

Análise do setor de transporte marítimo no Panamá — 1970-2009*

Jacqueline Angelica Hernández Haffner**

Professora do Departamento de Ciências Econômicas
da Universidade Federal do Rio Grande
do Sul (UFRGS)

Nadiuzka O. Ramos Troetsch***

Graduada em Relações Internacionais pela UFRGS

Resumo

Neste artigo, é feita uma análise da importância do setor de transporte marítimo no Panamá. Os dados comprovam que essa é a principal rede de circulação de mercadorias, com menor custo, segurança e eficiência. Para atender à demanda de volume de carga transportada, o setor de transporte marítimo vem sofrendo alterações tecnológicas na infraestrutura dos navios, dos portos e nas estratégias logísticas. Assim, o objetivo geral deste trabalho é analisar o desenvolvimento desse setor no Panamá e sua evolução dentro do quadro geral da indústria marítima mundial. Para isso, fez-se o levantamento histórico dessa indústria, caracterizando-se o setor de transportes marítimos e determinando-se as principais mudanças técnicas e operacionais ocorridas a partir de 1970. A pesquisa mostra, ainda, a preparação do Panamá para enfrentar a demanda por essa atividade.

Palavras-chave: transporte marítimo; Panamá; comércio.

Abstract

On this article was made an analysis of the importance of the maritime transportation sector in Panamá. The statistics prove that this is the main traffic network of merchandise, with less cost, security and efficiency. For these reasons, the sector of maritime transportation is passing through technologic changes on the infrastructure of ships, ports and logistics strategies to attend the request of the cargo capacity to be transported. This way, the general objective of this paper is to analyze the development of this sector in Panama and its increase, inside the general perspective of the worldwide maritime industry. A survey was made about the history of this industry, characterizing the maritime transportation sector, determining the main technical and operational changes that occurred

* Revisora de Língua Portuguesa: Maria Inácia Flor Reinaldo.
Artigo recebido em 03 fev. 2011.

** E-mail: jacqueline_haffner@hotmail.com

*** E-mail: troetsch_nady@hotmail.com

since 1970. The research also indicate that, how Panama is getting prepared to envisage the request for this activity.

Key words: marine transportation; Panamá; trading.

1 Introdução

Há muito tempo, o homem explora o mar como meio de locomoção. O transporte aquaviário tem grande eficiência energética e, por isso, torna-se uma opção econômica e segura para o deslocamento de mercadorias. Realizar o transporte internacional não é uma tarefa simples: exige uma gama de profissionais de muitas áreas distintas e uma rede de conexões em terra que viabilizem sua maior eficiência. Observa-se que o mercado de transporte de cargas por via marítima está em franca expansão, e a globalização, marcada por uma comunicação cada vez mais dinâmica, exige transportes eficientes para longas distâncias.

Por esses motivos, o setor de transporte marítimo vem sofrendo alterações tecnológicas na infraestrutura dos navios, dos portos e nas estratégias logísticas para atender à demanda de volume da carga transportada. Essas modificações geram novos sistemas de articulação do transporte marítimo, que, por sua vez, exigem novos marcos de funcionamento dos terminais portuários e novas capacidades de seus operadores. Devido a isso, a expressividade econômica dessa atividade é grande o suficiente para provocar significativo interesse da sociedade como um todo, dos estrategistas do setor privado e dos formuladores de políticas públicas.

O Panamá possui, no seu Canal, uma importante via interoceânica para o mundo. Trata-se de um caso ainda mais significativo, pois o Canal é um dos principais responsáveis pelo PIB panamenho. Somando-se o setor de transportes, armazenamento e comunicações, observa-se que essa via interoceânica tem a seguinte participação no PIB nacional dos últimos anos: em 2007, foi de 17,0%; em 2008, 15,5%; em 2009, 6,6%; e, em 2010, 14,6%. É o que se observa na Tabela 1.

A grande vinculação do País com a indústria marítima mundial evidencia-se pela localização, em seu pequeno território, de quatro portos internacionais de grande importância para a América Latina, de toda uma cadeia envolvendo o segmento marítimo, como oficinas especializadas para navios, centrais de abastecimento de combustíveis, seguradoras marítimas, centro financeiro e bancário e a Zona de Livre Comércio de Colón.

O País ainda exibe uma atividade logística intensa, envolvendo dois diferentes oceanos e a integração com outros meios de transporte, como o transporte multimodal¹, através de ferrovias e rodovias. Nessa interação, a maior parte das mercadorias que chegam aos portos panamenhos não se destina ao País, mas a outros países da América Latina. Os seus portos ainda contam com grandes áreas de armazenamento de cargas.

Analisando o cenário mundial de transportes, observa-se que 80% das transações são feitas pelo mar. O custo do frete representa, em média, 10% do custo dos produtos, podendo atingir níveis mais elevados, como no caso do minério de ferro. A distribuição da frota mundial é concentrada, com 10 países detendo 65% da frota mundial. Dessa forma, os países que detêm frotas podem interferir marcadamente no controle dos preços do frete e influenciar a competitividade internacional.

O mercado de navegação passou por duas grandes mudanças no século XX: a primeira no transporte de carga geral, e a segunda no transporte de granéis. Durante os anos 60, o crescente volume de carga inviabilizou o sistema de manipulação de carga geral então empregado. Esse sistema tratava a carga de maneira individual, embalando uma a uma. As cargas passaram, então, a ser colocadas em unidades padrão, contêineres² ou paletes³, o que teve excelentes resultados. O processamento da carga ganhou em economia,

¹ Articulação entre vários meios de transporte, a fim de tornar mais rápida e eficaz a condução de mercadorias até ao seu destino final, bem como as operações de transbordo. Essa forma de transporte, portanto, utiliza-se de qualquer tipo de condução que se fizer necessária, desde caminhões até navios e aviões.

