

SAMUEL TELES DE MELO

**A AMPLIAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ:
MOTIVAÇÕES COMERCIAIS E REFORMAS
INSTITUCIONAIS**

Dissertação submetido ao Programa
de Programa de Pós-Graduação em
Relações Internacionais (PPGRI)
da Universidade Federal de Santa
Catarina para a obtenção do Grau
de Mestre em Relações
Internacionais

Orientador: Prof. Dr. Fernando
Seabra

Florianópolis, SC
Junho – 2013

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Melo, Samuel Teles de
A Ampliação do Canal do Panamá : Motivações Comerciais e
Reformas Institucionais / Samuel Teles de Melo ;
orientador, Fernando Seabra - Florianópolis, SC, 2013.
185 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro Sócio-Econômico. Programa de Pós-Graduação em
Relações Internacionais.

Inclui referências

1. Relações Internacionais. 2. Relações Internacionais.
3. Comércio e Desenvolvimento. 4. Economia Internacional.
5. Comércio Marítimo. I. Seabra, Fernando. II. Universidade
Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em
Relações Internacionais. III. Título.

SAMUEL TELES DE MELO

**A AMPLIAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ:
MOTIVAÇÕES COMERCIAIS E REFORMAS
INSTITUCIONAIS**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais.

Florianópolis, SC, 25 de Junho de 2013.

Prof. ^a Mónica Salomón González, Dr. ^a
Coordenadora do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Fernando Seabra, Dr.
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Helton Ouriques, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina

Profa. Patrícia Fonseca Ferreira Arienti, Dra.
Universidade Federal de Santa Catarina

Profa. Marianne Hoeltgebaum, Dra.
Fundação Universidade Regional de Blumenau

When the people fear the government, there is tyranny. When the government fears the people, there is liberty.

Thomas Jefferson

A person, who never made a mistake, never tried anything new.

Albert Einstein

Education is what remains after one has forgotten what one has learned in school.

Albert Einstein

It is very important to generate a good attitude, a good heart, as much as possible. From this, happiness in both the short term and the long term for both yourself and others will come.

Dalai Lama

Vida é o que acontece ao nosso redor enquanto estamos ocupados nos planejando para ela.

John Lennon

The destiny of the world is determined less by battles that are lost and won than by the stories it loves and believes in.

Harold Goddard

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e aos meus pais. Penso que esta dissertação e o mestrado são mais do que uma conquista pessoal, mas uma realização maior para eles.

Agradeço também ao PPGRI pela oportunidade de ingresso e pelos professores que tive ao longo do curso.

Ao professor Fernando Seabra pelos mais de 5 anos de parceria e pela orientação neste trabalho.

Aos colegas de turma 2011 pela parceria durante o primeiro ano do curso. Em especial a Karlla e o Paulo pelas afinidades e pelos apoios nas horas boas e ruins. Sobretudo, naquela prova do segundo semestre em que sem o apoio de vocês não a teria realizado.

Por fim, a Jéssica pelos 2 anos de parceria e companheirismo que coincidiram com a extensão deste curso de Mestrado. Foi um período de grande aprendizado e crescimento. Agradeço pelo apoio e compreensão pelos finais de semana estudando e pelos grandes momentos. Agora é uma nova etapa para ambos. Thanks!

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a Jéssica Torrezan

RESUMO

O Canal do Panamá está localizado na América Central na República do Panamá. Localiza-se estrategicamente entre os Oceanos Pacífico e Atlântico através de um istmo com 83 km de extensão e 26 metros de altura. Devido à extrema complexidade natural, sua construção tornou-se um grande desafio de engenharia, sendo que a primeira tentativa francesa entre 1881-1889 fracassou e foi finalizada pelos militares norte-americanos no período 1904-1914. Neste ínterim, o Panamá tornou-se um país independente – com auxílio direto dos EUA – e posteriormente assinou um tratado internacional para a construção, administração e soberania da Zona do Canal pelos norte-americanos. Diante da expansão do comércio internacional após a II Guerra Mundial, a capacidade de circulação do Canal passou a ser um fator limitante para a travessia de embarcações de maior porte. Além disso, problemas internos associados o crescente desinteresse norte-americano sobre o Canal levaram a uma renegociação do tratado com os EUA. Neste sentido, em 1977 foi assinado o Tratado Carter-Torrijos, cujo objetivo era uma transição gradual de 20 anos até o total controle panamenho sobre a soberania e gestão do Canal. Dentro deste período de transição (1979-1999), os EUA derrubaram o ditador Noriega em 1989 sob o temor do enfraquecimento das relações bilaterais dos países assim como garantir livre fluxo comercial no Canal. Deste modo, o processo de redemocratização iniciado na década de 1990 proporcionou a entrada de Investimento Direto Externo e privatização e modernização do sistema portuário panamenho. Com o fim do período de transição e da Zona do Canal em 1999, a recém-criada agência ACP adquiriu Autonomia Administrativa e passou a gerir o Canal como uma entidade pública com foco na prestação de serviços de qualidade, em que resultou em superávits financeiros. Portanto, o projeto de duplicação do Canal foi aprovado em referendo nacional em 2006 e as obras iniciaram-se em 2008. Com a duplicação espera-se reforçar o fluxo comercial entre o continente americano e asiático, sobretudo entre EUA, China, Japão, Coreia e Chile. Do mesmo modo, abrem-se perspectivas para o avanço comercial brasileiro devido às obras de infraestrutura de transporte projetadas pelo governo federal que visam reforçar a utilização dos portos do Norte e Nordeste do Brasil.

Palavras-Chave: Canal do Panamá; Autonomia Administrativa; Investimento Direto Externo; Duplicação do Canal

ABSTRACT

The Panama Canal is located in Central America in the Republic of Panama. Its strategic location allows to connect the Atlantic and Pacific Oceans through an isthmus of 83 km long and 26 meters high. Due to the extremely natural complexity, its construction has become a major engineering challenge, the first French attempt failed between 1881-1889 and was completed by the U.S. military in the period 1904-1914. Meanwhile, Panama became an independent country - with direct U.S. aid - and subsequently signed an international treaty with the United States for the construction, administration and sovereignty of the Canal Zone by the Americans. Given the expansion of international trade after World War II the traffic capacity of the Canal has become a limiting factor for the passage of larger vessels. Furthermore, the internal problems associated growing disinterest on the American Canal led to a renegotiation of the treaty with the USA. Thus, in 1977 both countries signed the Torrijos-Carter Treaty whose goal was a gradual transition from 20 years to the full Panamanian control and management over the sovereignty of the Canal. Within this period of transition (1979-1999), the U.S. overthrew dictator Noriega in 1989 under the fear of the weakening of the bilateral relations between the countries as well as ensuring free flow of trade at the Canal. Thus, the process of democratization started in the 1990s provided the input Foreign Direct Investment, privatization and modernization for the Panamanian Port Sector. With the end of the transition period and the Canal Zone in 1999, the newly created agency ACP acquired administrative autonomy and now manages the Canal as a public entity with a focus on providing quality services which consequently became in a financial surplus entity. Therefore, the Canal's duplication project was approved in a national referendum in 2006 and the construction work began in 2008. With the duplication it is expected to strengthen the flow of trade between the Americas and Asia, mainly from USA, China, Japan, Korea and Chile. Similarly, there is an opening up prospects for advancement Brazilian trade due to transport infrastructure projects by the Brazilian federal government to strengthen the use of ports in the North and Northeast of Brazil.

