e é das mãos deles que depende a chegada, ou não, de muitas das prendas neste Natal.

A UPS estima que esta época festiva provoque um aumento de até 60% no total de embalagens processadas em Colónia, o que obriga a um reforço das equipas. Ou talvez não. “No Natal até os directores vão ajudar, aqui ou a guiar os camiões com encomendas”, comenta Carsten Helsen, relações públicas da UPS. Talvez seja isto a que se chama a produtividade alemã. Não admira que o Pai Natal não tenha sobrevivido: não consta que ajudasse os duendes ou mesmo que lhes pagasse ordenado.

O part-time de 3h30 rende mais de 52 euros/dia no centro de operações de Colónia, com 2300 empregados

Frota da UPS na Europa chega a 37 aviões, entre os quais dois B747-400 e uma dezena de B767-300 Extended Range



263

A UPS investiu no seu primeiro avião em 1981, contando agora com 263 aeronaves na sua frota, perto de 40 das quais na Europa.