² Equipamento utilizado para transportar carga. Trata-se de um recipiente de metal ou madeira, geralmente de grandes dimensões, destinado ao acondicionamento e transporte de cargas em navios, trens, etc. É também conhecido como cofre de carga, pois é dotado de dispositivos de segurança previstos por legislações nacionais e por convenções internacionais. Atualmente, consiste em uma unidade de carga independente, com dimensões padrão em medidas inglesas (pés). A unidade base geralmente considerada é o TEU (sigla de *twenty-foot equivalent unit*, ou em português, "unidade equivalente a vinte pés"), que é o tamanho padrão do comprimento contêiner.

³ Estrutura de agrupação da carga, fabricada geralmente com madeira. Sua finalidade é transportar cargas, geralmente frutas.

segurança, rapidez e facilitou a interface com os modais, por facilitar sua retirada de bordo e a colocação imediata em caminhões ou trens.

Para se ter um parâmetro de comparação, no início da década de 60, uma mercadoria transportada da Europa para os Estados Unidos poderia levar alguns meses para chegar. Atualmente, o intervalo de tempo é de apenas alguns dias. Em resumo, a nova forma de organizar a carga a bordo dos navios de carga geral⁴ resolveu o problema fundamental desse setor e permitiu o desenvolvimento da economia global (Stopford, 1997).

A revolução dos transportes a granel ocorreu por uma alteração na forma de encará-los. Eles passaram a

ser vistos como um elo na cadeia logística, na qual investimentos poderiam aumentar a produtividade. Foram desenvolvidos sistemas de manobra de carga de grande rapidez. Observou-se que, muitas vezes, é mais vantajoso importar certas matérias-primas de países distantes do que comprá-las de fornecedores próximos, cujo transporte se dá por terra. O aumento dos deslocamentos de navios teve um papel importante nessa economia: no período 1945-95, os navios-tanque tiveram seu tamanho multiplicado 20 vezes, e os graneleiros sólidos aumentaram de 10 a 15 vezes (Stopford, 1997).

Tabela 1

Produto Interno Bruto, por atividade econômica, a preço comparativo, no Panamá — 2007-10

DISCRIMINAÇÃO	VALOR (em milhões de balboas de 1996)					COMPOSIÇÃO %		TAXAS DE CRESCIMENTO			
	2007	2008	2009 (1)	1º sem./09	1º sem./10	1996	2010 (1)	2007	2008	2009 (1)	2010 (1)
PRODUTO INTERNO BRUTO	17 084,4	18 812,9	19 414,1	9 436,9	10 008,8	100,0	100,0	12,1	10,1	3,2	6,1
Bens	3 226,7	3 681,8	3 656,8	1 872,3	1 880,7	22,7	18,8	8,7	14,7	-0,7	0,4
Agricultura (2)	1 045,0	1 131,6	1 050,3	534,9	506,2	7,0	5,1	0,6	8,3	-7,2	-5,4
Minério	197,8	259,0	270,4	142,2	148,8	0,3	1,5	24,0	30,9	4,4	4,6
Indústria manufatureira	1 126,7	1 170,9	1 165,7	584,6	587,6	11,9	5,9	5,6	3,9	-0,4	0,5
Construção	857,2	1 120,3	1 170,4	610,6	638,1	3,5	6,4	21,8	30,7	4,5	4,5
Serviços básicos	3 901,8	4 448,7	4 747,1	2 300,1	2 600,3	15,4	26,0	15,8	14,0	6,7	13,1
Eletricidade, gás e água	484,3	502,9	540,8	266,9	282,2	3,2	2,8	8,2	3,8	7,5	5,7
Transporte, armazenamento e comunicações	3 417,5	3 945,8	4 206,3	2 033,2	2 318,1	12,2	23,2	17,0	15,5	6,6	14,0
Outros serviços	9 202,5	9 911,0	10 189,6	4 905,2	5 153,4	58,0	51,5	10,5	7,7	2,8	5,1
Comércio, restaurantes e hotéis	3 012,6	3 231,1	3 287,1	1 470,6	1 618,8	17,0	16,2	11,3	7,3	1,7	10,1
Estabelecimentos financeiros, seguros, imóveis e serviços	4 022,5	4 410,2	4 560,0	2 278,2	2 346,6	24,5	23,4	12,1	9,6	3,4	3,0
Propriedades	1 568,0	1 718,9	1 874,3	922,4	981,3	9,4	9,8	7,8	9,6	9,0	6,4
Serviços pessoais comunitários e sociais	2 167,4	2 269,7	2 342,5	1 156,4	1 188,0	16,5	11,9	6,5	4,7	3,2	2,7
Serviços governamentais	1 272,7	1 321,0	1 353,3	663,2	670,3	11,0	6,7	3,3	3,8	2,4	1,1
Comissão do setor bancário	379,8	403,9	430,4	223,0	231,7	2,9	2,3	1,5	6,3	6,5	3,9
Direitos de importação (3)	1 133,2	1 175,3	1 251,0	582,3	605,9	6,8	6,1	20,0	3,7	6,4	-53,5

FONTE: CEPAL.

(1) Dados preliminares. (2) Inclui a pecuária, a silvicultura e a pesca. (3) Inclui parte do imposto de transferência de bens móveis que não foram registrados em valores agregados setoriais.

⁴ Outro tipo de navio, construído para carregar cerca de 4.000 contêineres. Esse tipo de navio recebeu o título de maior meio de transporte já construído.

2 Canal do Panamá

O Canal do Panamá, que, em 2014, completará um século de fundação, é tão importante para o País, que existe até um ministério para tratar do assunto. Trata-se do Ministério dos Assuntos do Canal. Conforme Omar Enrique Iturralde Shailer, o Canal do Panamá é um dos fatores determinantes para o desenvolvimento histórico e para o andar da luta política na sociedade panamenha, no transcurso de várias décadas. Segundo a Lotería Rev. Cult. (2007), a ideia da construção de uma via transísmica entre os oceanos Atlântico e Pacífico, que impregnou a mente dos europeus e dos habitantes do hemisfério ocidental, surgiu no século XVI.