Keywords: Panama Canal; Administrative Autonomy; Foreign Direct Investment; Canal Duplication

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.	Evolução Histórica dos Acordos Regionais de Comércio (RTA)	29
Figura 2.	Capacidade Média de navios comerciais	33
Figura 3.	Capacidade média dos navios porta-contêiner	34
Figura 4.	Principais Rotas de Navegação Comercial - Contêineres	35
Figura 5.	Principais rotas comerciais	36
Figura 6.	Estrutura Metodológica da Pesquisa	40
Figura 7.	Modelo de Análise – Ampliação do Canal do Panamá	41
Figura 8.	Desenho Esquemático - Modelo de Análise	59
Figura 9.	Mapa da República do Panamá	61
Figura 10.	Indicadores Sociais e de Desenvolvimento – Panamá	64
Figura 11.	Evolução dos 5000 anos de centros de comércio marítimo	66
Figura 12.	Frota Marítima Mundial, 1914-2007	67
Figura 13.	Evolução do tamanho dos navios de contêineres ..	72
Figura 14.	Índice Bunker World.....	75
Figura 15.	Principais Passagens Estratégicas de Navegação Comercial	77
Figura 16.	Principais Rotas de Navegação	77
Figura 17.	Densidade de Navegação Comercial.....	79
Figura 18.	Triângulo de Navegação Mar do Caribe	80
Figura 19.	Traçado do Canal do Panamá.....	81
Figura 20.	Estrutura do Canal do Panamá	81
Figura 21.	Principais grupos de carga – mil toneladas	83
Figura 22.	Principais grupos de carga – Quantidade de Navios	84

Figura 23.	Principais grupos de carga – Arrecadação com tarifas	85
Figura 24.	Principais grupos de carga – Arrecadação US\$/Tonelada	86
Figura 25.	Arrecadação e Fluxo de Cargas no Canal.....	87
Figura 26.	Proposta de Ampliação do Canal do Panamá	89
Figura 27.	Atual e Futura Estrutura das Eclusas do Canal do Panamá	90
Figura 28.	Canal do Panamá – Ligação entre a Costa Leste e Oeste dos EUA	99
Figura 29.	Organograma Funcional – <i>Panama Canal Commission</i> - 1979	120
Figura 30.	Organograma Funcional – <i>Panama Canal Commission</i> - 1999	120
Figura 31.	Organograma Funcional – <i>Autoridad del Canal de Panamá</i> - 2012	123
Figura 32.	Modelo de comportamento do Estado em dois níveis	125
Figura 33.	Comércio Internacional – em Trilhões de US\$... 135	
Figura 34.	Comparação entre o Comércio Internacional e o Trânsito no Canal do Panamá	138
Figura 35.	Contribuição Direta ao Tesouro Panamenho – ACP	139
Figura 36.	Comércio Internacional – 1995 e 2011.....	144
Figura 37.	Taxa de Crescimento do Comércio Internacional – 1995 e 2011	145
Figura 38.	Rotas Marítima – Comércio Canal do Panamá... 146	
Figura 39.	Principais Rotas Marítima – Canal do Panamá (em 2012)	146
Figura 40.	Relação entre PIB e Distância	147
Figura 41.	Principais Países Usuários do Canal do Panamá em 2012 (percentual)	149

Figura 42. Participação dos Principais Países Usuários do Canal entre 2003 e 2012 (em milhões de toneladas)..... 149

LISTA DE QUADROS

Quadro 1.	Hipóteses da Pesquisa.....	24
Quadro 2.	Elementos do Modelo de Análise	27
Quadro 3.	Níveis de Integração Regionais.....	45
Quadro 4.	Evolução dos Navios de Contêineres.....	70
Quadro 5.	Acordos da ACP com demais portos e instituições	92
Quadro 6.	Acordos da ACP com Autoridades Portuárias	93
Quadro 7.	Assistência Militar EUA	113
Quadro 8.	Lista dos Presidentes Panamenhos Após 1989 ...	115
Quadro 9.	Administradores do Canal.....	121
Quadro 10.	Portos Panamenhos – Privados e Públicos.....	130
Quadro 11.	Porto de Balboa – Características Gerais	131
Quadro 12.	Porto de Cristóbal – Características Gerais.....	132
Quadro 13.	Manzanillo International Terminal – Características Gerais	133
Quadro 14.	Porto de Colón – Características Gerais.....	134
Quadro 15.	Investimentos Setor Portuário do Panamá	136
Quadro 16.	Projetos Estruturantes de Transporte no Brasil ..	155

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. (em %)	Participação de Comércio Intrabloco e Extrabloco	31
Tabela 2.	Indicadores Sociais – Panamá.....	63
Tabela 3.	Principais Indicadores Econômicos – Panamá.....	63
Tabela 4.	Novas Especificações – Canal do Panamá.....	91
Tabela 5.	Acordos de Livre Comércio do Panamá – OMC	118
Tabela 6. Canal do Panamá	Agências Financiadoras – Projeto de Ampliação do	150
Tabela 7. do Canal	Empresas Contratadas para o projeto de Ampliação	152
Tabela 8.	Progresso das Obras de Ampliação do Canal – até 30 de Novembro de 2012	153

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP	Autoridad del Canal de Panamá
ALC	Acordos de Livre Comércio
ALICEWEB	Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior
AMP	Autoridad Marítima de Panamá
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
CAF	Corporación Andina de Fomento
CCT	Colon Container Terminal
CECA	Comunidade Europeia do Carvão e Aço
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CIA	Central Intelligence Agency
COMESA	Common Market of Eastern and Southern Africa
COMTRADE	United Nations Commodity Trade Statistics Database
CUSA	Constructora Urbana S.A.
DWT	Deadweight Tonnage
EFTA	European Free Trade Area
EIA	Economic Integration Agreement
EIB	European Investment Bank
EMN	Empresas Multinacionais
EU	European Union
EUA	Estados Unidos da América
FEU	Forty-foot Equivalent Unit