A mesma revista aponta que as explorações dos supostos traçados do Canal, no século XIX e no princípio do século XX, suscitaram uma grande atividade na vida não só dos panamenhos, mas de toda a América Latina. A construção afetou o balanço do desenvolvimento das redes de transporte regional e mundial, ativou o crescimento da economia e o desenvolvimento social de vários países. A grande importância econômica, política e estratégico-militar do Canal despertou o interesse das potências mundiais.

Os governos, os círculos diplomáticos, as entidades empresariais, a imprensa e a sociedade científica estiveram envolvidos em várias discussões, com o objetivo de viabilizar uma solução para a construção do Canal do Panamá. A luta pelo domínio dessa artéria de caráter mundial, pela determinação das condições de sua construção e exploração, influiu no desenvolvimento das relações internacionais. Nos séculos XIX e XX, esses problemas e contradições foram levantados pelos Estados Unidos, pela Rússia, assim como por muitos países da América Latina e da Europa (Lotería Rev. Cult., 2007).

O Canal do Panamá conta com 79,6 quilômetros de extensão, cortando o istmo do Panamá, ligando, assim, os oceanos Atlântico e Pacífico. Possui quatro grupos de eclusas⁵ no lado do Pacífico e uma no Atlântico. Sua inauguração ocorreu no dia 15 de agosto de 1914.

No campo das relações internacionais, a construção do Canal do Panamá representou, para os Estados Unidos, um reforço estratégico e militar. O País utilizou o Canal durante a Primeira Guerra Mundial, para revitalizar

sua frota devastada no Oceano Pacífico. O Canal e a Zona do Canal foram administrados pelos norte-americanos até 1999, quando a administração passou a ser dos panamenhos, conforme previsto pelo Tratado Torrijos-Carter, assinado em 7 de setembro de 1977.

Atualmente, o Canal é administrado pela Autoridade do Canal do Panamá (ACP), criada no capítulo XIV da Constituição panamenha, que define privativamente a forma de administração, funcionamento, conservação, manutenção, melhoramento e modernização do Canal, assim como seus serviços e atividades conexos, de acordo com as normas constitucionais legais vigentes, a fim de que ele funcione de maneira segura, contínua, eficiente e rentável.

A Lei Orgânica de 11 de junho de 1997 estabeleceu as normas para a organização e o funcionamento do Canal. Devido a sua importância e natureza, a Autoridade do Canal do Panamá goza de autonomia financeira, patrimônio próprio e direito administrativo. AACP é dirigida por um administrador e um subadministrador e possui uma Junta Diretiva integrada por 11 membros. O administrador é um funcionário executivo de maior hierarquia, representante legal da entidade e responsável por sua administração e pela execução das políticas e decisões da Junta Diretiva. O mandato do administrador é de sete anos, podendo ele ser reeleito por um período adicional.

A composição dos 11 membros da Junta Diretiva é feita da seguinte maneira:

- a) nove membros são indicados pelo Presidente da República, com acordo do Conselho de Gabinete e ratificação da Assembleia Legislativa pela maioria absoluta dos seus membros;
- b) um membro é designado pelo Poder Legislativo, que sobre ele possui o direito de livre nomeação e remoção;
- c) um membro, que tende a ser o Ministro de Estado para Assuntos do Canal, presidirá a Junta Diretiva, devendo ser indicado pelo Presidente da República (www.pancanal.com).

Atualmente, o Canal do Panamá está passando por reformas, que tiveram aprovação em um referendo de 2006. Trata-se de obras de ampliação, as quais deverão estar concluídas em 2014. Nesse ano, o Canal abrirá suas comportas, por meio de um novo conjunto de eclusas, a tempo para as comemorações do seu centenário. O custo do investimento da construção do terceiro jogo de eclusas será de US\$ 5,2 milhões. Conforme a Professora Vielka Vásquez de Ávila, da Universidade do Panamá, pelo Canal do Panamá passam atualmente “4% do comércio mundial”, e, graças à

⁵ Uma eclusa ou comporta é uma obra de engenharia hidráulica que consiste em uma construção que permite que navios subam ou desçam rios ou mares em locais onde há desníveis (barragem, quedas de água ou corredeiras). Eclusas funcionam como degraus ou elevadores para navios: há duas comportas separando os dois níveis de rio ou mar.

ampliação, o Canal terá plenas condições, a partir de 2015, de fazer frente ao que seria um possível aumento de até mais de 6% do comércio mundial na região (www.wharton.universia.net).

A mesma autora aponta que a ampliação permitirá o aumento do tamanho dos navios que transitarão pelo local. Com isso, o número de toneladas do Atlântico para o Pacífico praticamente duplicará, podendo chegar a 600 milhões ao ano, ante os 340 milhões atuais. De acordo com informações fornecidas pela Autoridade do Canal do Panamá (ACP), esse salto espetacular será possível porque o novo conjunto de eclusas possibilitará a travessia de navios de grande porte, batizados de Post-Panamax⁶, cujas dimensões extraordinárias permitem economias de escala e, ao mesmo tempo, reduzem entre 7% e 17% o custo operacional por contêiner. Seus 366 metros de comprimento equivalem a mais de sete piscinas olímpicas e comportam até 12 mil contêineres em seu interior.

Uma das principais razões que levaram as autoridades panamenhas a decidirem pela ampliação do Canal foi a perda de competitividade da infraestrutura atual, que não permitia a passagem dos Post-Panamax. A crescente demanda por esses meganavios elevaria a frota mundial de navios-contêineres em 37% no ano de 2011, o que explica a necessidade imperiosa de adaptação do istmo às novas estruturas de navegação.

Depois de centenas de estudos, a Autoridade do Canal do Panamá (ACP) chegou à conclusão de que, com essa obra, sua participação de mercado na rota que vai do norte da Ásia em direção à Costa Leste dos Estados Unidos passaria de 38% para 41% em relação à queda que sofreria se continuasse com a infraestrutura atual (www.wharton.universia.net).

O Canal do Panamá serve a mais de 144 diferentes rotas de transporte em todo o mundo e conecta as principais artérias comerciais, oferecendo um serviço confiável e eficiente a todos os navios. A principal rota é a que une o nordeste da Ásia à Costa Leste dos Estados Unidos. Por essa rota, em 2008, foram transportadas 83,7 milhões de toneladas de carga. E, pela também importante rota que une a costa oeste da América Central à Costa Leste dos Estados Unidos, ocorreu o transporte de 11 milhões de toneladas de carga.

Atualmente, o Canal do Panamá emprega 9.000 pessoas de todas as partes do País e aporta ao Tesouro Nacional de Panamá aproximadamente US\$ 200 milhões, que representam 15% de seus ganhos anuais e são utilizados para melhorar a infraestrutura do País com relação à educação, saúde, estradas, etc.

É importante ressaltar que o Canal do Panamá foi bastante afetado pela crise mundial, o que provocou a redução do número de mercadorias que por ele transitaram entre 2009 e 2010, como se pode observar na variação dos índices que avaliam o crescimento dos diferentes setores econômicos que fazem parte do Canal (Tabela 1).

A Tabela 2 mostra as principais rotas comerciais do Canal do Panamá.

A Tabela 3 apresenta dados do tráfego de navios no Panamá e os principais resultados econômicos dos processos envolvidos no setor.

⁶ Navios de grande porte que suportam mais de 4,5 mil TEUs.

Tabela 2

Principais rotas comerciais no Canal do Panamá — 2009-10

ROTAS COMERCIAIS DOS CARGUEIROS	ANO FISCAL 2010		ANO FISCAL 2009		PORCENTAGEM DE INCREMENTO OU DECRÉSCIMO	
	CP/SUAB (1)	Cargas	CP/SUAB (1)	Cargas	CP/SUAB (1)	Cargas
	(toneladas líquidas)	(toneladas longas) (2)	(toneladas líquidas)	(toneladas longas) (2)	(toneladas líquidas)	(toneladas longas) (2)
Costa Leste dos EUA-Ásia	122 598	83 224	119 513	79 113	2,6	5,2
Costa Leste dos EUA-costa oeste da América do Sul	25 857	23 848	30 852	23 641	-16,2	0,8
Resto do mundo	183	151	542	330	-66,3	-54,1
Europa-costa oeste da América do Sul	21 759	13 291	20 463	11 707	6,3	13,4
Europa-Ásia	2 100	1 899	5 773	3 290	-63,6	-63,6
Europa-Costa Oeste dos EUA/Canadá	7 655	7 738	6 781	7 321	12,9	5,7
Costa Leste dos EUA-costa oeste da América Central	10 951	10 328	10 317	9 674	5,7	6,7
Costa a costa sul-americana	18 607	12 702	14 043	9 819	32,4	29,2
Antilhas-costa oeste da América Central	3 091	1 578	7 658	4 522	-59,6	-65,1
Costa a costa dos EUA (inclui Alasca e Havai)	13 661	5 960	14 048	6 363	-2,8	-6,3
Costa Leste dos EUA/Canadá-Oceania	2 119	1 413	3 458	1 776	-39,8	-23,2
Costa leste da América do Sul-Costa Oeste dos EUA/Canadá	3 982	3 496	3 158	3 178	26,1	10,0
Subtotal	232 563	165 628	236 606	160 735	1,80	3,0
Outras rotas	67 240	39 188	61 707	37 160	8,8	5,1
TOTAL	299 803	204 816	298 313	197 896	0,3	3,4

FONTE: Site oficial do Canal do Panamá (www.Pan Canal.com).

(1) CP/SUAB é o sistema universal de tonelagem dos navios no Canal do Panamá. (2) Tonelada longa é a unidade de peso do Sistema Inglês de Medidas, equivalente a 2,16 libras ou 1.016kg.

Tabela 3

Tráfego no Canal do Panamá — 2004-10

a) valores absolutos							
DISCRIMINAÇÃO	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (1)	2010 (1)
Número de passageiros	14 035,0	14 011,0	14 194,0	14 721,0	14 702,0	14 342,0	14 230,0
Renda de pedágio (US\$ milhões)	757,7	847,6	1 026,4	1 183,9	1 317,5	1 438,2	1 482,1
Renda de serviços marítimos	239,0	269,2	318,4	354,3	428,0	379,0	...
Total de renda por passagem	996,7	1 116,8	1 344,8	1 538,2	1 745,5	1 817,2	1 482,1
Toneladas longas de carga (t milhões) (2) ...	200,2	193,8	211,7	208,2	209,8	198,0	204,8
Toneladas líquidas Canal do Panamá (3)	266,9	279,0	296,3	312,7	309,3	298,8	300,8
Número de empregados (4)	9 048,0	9 223,0	9 204,0	9 236,0	9 510,0	9 701,0	...
b) taxas de crescimento							
DISCRIMINAÇÃO	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (1)	2010 (1)
Número de passageiros	6,7	-0,2	1,3	3,7	-0,1	-2,4	-0,8
Renda de pedágio (US\$ milhões)	13,8	11,9	21,1	15,3	11,3	9,2	3,1
Renda de serviços marítimos	20,7	12,6	18,3	11,3	20,8	-11,4	...
Total de renda de passagem	15,4	12,0	20,4	14,4	13,5	4,1	-18,4
Toneladas longas de carga (t milhões) (2) ...	6,3	-3,2	9,2	-1,7	0,8	-5,6	3,4
Toneladas líquidas Canal do Panamá (3)	10,0	4,5	6,2	5,5	-1,1	-3,4	0,7
Número de empregados (4)	0,9	1,9	-0,2	0,3	3,0	2,0	...

FONTE: CEPAL.

NOTA: Anos fiscais dos Estados Unidos (de 1º de outubro de um ano a 30 de setembro do ano seguinte).

(1) Dados preliminares. (2) Tonelada longa é a unidade de peso do Sistema Inglês de Medidas, equivalente a 2,16 libras ou 1.016kg. (3) O pedágio é aplicado de acordo com a capacidade de cada embarcação em milhões de toneladas líquidas. (4) Total de empregados no final do ano fiscal corrente.