FOB	Free on Board
FTA	Free Trade Agreement
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
HPH	Hutchison Port Holdings
IADB	Inter-American Development Bank
IDE	Investimento Direto Externo
IEA	International Energy Agency
IFC	International Finance Corporation
IMO	International Maritime Organization
ITC	International Trade Centre
JBIC	Japan Bank for International Cooperation
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MFN	Most Favoured Nation
MIT	Manzanillo International Terminal
NAFTA	North American Free Trade Agreement
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OEA	Organização dos Estados Americanos
OMC	Organização Mundial do Comércio
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCCP	Panama Colon Container Port
PIB	Produto Interno Bruto
PPC	Panama Ports Company
PTA	Preferential Trade Agreement
RTA	Regional Trade Agreement
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit

UNCTAD
Development
WTO

United Nations Conference on Trade and
World Trade Organization

SUMÁRIO

1. Introdução	21
1.1. Tema	21
1.2. Delimitação do tema	21
1.3. Formulação do Problema	21
1.3.1. Pergunta de pesquisa.....	22
1.3.2. Modelo de Análise da Problemática	26
1.4. Justificativa	27
1.5. Objetivos	37
1.5.1. Geral.....	37
1.5.2. Específicos	37
1.6. Definição dos termos	37
1.7. Metodologia	39
1.7.1. Método de abordagem.....	39
1.7.2. Método de procedimento	40
1.7.3. Técnicas de pesquisa.....	40
1.8. Estrutura básica (Ordenação do tema)	41
2. Embasamento Teórico	43
2.1. Revisão Teórica.....	43
2.2. Revisão bibliográfica	43
2.2.1. Integração Regional	43
2.2.2. Interdependência Complexa.....	49
2.2.3. Nova Economia Internacional.....	53
2.3. Considerações Finais do Capítulo	57
3. Navegação Comercial e Projeto de Ampliação do Canal do Panamá	61
3.1. Panamá – Aspectos Geográficos	61
3.2. Navegação Comercial	65

	3.2.1. Containerização	68
Bunker	3.2.2. Pressão dos Preços Energéticos – Combustível	74
	3.2.3. Passagens Estratégicas e Rotas de Navegação	76
	3.3. O Canal do Panamá.....	80
	3.3.1. Principais Mercadorias Movimentadas no Canal ..	82
	3.3.2. Arrecadação e Fluxo de Cargas no Canal.....	86
	3.3.3. Projeto de Ampliação do Canal do Panamá.....	87
	3.4. Considerações finais do Capítulo.....	95
4.	Panorama Histórico-Político do Panamá	97
	4.1. Antecedentes.....	97
	4.2. História Política do Panamá.....	98
	4.2.1. O Tratado Hay-Bunau Varilla	98
	4.2.2. Evolução Política do Panamá	100
Panamenho	4.2.3. Reforma Institucional no Setor Marítimo	119
	4.3. Modelo de comportamento do Estado em dois níveis ..	124
	4.4. Considerações Finais do Capítulo.....	127
5.	Sistema Portuário Panamenho e Investimentos no setor.	129
	5.1. Análise de Oferta de Serviços.....	129
	5.1.1. Sistema Portuário Panamenho	129
	5.1.2. Períodos de Transição na Administração do Canal ..	134
	5.2. Análise de Demanda de Comércio.....	143
	5.2.1. O comércio Internacional	143
	5.2.2. Rotas Marítimas.....	145
	5.2.3. Atividade Econômica e Distância.....	147
	5.3. Interesse Nacional sobre a Ampliação do Canal.....	148

5.4.	Status atual do projeto de ampliação.....	151
5.5.	Perspectivas para o Brasil com a Ampliação do Canal.	153
5.6.	Considerações Finais do Capítulo.....	156
6.	Considerações Finais	159
7.	Referências	165
8.	Anexo	173

1. INTRODUÇÃO

1.1. TEMA

A ampliação do Canal do Panamá.

1.2. DELIMITAÇÃO DO TEMA

Pretende-se investigar as motivações comerciais para a ampliação do Canal do Panamá. Nesse sentido, trabalha-se com as motivações comerciais e seu impacto sobre as rotas marítimas de navegação. Além disso, abordam-se as atuais limitações físicas e estruturais de capacidade do Canal e as reformas institucionais que proporcionaram a volta do controle panamenho sobre o Canal.

1.3. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

O comércio internacional desempenha um papel de extrema relevância para as relações econômicas e políticas dos Estados no Sistema Internacional. Neste sentido, sua importância extrapola a barreiras das relações comerciais e atinge uma abrangência maior dentro das Relações Internacionais. Diante disso, os Estados procuram estabelecer acordos regionais de comércio como meio de aumentar seu poder de negociação e auferir maior proeminência nos mercados internacionais. Neste contexto, o fenômeno do Regionalismo configura-se como um importante elemento para a Integração Regional Econômica.

Dentro da literatura das Relações Internacionais e da Economia Internacional, com foco na Integração Regional, há muitos estudos que visam analisar a formação dos blocos regionais sob a perspectiva da cooperação e aumento dos fluxos comerciais e de investimento. No lado econômico, a literatura foca especial atenção aos efeitos das áreas preferenciais de comércio sobre os ganhos e as perdas de bem-estar social. No lado político e das instituições internacionais, o foco reside sobre os incentivos à cooperação e na formação de áreas de segurança, em especial dos Complexos Regionais de Segurança¹.

¹ Ver Buzan e Waever. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge Press, 2003.

No entanto, há uma carência no diálogo entre esses dois campos do conhecimento. Desse modo, este trabalho pretende investigar as motivações comerciais para a ampliação do Canal do Panamá. Nesse sentido, o Canal configura-se como ponto estratégico de relevância para as rotas de navegação no âmbito regional e internacional. Sendo assim, este trabalho pretende oferecer uma contribuição no campo da Integração Regional sob o foco dos fluxos regionais de comércio.

1.3.1. PERGUNTA DE PESQUISA

Quais as motivações comerciais para a ampliação do Canal do Panamá?

1.3.1.1. Hipóteses

De acordo com Quivy e Campenhoudt (1995), o modelo de análise constitui um sistema coerente de conceitos e hipóteses operacionais e constitui um passo fundamental para a elaboração de um projeto de pesquisa.

Deste modo, as hipóteses são as suposições necessárias que pretende responder ao problema de pesquisa. Neste sentido, o trabalho de pesquisa irá confirmar ou negar as hipóteses apresentadas. Quivy e Campenhoudt (1995) argumentam que para a construção do modelo de análise as hipóteses são as respostas provisórias que guiarão o trabalho de pesquisa e os pontos que precisam ser aprofundados. Sendo assim, as hipóteses estabelecem uma relação entre os conceitos apresentados ao longo da pesquisa.

Portanto, a elaboração de hipóteses na fase exploratória da pesquisa irá estabelecer as principais pressuposições e pistas que serão confrontadas com a revisão teórica da literatura especializada e com os dados observados (QUIVY e CAMPENHOUDT, 1995).