3 Registros dos navios — embandeiramento

O desenvolvimento do setor marítimo no Canal do Panamá tem suas motivações na Lei 8ª de 1925, a qual estabelece o procedimento para a nacionalização e a guarda de navios e também outras disposições. Conforme Tomás Díaz, a legislação considerou navios mercantes, para efeito de registro, as embarcações destinadas ao transporte de carga e passageiros, barcaças, dragas, diques flutuantes ou qualquer outro casco de madeira, cimento, ferro, misto ou outra matéria, que possa destinar-se ao serviço do comércio marítimo (Lotería Rev. Cult., p. 228, 2004a).

De acordo com o mesmo autor, a legislação ofereceu uma série de incentivos para que os navios operados por estrangeiros utilizem o Canal do Panamá. Os principais benefícios foram a desoneração dos impostos sobre lucros, a liberdade para recrutar e administrar a dotação de tripulantes e as taxas baixas de registro. Todas essas vantagens permitiram que os armadores manejassem seus navios com custos mais baixos. Dessa forma, o registro panamenho logo adquiriu popularidade (*idem*).

Tomás Díaz aponta ainda que, em 1945, tão logo terminou a Segunda Guerra Mundial, o registro panamenho de naves voltou a ser visto como nicho ideal para abandeirar os navios norte-americanos da série Liberty, os quais foram dedicados ao transporte de materiais para a reconstrução da Europa. Assim, muitos armadores norte-americanos, cujas naves tinham perdido capacidade competitiva, tiraram a bandeira dos Estados Unidos e começaram a abandeirar seus navios no Panamá, como forma de baixar seus custos de operação (*ibidem*).

O historiador acrescenta que, uma vez descoberto o atrativo de operar navios nesse novo sistema, um grupo de advogados, operadores e armadores de navios norte-americanos decidiu promover, ainda na década de 40, um registro similar ao do Panamá, mas com a bandeira da Libéria, que passou a ocupar o primeiro lugar da frota mercante mundial.

Durante esse período, ninguém teve maior interesse em cumprir as normas internacionais de segurança nem os acordos para prevenção da contaminação dos mares. As bandeiras de conveniência tinham alcançado uma fatia importante na frota mercante mundial.

Em função dos descumprimentos das normas, fortes críticas e oposição de poderosas organizações de trabalhadores marítimos e portuários fizeram com que, em 1975, o General Omar Torrijos Herrera, então Chefe de Governo do Panamá, realizasse as alterações

correspondentes, decidisse buscar meios para corrigir as deficiências tradicionais e melhorasse a imagem e a aceitação do seu registro, em especial dentro da Organização Marítima Internacional (OMI)⁷.

Nesse sentido, no final dos anos 70, o Panamá estabeleceu contatos com a entidade na busca de assistência técnica necessária para elevar a qualidade do registro panamenho (Lotería Rev. Cult., p. 230, 2004a).

Em janeiro de 1980, o Panamá editou a Lei nº 2, a qual passou o antigo Departamento de Navios a uma entidade semiautônoma denominada Direção-Geral Consular e Navios (SECNAVES). Esse novo órgão, além de implementar uma relação mais ativa com a OMI, desenvolveu um intenso programa de mercado e relações públicas, impulsionou o registro panamenho, levando o País a conquistar, em 1993, o primeiro posto na frota mercante mundial, superando a Libéria.

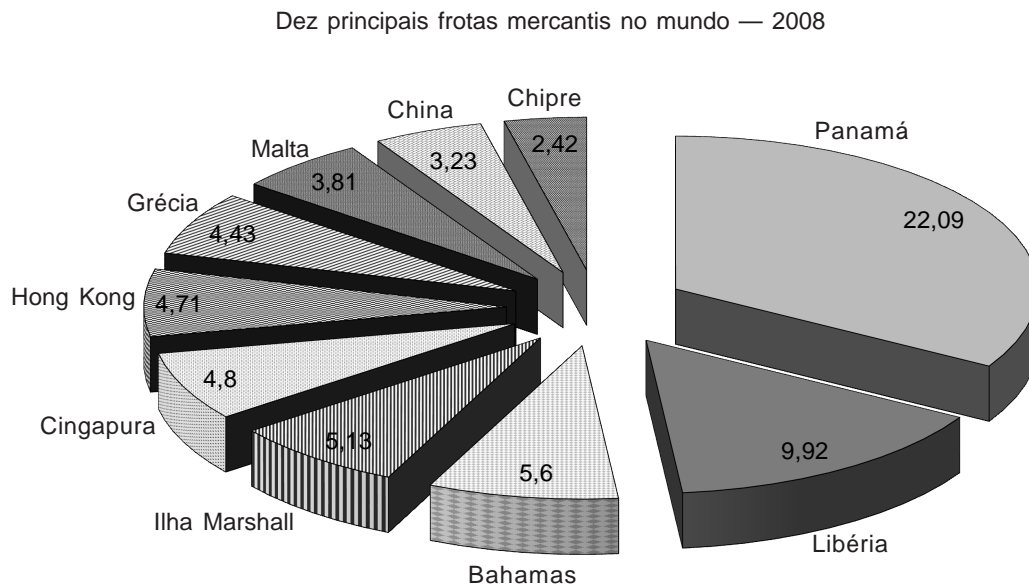
A partir de 1990, o Panamá também passou a ser signatário da grande maioria dos convênios marítimos, como a Convenção sobre o Direito do Mar (UNCLOS), a Segurança da Vida Humana no Mar (SOLAS), a Prevenção da Contaminação Marinheira (MARPOL), o Código de Gestão da Seguridade Marítima Internacional (ISM) e o Código sobre Padrão de Entretenimento, Certificação, Guarda da Gente do Mar (STCW).

Por outro lado, observa-se que o procedimento para registrar navios com bandeira panamenha é muito simples e direto em comparação com o da maioria dos países. Pode-se solicitar um registro provisório através dos consulados panamenhos no exterior, mediante a informação do pagamento da taxa correspondente. Logo após, o documento é enviado à direção da marinha mercante e da Autoridade Marítima do Panamá. Essa medida agiliza os negócios da navegação marítima comercial no País (Lotería Rev. Cult., p. 231, 2004a).

No Gráfico 1 e na Tabela 4, pode-se verificar a distribuição das principais frotas mercantes do mundo em 2008.

⁷ A Organização Consultiva Intergovernamental Marítima, criada em 1948, em Genebra, teve seu nome mudado para Organização Marítima Internacional em 1982. Trata-se da agência especializada das Nações Unidas, cujo objetivo é instituir um sistema de colaboração entre governos no que se refere a questões técnicas que interessam à navegação comercial internacional, bem como encorajar a adoção geral de normas relativas à segurança marítima e à eficácia da navegação.

Gráfico 1



FONTE: Lloyd's Register, Farplay.

Tabela 4

Principais frotas mercantes no mundo — 2008

BANDEIRAS	NÚMERO DE NAVES	TONELADAS BRUTAS	PESO MORTO (1)	IDADE MÉDIA EM ANOS	% NO TOTAL MUNDIAL
Panamá	8 065	183 503 499	269 543 668	19,25	22,09
Libéria	2 306	82 389 489	123 690 991	12,71	9,92
Bahamas	1 446	46 542 634	57 438 179	15,86	5,6
Ilha Marshall	1 265	42 636 787	67 857 399	10,42	5,13
Cingapura	2 451	39 885 781	58 720 040	10,39	4,8
Hong Kong	1 371	39 100 472	64 152 469	12,07	4,71
Grécia	1 498	36 822 333	62 963 986	23,47	4,43
Malta	1 532	31 633 307	50 330 661	15,59	3,81
República da China	3 916	26 811 081	39 074 162	24,24	3,23
Chipre	1 016	20 109 441	31 085 408	14,12	2,42
Total mundial	99 741	830 704 412	1 156 672 146	27,00	100,00

FONTE: Lloyd's Register, Farplay.

NOTA: Dados de 31 de dezembro.

(1) Corresponde ao peso da munição, do combustível, da água de reserva das caldeiras, da água potável e para banho e sanitários, dos mantimentos e do material de consumo.

O Panamá, além de sua privilegiada posição geográfica, oferece uma legislação que garante incentivos para investimentos, especialmente àqueles que envolvem companhias industriais, sejam elas nacionais, internacionais ou mistas, com ou sem participação governamental. As principais vantagens são as seguem:

- a) Zona de Livre Comércio de Colón — é a segunda mais importante do mundo, atrás apenas da de Hong Kong. Entre as operações lá realizadas, estão transbordo de mercadorias entre embarcações e aeronaves, armazenamento de mercadorias, processamento, encaixe de indústria leve e manufatureira, além do armazenamento de mercadorias por períodos indeterminados para reexportação a outros países. Cabe destacar que a Zona Livre de Colón aporta ao Tesouro Nacional de Panamá aproximadamente US\$ 30 milhões por ano, cujo investimento contribui para melhorar a infraestrutura do País.
- b) Centro Financeiro e Bancário Internacional — mais de 125 bancos nacionais e internacionais atuam no Panamá. As instituições financeiras operam com uma estrutura especial, que agiliza os negócios realizados no Canal e facilita as demais atividades econômicas do País com investidores estrangeiros. O sistema financeiro conta com mais de US\$ 53 milhões em ativos.
- c) Seguro Marítimo — pelo fato de ser um centro financeiro e bancário, o Panamá tem um excelente sistema de operações de seguro e resseguro⁸. Várias companhias do setor atuam no País.
- d) Facilidades para Reparação de Naves — o lado do Pacífico do porto de Balboa conta com um dique seco que pode manejar todo tipo de nave. Também existem várias oficinas especializadas em reparações marítimas no lado do Atlântico.
- e) Centro de Abastecimento de Combustíveis — o Panamá conta com um importante centro de abastecimento de combustíveis nos terminais portuários de Balboa e Cristóbal, além de nos demais portos internacionais do setor do Caribe. Também oferece o serviço de abastecimento de combustível através de barcas, que suprem os navios em área de ancorar (Lotería Rev. Cult., p. 233, 2004a).

⁸ É o seguro das seguradoras. Trata-se de um contrato em que o ressegurador assume o compromisso de indenizar a companhia seguradora (cedente) pelos danos que possam vir a ocorrer em decorrência de suas apólices de seguro.

O índice de crescimento da frota panamenha mantém-se, hoje, devido às tarifas de registro do País, que são as mais competitivas. Os maiores concorrentes do Panamá são Libéria, Malta, Grécia, Chipre e Noruega. Já a frota mercante panamenha é composta por naves de serviço interior, dedicadas a atividades pesqueiras e transporte de cabotagem, e naves de serviço exterior, que navegam em águas internacionais com passageiros e diversos tipos de carga.

Cabe destacar que o Panamá, devido à sua posição geográfica, possui quatro portos de grande importância econômica. O Manzanillo International Terminal (MIT) é um dos portos marítimos mais importantes na rota Atlântica, sendo considerado um dos mais modernos da América Latina. Ele conta com acesso direto à Zona de Livre Comércio de Colón e liga, por estradas, a capital do Panamá e outras cidades da América Central. O Manzanillo movimentava 70.000 TEUs de 20 pés por mês. A empresa conta com 700 trabalhadores que atuam em turnos rotativos durante todo o ano (www.zonalibreinfo.com).

O Panamá Ports Company é uma subsidiária da empresa Hutchinson Whampoa, que administra os portos de Cristóbal, localizado no Caribe, e o porto de Balboa, no Pacífico. A Hutchinson Whampoa é uma gigante do setor marítimo, com mais de 27.000 empregados no mundo, operando 44 portos em 22 diferentes países. O Porto de Cristóbal atende a barcos Panamax⁹ e Post-Panamax, oferecendo uma capacidade instalada de 1,5 milhões de TEUs. Já o de Balboa é um megaporto, cuja estrutura permite atender a navios Panamax e Post-Panamax, com capacidade para 3 milhões de TEUs anualmente. O Porto de Balboa é um dos mais conhecidos do mundo, principalmente pela grande quantidade de tráfego que flui através do Canal do Panamá.