Diante disso, este trabalho de pesquisa apresenta as seguintes hipóteses:

- i. O aprofundamento dos processos de Integração Regional estimula o comércio regional ou intrabloco e de curta distância. Sendo assim, a utilização de rotas de navegação que possibilitem menores distâncias e tempo passa a ter papel de extrema relevância no comércio internacional. Além disso, a
-

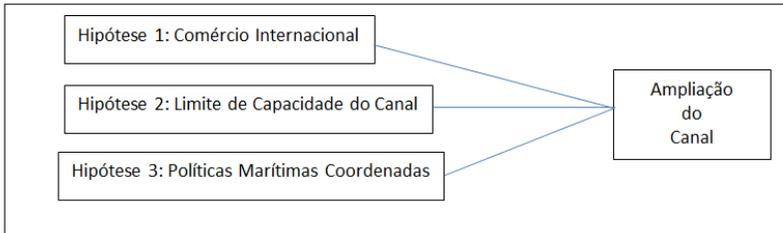
pressão dos custos energéticos, sobretudo no petróleo², incentiva a utilização de navios com maior capacidade e uso de rotas de navegação mais eficientes. Desse modo, a ampliação do Canal do Panamá pretende fortalecer sua posição estratégica (entre os Oceanos Pacífico e Atlântico) e atender a demanda por rotas de navegação mais eficientes.

- ii. A atual limitação física e estrutural de capacidade do Canal e o aumento da capacidade da frota marítima comercial proporcionam a necessidade pela ampliação do Canal;
- iii. A exploração da posição geográfica estratégica e a implementação de políticas marítimas coordenadas (por meio de agências estatais autônomas) têm contribuído para a consolidação do Panamá como um centro regional logístico e possibilitado melhores condições para a ampliação do Canal.

Desse modo, o sistema de hipótese pode-se ser apresentado pelo seguinte modelo esquemático:

² A nova norma da *International Maritime Organization* (IMO) estabelece redução da emissão de gases nos navios comerciais. O percentual de enxofre no combustível para navios deve ser reduzido de 4,5% para 3,5% em 2012, com redução progressiva para os próximos anos. Analistas do setor, como Notteboom, esperam que esta redução provoque aumento dos preços de combustíveis para os navios comerciais. Esta discussão está mais aprofundada na seção de revisão bibliográfica deste projeto.

Quadro 1. Hipóteses da Pesquisa



Fonte: Elaboração Própria

1.3.1.2. Variáveis

Após o estabelecimento das hipóteses, o modelo de análise deve estabelecer variáveis para composição da base da pesquisa. Segundo Quivy e Campenhoudt (1995), os conceitos principais do estudo podem ser considerados variáveis. Neste sentido, as variáveis podem estabelecer relação causal, estrutural, hermenêutica e dialética (QUIVY e CAMPENHOUDT, 1995, p.97).

No caso deste estudo, as variáveis pretendem estabelecer uma relação de causalidade entre o comércio regional e o seu impacto sobre o Canal do Panamá.

As variáveis deste projeto estão listadas a seguir:

- i. Navegação Comercial e Projeto de Ampliação;
- ii. Panorama Histórico-Político do Panamá
- iii. Investimentos no Setor Portuário Panamenho
- iv. Volume de comércio regional e internacional em exportação e importação (Valor FOB³ em milhões de USD – dólar americano);
- v. Acordos Regionais de Comércio;
- vi. Rotas marítimas comerciais de navegação;
- vii. Gestão autônoma do setor marítimo panamenho.

As variáveis explicativas (ou independentes) serão o volume de comércio internacional, a limitação de capacidade do Canal e a gestão

³ FOB: *Free on Board*. Valor pago pela transação comercial em que o comprador assume todos os riscos e custos com o transporte da mercadoria, assim que ela é colocada a bordo do navio. Para o fornecedor fica a obrigação de colocar a mercadoria a bordo, no porto de embarque designado pelo importador.

autônoma do setor marítimo panamenho, que foram consideradas nas hipóteses como determinantes para a ampliação do Canal.

A ampliação do Canal é a variável dependente do estudo. Nesse sentido, o estudo pretende estabelecer uma relação de causa e efeito entre o comércio internacional, a limitação de capacidade do Canal e a gestão autônoma panamenha. Desse modo, pretende avaliar as motivações comerciais para a ampliação do Canal.

1.3.1.3. Dimensões

Na construção do modelo de análise Quivy e Campenhoudt (1995) consideram que para a operacionalização dos conceitos (ou variáveis) é necessário estabelecer as dimensões em que estas variáveis estão inseridas. As dimensões irão delimitar a abrangência do fenômeno. Elas são os critérios em que o fenômeno se manifesta.

No caso do Regionalismo as dimensões mostram que o fenômeno pode atingir diversas formas com diferentes consequências. As dimensões deste projeto são apresentadas a seguir:

- i. Econômica e Comercial: nível de comércio regional e internacional e o impacto sobre as rotas de navegação;
- ii. Política: o estabelecimento dos tratados e a relação entre os estados.
- iii. Jurídica: o escopo, os direitos e obrigações incluídos nos acordos preferenciais de comércio;
- iv. Social: o ganho ou perda de bem estar social por meio do estabelecimento dos acordos preferenciais de comércio.

No âmbito deste estudo o foco estará voltado para a dimensão econômica e comercial. Dentro da problemática apresentada, esta pesquisa pretende responder quais os fatores que motivaram a ampliação do Canal.

1.3.1.4. Indicadores

Por fim, Quivy e Campenhoudt (1995) utilizam os indicadores como meio de operacionalizar os conceitos (variáveis) expostos anteriormente. Os indicadores estão inseridos em cada dimensão das variáveis. Neste sentido, a utilização dos indicadores é uma ferramenta metodológica que facilita a análise e permite observar as alterações em que as variáveis podem apresentar. Além disso, por meio dos indicadores e o relacionamento das variáveis com uma hipótese é

possível analisar com maior precisão as variações do fenômeno estudado.

Com foco na dimensão econômica e comercial, este projeto aborda os seguintes indicadores de análise:

- i. Mapeamento dos acordos regionais de comércio (origem e descrição dos acordos);
- ii. Tendência de crescimento do tamanho dos navios (para capturar economias de escala);
- iii. Preço dos insumos energéticos (em especial do petróleo) e seu impacto sobre a navegação marítima.
- iv. Tratado Torrijos-Carter de 1977 que passa o controle do Canal aos panamenhos e estabelece a criação da *Autoridad del Canal de Panamá*.

1.3.2. MODELO DE ANÁLISE DA PROBLEMÁTICA

Após a elaboração da pergunta de pesquisa e construção das hipóteses, variáveis, dimensões e indicadores, elabora-se um quadro resumo com os principais pontos abordados.

O desenho esquemático a seguir apresenta este resumo.