O Colón Container Terminal, cuja operação é administrada pela multinacional Evergreen, também é um porto relevante. Trata-se de um terminal especializado no manejo de contêineres, carga geral e carga rodante com a mais avançada tecnologia para o transbordo rápido e eficiente da carga. Sua capacidade e tecnologia avançada permite movimentar 34 TEUs por hora e armazenar 400.000 TEUs no pátio de contêineres. Colón emprega 350 funcionários, entre operários e administrativos (www.zonalibreinfo.com).

Em 2009, o movimento de contêineres no Panamá aumentou, tornando o País o principal centro de transbordo desses recipientes na América Latina e no Caribe. Durante os últimos anos, a evolução das

⁹ Navios porta-contêineres que suportam de 3,0 mil a 4,5 mil TEUs.

atividades portuárias apresentou seu mais alto nível de crescimento e desenvolvimento, demonstrando um avanço importante ao final de novembro de 2008. Na ocasião, o movimento portuário cresceu 14,8% em comparação com o mesmo período de 2007. De janeiro a novembro de 2008, os portos panamenhos alcançaram um total de 4,3 milhões de TEUs, conforme o administrador da Autoridade Marítima do Panamá, Fernando Solórzano (veja <http://www.amp.gob.pa/>).

Os dados apresentados demonstram o quanto é importante para o Panamá todo o segmento que envolve o Canal e seus principais portos para a economia do País, bem como para a economia mundial. Deve-se registrar que o Panamá tomou diversas medidas para se aprimorar no setor. A fim de continuar crescendo no setor,

o País, atualmente, dispõe de uma estrutura física e logística das mais modernas do mundo. Os resultados desses investimentos foram observados no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 2010, que identifica o Panamá como o quinto melhor IDH da América Latina (54%), acima do Brasil (73%), do México (56%), de Trinidad e Tobago (59%), da Costa Rica (62%) e do Peru (63) (www.pnud.org.br/noticias/index.php?id01=3600).

A Tabela 5 apresenta a movimentação de contêineres no sistema portuário panamenho.

Observa-se, na Tabela 5, a forte movimentação nos portos do País e o crescimento no valor total do setor entre os anos de 2000 e 2008, o que reforça a idéia destacada neste artigo: a importância do Canal para a economia panamenha.

Tabela 5

Movimento de contêineres no sistema portuário nacional do Panamá — 2000-08

	(TEUs)				
PORTOS	2000 (1)	2001 (1)	2002 (1)	2003 (1)	2004 (1)
TOTAL	1 349 561	1 576 724	1 657 741	1 981 256	2 413 155
Almirante	11 132	17 827	15 344	13 948	16 781
Container Colón Terminal	180 087	210 446	280 411	335 066	420 14
Coco Solo Norte (2)
Colón Port Terminal	2 300	1 308	1 304	1 333	2 062
Chiriquí Grande	7 892	2 538	8 508	8 212	3 178
MIT	1 015 987	948 635	943 159	1 125 780	1 459 960
Balboa	63 827	358 677	377 535	457 134	464 774
Cristóbal	68 302	37 214	31 48	39 773	46 186
T. Samba Bonita	0	0	0	0	74
Bahia Las Minas	34	79	0	0	0
PORTOS	2005 (1)	2006	2007	2008	
TOTAL	2 774 578	3 027 562	4 074 480	4 651 925	
Almirante	13 226	8 587	14 002	9 846	
Container Colón Terminal	473 624	614 036	774 234	616 502	
Coco Solo Norte (2)	
Colón Port Terminal	2 253	1 683	1 958	1 982	
Chiriquí Grande	2 872	2 606	3 882	5 582	
MIT	1 580 650	1 331 267	1 255 916	1 600 792	
Balboa	663 780	988 583	1 809 680	2 167 977	
Cristóbal	38 173	80 799	159 701	249 244	
T. Samba Bonita	0	1	0	0	
Bahia Las Minas	0	0	0	0	

FONTE: AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ. Disponível em: <<http://www.amp.gob.pa/>>. Acesso em: 15 out. 2010.

(1) Dados revisados. (2) Terminal portuário dado em concessão a dois operadores privados.

4 Conclusão

Este estudo teve como objetivo descrever a importância da navegação marítima para o comércio mundial, em especial a relevância do Canal do Panamá para a economia desse país e a ligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico que ele proporciona.

Pela pesquisa, foi possível constatar as vantagens do transporte marítimo em relação ao transporte aéreo na entrega das mercadorias negociadas entre os mais diferentes países, bem como a maior capacidade de carregamento de produtos, o baixo custo, a flexibilidade de sua utilização e a maior concorrência entre os transportadores, o que reduz o custo do frete.

Atualmente, conforme Kumar e Hoffman (2002), do volume de transporte projetado para 2002, o transporte aéreo ficava com 0,20%, outros, com 34,3% e o transporte marítimo, com 65,43%, distribuídos da seguinte forma: 6,61% de carga containerizada, 4,60% de carga geral, 25,21% de granel seco e 29,01 de granel líquido.

O estudo mostrou que 4% da economia mundial passam pelo Canal do Panamá, o qual, depois da conclusão das obras de sua ampliação, com inauguração prevista para 2014 (quando do centenário de inauguração do Canal), deverá atender até mais de 6% do comércio mundial.

O trabalho registrou, conforme observação da Professora da Universidade do Panamá, Vielka Vásquez de Ávila, que a ampliação do Canal do Panamá implicará o aumento da capacidade dos navios que transitarão pelo local. Com isso, o número de toneladas transportadas do Atlântico para o Pacífico, atualmente em torno de 340 milhões ao ano, praticamente duplicará, podendo chegar a 600 milhões anuais.