Quadro 2. Elementos do Modelo de Análise

Variáveis			
Comércio Regional e Internacional	Acordos Comerciais	Rotas de Navegação	Gestão Autônoma
Dimensões			
Econômica e Comercial	Política	Jurídica	Social
Indicadores			
Volume de comércio intrabloco e extrabloco	Produto Interno Bruto (PIB) dos países e regiões	Mapeamento dos acordos regionais de comércio	Participação do comércio das principais rotas de navegação
Capacidade dos navios comerciais em toneladas e TEUs	Preço dos insumos energéticos – petróleo	Aspectos econômicos e políticos do Panamá	Tratado Torrijos – Carter de 1977

Fonte: Elaboração Própria

1.4. JUSTIFICATIVA

Este trabalho de pesquisa almeja contribuir para o campo das Relações Internacionais na medida em que se pretende realizar um diálogo entre a teoria de Integração Regional e o Institucionalismo sob um fenômeno comercial, ou seja, a ampliação do Canal do Panamá. Diante disso, constata-se que não há na literatura uma conexão sólida entre essas duas correntes teóricas dentro das Relações Internacionais diante dos objetivos propostos desta pesquisa.

No escopo do trabalho justifica-se sua relevância por meio da apresentação do Regionalismo e pelas principais percepções acerca da necessidade da ampliação do Canal.

Canal do Panamá

O Canal do Panamá representa um elo de extrema importância no fluxo de cargas entre os oceanos Pacífico. O istmo possui 83 km de extensão e dispõe de 3 eclusas, cuja elevação final chega a 26 metros em relação ao nível do mar. Neste sentido, a construção, manutenção e

ampliação do Canal representa um grande desafio de engenharia e de gestão.

Em 2012 o Canal registrou 12.988 trânsitos de embarcações, com uma média de 1.082 embarcações por mês. No que tange aos grupos de embarcações, os contêineres representaram 25%, os granéis sólido 25%, os granéis líquidos com 18%, carga refrigerada com 11% e 20% das demais cargas (ACP, 2012.). Além disso, o fluxo comercial no Canal representa 5% do comércio internacional marítimo e 12% do comércio marítimo dos EUA (RODRIGUE, 2010).

Regionalismo

O processo de Integração Regional constitui-se de um fenômeno multidimensional que abrange a esfera econômica/comercial, política, social e cultural. No âmbito econômico/comercial e político o regionalismo configura-se como um fenômeno em que os países procuram associar-se com outros para obter determinadas vantagens ou benefícios mais específicos. A União Europeia é o exemplo mais antigo e complexo de Integração Regional abrangendo desde área de livre comércio até a união econômica e estabelecimento de instituições comuns. A ideia de Integração Regional na Europa deu-se após o fim da Segunda Guerra Mundial por meio da Comunidade Europeia do Carvão e Aço (CECA) entre a Alemanha e França em 1953⁴.

A partir da iniciativa Europeia as demais regiões procuraram estabelecer acordos comerciais como meio de alcançarem maiores mercados. Este processo foi acompanhado com o estabelecimento de liberalização comercial no âmbito multilateral. Nesse sentido, em 1947 foi estabelecido o *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) ou Acordo Geral Sobre Tarifas e Comércio cujo objetivo centralizava-se na liberalização comercial e regulação do comércio internacional em termos multilaterais. Em seu preâmbulo estão colocados os principais objetivos: "*substantial reduction of tariffs and other trade barriers and the elimination of preferences, on a reciprocal and mutually advantageous basis*"⁵.

Com o desenvolvimento da agenda multilateral o GATT foi renomeado para *World Trade Organization* (WTO) ou Organização

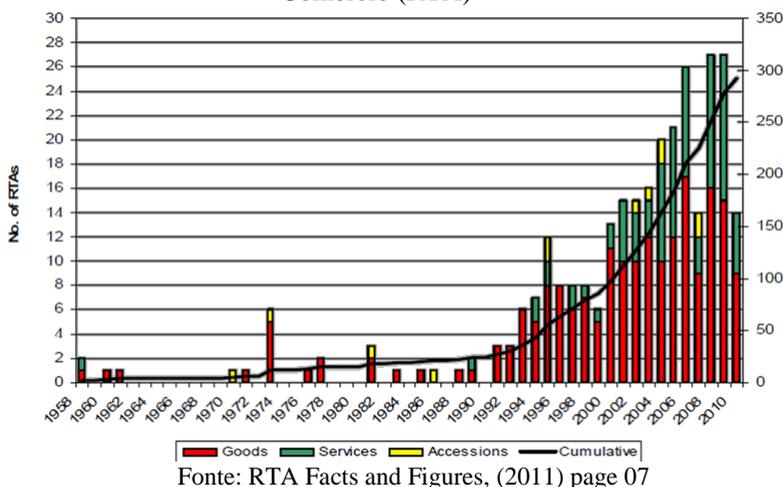
⁴ Para mais detalhes ver MONNET, Jean. Memórias: A construção da unidade europeia. Trad. Ana Maria Falcão. Brasília: EdUnB, 1986, p. 235-325, 441-461.

⁵ Para mais detalhes ver: *Understanding on the Interpretation of Article XXIV of the General Agreement on Tariffs and Trade 1994*. Disponível em: http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/10-24_e.htm

Mundial do Comércio (OMC) em 1993, diante dos desdobramentos das rodadas de negociação multilateral da Rodada do Uruguai.

Entretanto, o crescimento das negociações multilaterais foi acompanhado pelo aumento dos Acordos Regionais de Comércio – RTA (*Regional Trade Agreement*) no âmbito da OMC. A figura abaixo mostra a evolução histórica dos Acordos Regionais de Comércio (RTAs).

Figura 1. Evolução Histórica dos Acordos Regionais de Comércio (RTA)



De acordo com a figura acima, observa-se que os Acordos Regionais de Comércio ou RTAs tiveram seu pico de expansão a partir da década de 1990, sobretudo em acordos sobre bens e mercadoria. A partir dos anos 2000 há aumento nos acordos que envolvem serviços. Segundo a OMC, até 15 de janeiro de 2012 estão em vigor 319 RTAs (OMC, 2012). Diante disso, observa-se que o crescimento dos acordos preferenciais gerou o fortalecimento e estabelecimento dos Blocos Econômicos Regionais.

Oliveira (2012) argumenta que a nova fase do regionalismo a partir da segunda metade da década de 1990 e nos anos 2000, ou para o que ele chama de terceira onda de regionalismo, é caracterizada pela criação de regras e mecanismos de integração que incluem questões relativas aos serviços, investimentos e propriedade intelectual.

Diante disso, é necessário analisar o comportamento do comércio regional para verificar o grau de abrangência e efetividade dos Acordos

Regionais de Comércio. A tabela a seguir apresenta os dados da participação de comércio intrabloco e extrabloco. São considerados somente os principais blocos comerciais, tais como: ASEAN - AFTA, União Europeia, NAFTA, MERCOSUL e COMESA⁶.

⁶ The European Union, The North American Free Trade Agreement (NAFTA), The Southern Common Market (MERCOSUR), The Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) Free Trade Area (AFTA), and The Common Market of Eastern and Southern Africa (COMESA).

Tabela 1. Participação de Comércio Intrabloco e Extrabloco (em %)

Preferential Trade Agreement (PTA)	Intra-PTA share in total trade (%)		Extra-PTA share in total trade (%)	
	Import	Export	Import	Export
ASEAN Free Trade Area (AFTA)				
Commodities	11	19	89	81
Manufactures	11	26	89	74
Parts and components	16	30	84	70
European Union (27)				
Commodities	67	60	33	40
Manufactures	65	65	35	35
Parts and components	63	66	37	34
North American Free Trade Agreement (NAFTA)				
Commodities	49	33	51	67
Manufactures	48	31	52	69
Parts and components	46	36	54	64
Southern Common Market (MERCOSUR)				
Commodities	17	18	83	82
Manufactures	30	16	70	84
Parts and components	35	12	65	88
Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA)				
Commodities	10	5	90	95
Manufactures	18	3	82	97
Parts and components	17	4	83	96

Fonte: WTO – *World Trade Report* (2011), Elaboração Própria

Por meio da tabela anterior observa-se que dentre os principais blocos regionais somente a União Europeia apresenta uma participação maior do comércio intrabloco em relação ao extrabloco, em importação e exportação. Este fato pode ser explicado devido à similaridade de desenvolvimento econômico dos principais países e pela complementariedade dos principais grupos de produtos, sobretudo dos

bens manufaturados. Além disso, a União Europeia apresenta o maior grau de institucionalização dentre seus países membros.

O NAFTA configura-se como o segundo bloco que apresenta maior participação de comércio intrabloco. Os demais blocos apresentam baixa participação do comércio intrabloco, tais como o ASEAN, MERCOSUL e COMESA.

De acordo com os dados nota-se que apesar da pequena participação do comércio intrabloco esta modalidade de comércio vem se expandindo nas últimas duas décadas. Alguns autores destacam a limitação do comércio intrabloco. Krishna (2012) argumenta que a pequena participação do comércio intra-regional reforça o argumento multilateralista, na medida em que a abrangência dos acordos regionais sobre o comércio regional torna-se limitada e que o comércio entre os membros da OMC se intensifica⁷. Nesse sentido, o autor é cético em relação ao aprofundamento do regionalismo, por meio do comércio intra-bloco, sem que passe pelo fórum multilateral da OMC.

Navegação Comercial

No lado das transações comerciais, a navegação comercial representa mais de 80% do movimento total de cargas no comércio internacional (UNCTAD, 2011). Neste sentido, ela representa o meio mais importante para a distribuição de cargas em âmbito regional e internacional.

O aumento das trocas comerciais em âmbito global proporciona maior e melhor distribuição das cadeias produtivas e permite que as trocas sejam realizadas de modo mais eficiente. Diante disso, o comércio necessita dispor de ganhos de economia de escala para redução dos custos de transporte⁸ (sobretudo de custos de fretes).

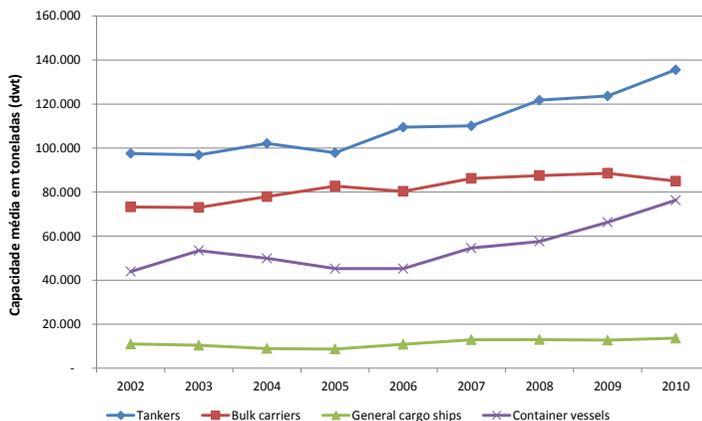
Neste aspecto, a capacidade dos navios em movimentar um volume maior de cargas passa desempenhar fundamental importância

⁷ É importante salientar a entrada do China na OMC em 2001 e o grande fluxo de comércio, sobretudo exportação de bens manufaturados, com os Estados Unidos e União Europeia. Para detalhes ver: “**Ten years of China in the WTO. Shades of grey**” e “**China’s economy and the WTO: All change**” The Economist, 10 de dezembro de 2011.

⁸ Ver Krugman (1993): “Regionalism versus Multilateralism: Analytical Notes” in New Dimensions in Regional Integration, eds. J. de Melo and A. Panagariya, CUP, Cambridge.

para a redução nos custos de transporte. A figura a seguir mostra a capacidade dos navios comerciais dividida pelo tipo de carga⁹.

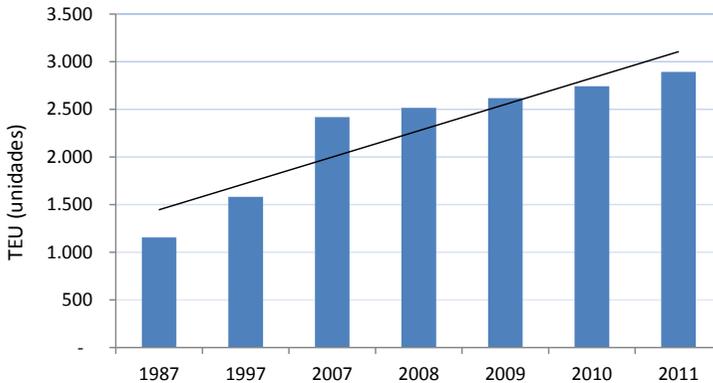
Figura 2. Capacidade Média de navios comerciais



Fonte: UNCTAD (2011), Elaboração Própria

Diante da figura anterior nota-se que todas as classes de navios, com exceção dos navios de carga geral (*general cargo*), apresentam aumento de sua capacidade média em toneladas. Neste sentido, observa-se que o aumento de capacidade de cargas nos navios demonstra a busca por redução dos custos de transporte e ganhos de escalas nas rotas de navegação. A próxima figura ilustra a capacidade média dos navios porta-contêiner.

⁹ A classificação é dividida em tankers (navios tanques para graneis líquidos como combustíveis), bulk (navios graneleiros para graneis sólidos como grãos e minérios), general cargo (carga geral) e container (navios que transportam contêineres).