Essas obras de ampliação do Canal do Panamá permitirão a travessia dos navios Post-Panamax, o que possibilita uma redução entre 7% e 17% no custo operacional por contêiner. Todas essas novas medidas servem para viabilizar ainda mais a economia do País, além de agilizar as rotas da navegação comercial marítima.

Constatou-se, também, que o Panamá depende muito de seu Canal e do bom desempenho dos seus portos para se desenvolver. Nesse sentido, deve-se ressaltar o planejamento estratégico que o País fez com vistas à modernização dos seus quatro principais portos, além das obras de ampliação do Canal do Panamá. Essa reforma, que deverá estar concluída até 2014, ano do centenário do Canal, deve ocasionar um incremento na economia do País, com o aumento de sua capacidade

de recebimento de mercadorias e o ingresso de embarcações maiores.

Também se pode concluir que o Panamá está preparado para enfrentar os desafios da concorrência internacional no setor de transporte marítimo. O País não ficou acomodado pelo fato de ter um canal com excelente localização, entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Ao contrário, procurou especializar-se e tornou-se um cluster no segmento marítimo, permitindo que o transportador marítimo encontre, em um único local, toda a infraestrutura para desenvolver sua atividade com eficiência e competência. Quem chegar aos portos panamenhos irá dispor de tecnologia de ponta para desembarcar sua carga, armazenar seus produtos; enfim, realizar negócios com outros países.

Em 2010, esperava-se que a economia panamenha crescesse em torno de 6,5%, impulsionada principalmente pela atividade interna, dando continuidade à tendência das taxas de crescimento elevadas que têm sido registradas, no País, nos últimos anos e que foram interrompidas somente em 2009, em virtude da crise internacional. Para 2011, projeta-se um aumento de 7,5% no PIB, fruto de investimentos de grande vulto e dos projetos em execução, tanto públicos como privados, em andamento no País, dentre os quais se destaca a expansão do Canal do Panamá.

Referências

- AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ. Disponível em: <<http://www.amp.gob.pa/>>. Acesso em: 15 out. 2010.
- CANAL DE PANAMÁ — PANCANAL. Disponível em: <<http://www.pancanal.com/>>. Acesso em: 20 out. 2010.
- COCATRAM. **Manual de puertos de Centroamérica — 2010/2011**. Manágua, 2010.
- COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.
- DIAZ, R. Tomás. A. Panamá: registro abierto de competencia e calidad. *Lotería: revista cultural*, n. 454-455, mayo/ag. 2004.
- FRÉDERIC, Mauro. **Historia econômica mundial 1790-1970**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. **Trinômio do mar: navegação, construção naval e portos**. Rio de Janeiro: Record, 1970.

- GERMAN, Segre. **Manual prático de comércio exterior**. São Paulo: Atlas, 2006.
- HEGENBERG, Leônidas. **Etapas da investigação científica**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1976. v. 2.
- HONG, Yuh Ching. **Gestão de estoques na cadeia de logística integrada: supply chain**. São Paulo: Atlas, 2006.
- KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.
- KUMAR, S.; HOFFMANN, J. Globalization: the maritime nexus. In: GRAMENUS, C. (Ed.). **The handbook of maritime economics and business**. London: LLP, 2002.
- LOTERIA: revista cultural, n. 454-455, p. 230, mayo/ag. 2004.
- LOTERIA: revista cultural, p. 228, p. 231, p. 233, 2004a.
- LOTERIA: revista cultural, n. 475, p. 43, nov./dic. 2007.
- NAÇÕES UNIDAS. **Desarrollo de los puertos: mejoramiento de las operaciones portuarias y instalaciones conexas**. New York: ONU, 1969.
- NOBRE, Marisa; SANTOS, Fernando Ribeiro dos. **O mercado de transporte marítimo: especialização, evolução e os reflexos na logística internacional**. Disponível em <http://www.simpep.feb.unesp.br/anais/anais_12/>. Acesso em: 10 jul. 2010.
- NOVAES, Antonio Galvão. **Economia e tecnologia de transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Almeida Neves, 1976.
- PANAMÁ. GOBIERNO NACIONAL. Disponível em: <<http://www.presidencia.gob.pa/docs/IALN/Ministerios/>>. Acesso em: 30 out. 2010.
- PNUD. Disponível em: <www.pnud.org.br/noticias/index>.
- RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.
- SANTOS, Joaquim Rocha dos. **A indústria marítima mundial: uma análise sob a perspectiva da dinâmica de sistemas**. Dissertação-Universidade de São Paulo, 2007.
- SHAILEIR, Omar Enrique Iturralde. **Lotería: revista cultural**, n. 475, nov./dic. 2007.
- SMITH, Adam. **Inquérito sobre a natureza e as causas da riqueza das nações**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999.
- STOPFORD, Martin. **Maritime economics**. Londres: Routledge, 1997.
- STOPFORD, Martin. **Maritime economics**. Londres: Routledge, 2009.
- UNCTAD. **Consultas en materia de transporte marítimo: establecimiento de organismos nacionales y regionales de usuarios, consultas y negociaciones entre usuarios y armadores**. Nueva York: Naciones Unidas, 1967.
- UNCTAD. **El transporte marítimo y la economía mundial en 1972-73**. Nueva York: Naciones Unidas, 1972-1973.
- UNCTAD. **El transporte marítimo y la economía mundial en 1985**. Nueva York: Naciones Unidas, 1985.
- UNCTAD. **El transporte marítimo y la economía mundial en 1994**. Nueva York: Naciones Unidas, 1994.
- UNCTAD. **El transporte marítimo y la economía mundial en 2002**. Nueva York: Naciones Unidas, 2002.
- UNCTAD. **El transporte marítimo y la economía mundial en 2007**. Nueva York: Naciones Unidas, 2007.
- VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte internacional de cargas**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- WHARTON. Disponível em: <www.wharton.universia.net>.
- ZONA LIBRE DE COLÓN. Disponível em: <<http://www.zonalibreinfo.com/>>. Acesso em: 28 out. 2010.