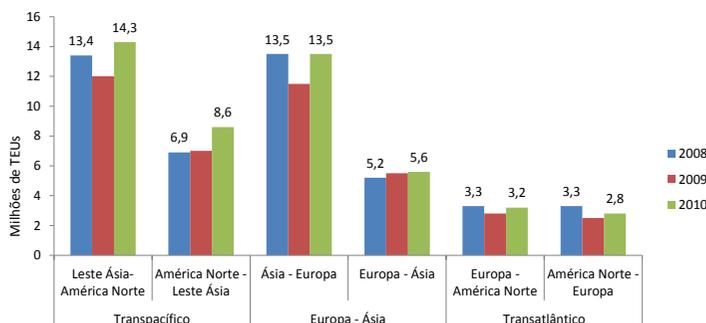
Figura 3. Capacidade média dos navios porta-contêiner

Fonte: UNCTAD (2011), Elaboração Própria

De acordo com a figura observa-se uma grande tendência de capacidade dos navios porta-contêineres a partir dos anos 2000. Em 1987 os navios porta-contêineres apresentavam capacidade média de aproximadamente 1,1 mil TEU¹⁰ por navio, em 1997 passou para 2,4 mil TEUs e em 2011 apresentou capacidade média de quase 3 mil TEUs por navio.

No que tange as principais rotas de navegação, a figura a seguir mostra a participação delas quanto aos navios porta-contêiner. São exemplificadas três rotas: Transpácífica, Europa – Ásia e Transatlântica.

¹⁰ TEU – *Twenty-foot Equivalent Unit* – (Unidade de/ou equivalente a vinte pés de comprimento) – Medida relativa a um contêiner de vinte pés cúbicos e que serve, também, para designar a capacidade dos navios para transporte de contêineres. [Keedi & Mendonça, 2000].

Figura 4. Principais Rotas de Navegação Comercial - Contêineres

Fonte: UNCTAD (2011), Elaboração Própria

Observa-se que dentre as principais rotas de navegação destacam-se as rotas Transpacífico e Ásia-Europa. Estes dados demonstram a tendência da concentração da produção manufatureira na Ásia, especialmente no Leste Asiático, e sua distribuição pelo Oceano Pacífico ou pela rota Ásia-Europa, que cruza Canal de Suez e Mar Mediterrâneo, com destino ao mercado norte-americano e europeu.

Em termos estratégicos, o Canal do Panamá está localizado entre o Oceano Pacífico e o Oceano Atlântico. A atual limitação física e estrutural do Canal, que atualmente comporta navios de até 4.400 TEUs¹¹, prejudica sua capacidade em ampliar as linhas de navegação que trafegam pelo Canal. Segundo Maurer (2010), 35% da frota mundial consiste em navios muito grandes que não se encaixam nas atuais eclusas (*locks*) do Canal.

Atualmente, grandes empresas fabricantes e operadoras de linhas de navegação, como a dinamarquesa *Maersk*¹², já possuem navios entre 12.000 TEUs a 18.000 TEUs de capacidade máxima. Esses navios podem trafegar somente pelas rotas Transpacífica e Ásia-Europa. Desse modo, observa-se a relevância para a ampliação de capacidade do Canal

¹¹ Os navios tipo Panamax possuem capacidade para 4.400 TEUs, enquanto que para os navios tipo Post-Panamax possuem capacidade entre 12.600 TEUs e 14.500 TEUs. A ampliação do Canal visa atender os navios tipo Post-Panamax.

¹² De acordo com UNCTAD (2011) a empresa *Maersk* possui a maior frota de navios porta-contêineres do mundo com 11,2% do *market share* global. A empresa MSC da Suíça possui 10,8% do *market share* mundial de contêineres em 2011.

do Panamá para o aumento de fluxo entre o Oceano Pacífico e Atlântico e vice-versa.

Notteboom (2012) assinala que a rota Ásia-Europa, que passa pelo Canal de Suez, já apresenta limites de tráfego, capacidade e de custos devido às tarifas cobradas. Nesse sentido, rotas alternativas, que liguem o Leste Asiático e a América do Norte e Europa, podem se fortalecer.

Além disso, Notteboom (2012) destaca para o fortalecimento do comércio Sul-Sul, ou seja, da Ásia entre a América do Central e Sul e África. Essa consolidação pode gerar maior incentivo para o uso da rota do Cabo da Boa Esperança ou para a solidificação do Canal do Panamá como uma rota de proeminência internacional.

A figura seguir mostra as principais rotas comerciais com foco nas principais passagens estratégicas comerciais: Rota de Suez, Rota do Cabo da Boa Esperança e Canal do Panamá.

Figura 5. Principais rotas comerciais



Fonte: Notteboom (2012)

Nesse sentido, este trabalho de pesquisa procura investigar as principais motivações que influenciaram no projeto de expansão do Canal do Panamá. Tem-se como dado a ampliação de capacidade do Canal com previsão de início de operações¹³ em 2014. De um lado analisar-se-á o comportamento dos blocos regionais e de outro lado o impacto que o comércio regional exerce sobre o Canal.

¹³ Até Janeiro de 2011 já foram dragados e escavados 62,8 milhões de metros cúbicos dos 154 milhões previstos, ou seja, 40% da obra. Ver detalhes em: <http://www.panCanal.com/eng/pr/thought-leadership/index.html>

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. GERAL

Investigar as motivações comerciais para a ampliação do Canal do Panamá.

1.5.2. ESPECÍFICOS

- Realizar uma revisão teórica evidenciando o fenômeno da localização e regionalização da produção e distribuição dentro do escopo das trocas comerciais e da relação entre a interdependência econômica e o institucionalismo.
- Examinar a navegação comercial marítima inserindo a República do Panamá sob a perspectiva de sua localização geográfica estratégica;
- Avaliar as limitações de capacidade do Canal e os determinantes para a ampliação do Canal;
- Realizar um diagnóstico histórico-político da República do Panamá;
- Pesquisar o estabelecimento de políticas autônomas do setor marítimo panamenho e sua consequência para o Canal.

1.6. DEFINIÇÃO DOS TERMOS

Esta seção tem por objetivo esclarecer os principais termos utilizados neste projeto de pesquisa.

Regionalismo – refere-se ao processo de formação de bloco regionais econômicos por meio de Acordos de Livre Comércio, União Aduaneira e União Econômica¹⁴. Tem objetivo estimular o comércio dentro do bloco e facilitar as transações entre os países membros. No âmbito político, o regionalismo pretende integrar as políticas comerciais e estabelecer instituições regionais para a resolução de controvérsias. Além disso, o regionalismo tende a fortalecer os laços cooperação entre os países membros.

RTA - *Regional Trade Agreements* ou Acordos Regionais de Comércio: refere-se aos acordos de comércio recíproco entre dois ou

¹⁴ Ver BALASSA, B. The theory of economic integration. Illinois: Richard Irwin Press, 1961.

mais parceiros. Eles incluem Acordos de Livre Comércio e União Aduaneira. Há atualmente (até 15 de janeiro de 2012) 319 RTAs em vigor (OMC, 2012).

PTA - *Preferential Trade Arrangements* ou Acordos Preferenciais de Comércio: no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC) são preferências unilaterais de comércio. Eles estão inclusos no *Generalized System of Preferences* (Sistema de Preferências Generalizadas) em que países desenvolvidos garantem tarifas de importação preferenciais de países em desenvolvimento. Além disso, outros acordos não-recíprocos garantidos pelo Conselho Geral da OMC. Há atualmente (até 15 de janeiro de 2012) 24 PTAs em vigor (OMC, 2012).

Navegação Comercial: são considerados quatro tipos de navios: tanques, graneleiros, porta-contêiner e de carga geral. Nos navios tipo tanque são armazenados graneis líquidos, tais como produtos químicos, petróleo e derivados de petróleo. Nos navios graneleiros são transportados os graneis sólidos, tais como o minério de ferro, soja, milho, trigo, dentre outros. Os navios porta-contêiner transportam contêineres de 20 ou 40 pés, (TEU ou FEU¹⁵). Nos contêineres estão armazenados produtos intermediários e manufaturados. Além disso, os contêineres podem ser do tipo *reefer*, ou seja, transportam cargas refrigeradas, tais como carnes congeladas e frutas. Por fim, os navios de carga geral transportam cargas que não se encaixam nas categorias anteriores, tais como produtos siderúrgicos. Há uma tendência internacional para diminuição dos navios de carga geral e graneleiros e aumento dos navios porta-contêiner devido aos seus menores custos e pelo transporte de produtos de valor agregado mais elevado. Há ainda os navios *roll-on e roll-off* (ou roro) que transportam veículos (UNCTAD, 2011).

TEU - *Twenty-foot Equivalent Unit* – (Unidade de/ou equivalente a vinte pés ou 6,09 metros de comprimento) – Medida relativa a um contêiner de vinte pés cúbicos e que serve, também, para designar a capacidade dos navios para transporte de contêineres¹⁶.

¹⁵ FEU - *Forty-foot Equivalent Unit* - (Unidade de/ou equivalente a quarenta pés ou 12,1 metros de comprimento).

¹⁶ Keedi & Mendonça, 2000

UNCTAD - *United Nations Conference on Trade and Development*: Órgão das Nações Unidas responsável pela coleta de dados referentes ao comércio internacional, investimentos e desenvolvimento. Seus objetivos são: *"maximize the trade, investment and development opportunities of developing countries and assist them in their efforts to integrate into the world economy on an equitable basis."*¹⁷

COMTRADE - *United Nations Commodity Trade Statistics Database*: Órgão da UNCTAD responsável pela coleta de dados de comércio internacional¹⁸.

1.7. METODOLOGIA

1.7.1. MÉTODO DE ABORDAGEM

Quivy e Campenhoudt (1995) destacam a importância da construção de um bom modelo de análise para o estabelecimento de uma estrutura de pesquisa sólida. Nesse sentido, esta pesquisa procura abordar o problema de pesquisa por meio do método hipotético-indutivo na medida em que o modelo de análise é construído a partir da observação dos indicadores em que são elaboradas as hipóteses. Por meio das hipóteses e variáveis se constrói o modelo de análise.

Lakatos e Marconi (2003) argumentam que a partir das hipóteses formuladas deduz-se a solução do problema. Nesse sentido, este trabalho formula algumas hipóteses sobre os principais fatores ou motivações que influenciaram no projeto de ampliação do Canal e pretende-se inferir conclusões a respeito destas motivações.

Dentro do objetivo estabelecido, este trabalho de pesquisa tem caráter descritivo e explicativo. De acordo com Gil (2007) a pesquisa descritiva objetiva descobrir a existência de associação entre as variáveis. Desse modo, a pesquisa tem um caráter qualitativo. A utilização de dados quantitativos tem por objetivo inferir conclusões qualitativas sobre o fenômeno analisado.

¹⁷ Ver <http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

¹⁸ Ver <http://comtrade.un.org/>

1.7.2. MÉTODO DE PROCEDIMENTO

A investigação será baseada em pesquisa documental por meio de livros, artigos científicos, relatórios técnicos e base de dados oficiais. Diante disso, as informações coletadas são reunidas e agrupadas para posterior análise.

Para a revisão bibliográfica a pesquisa será direcionada na leitura de livros e artigos científicos nacionais e internacionais coletados pelo portal Capes. A abordagem institucional será realizada por meio da análise dos artigos e livros que contemplam a transição administrativa do Canal. Além disso, serão coletadas informações oficiais da *Autoridad del Canal de Panamá* (ACP), divulgadas em seu *website*.

As informações técnicas são adquiridas por meio de relatórios técnicos de instituições nacionais e internacionais como o IPEA, UNCTAD, OMC, Banco Mundial e OCDE.

Por fim, os dados estatísticos relacionados ao comércio regional e internacional são levantados em base de dados especializadas como o ALICEWEB (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior), COMTRADE (Nações Unidas), *International Trade Centre-Trade Map*, OMC (Organização Mundial do Comércio), Banco Mundial, OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico).

Para análise do setor marítimo internacional utiliza-se base de dados da UNCTAD das Nações Unidas, (*Review of Maritime Transport*), ISL (*Institute of Shipping Economics and Logistics*), IHS Fairplay (*Maritime Intelligence and Publications*), European Maritime Safety Agency, Lloyd's Register Group e Marine Traffic.

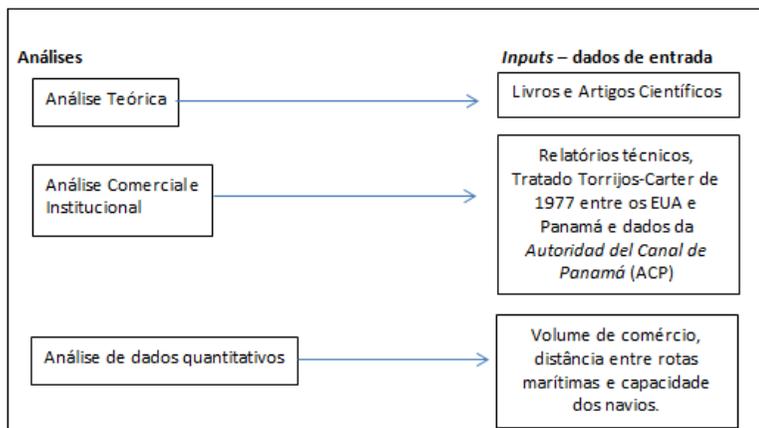
1.7.3. TÉCNICAS DE PESQUISA

Descrição e explicação objetiva das variáveis da pesquisa. Por meio da coleta de dados qualitativos e quantitativos procura-se elaborar um quadro analítico referente ao objeto de pesquisa.

Levantamento de dados estatísticos correspondente ao volume de comércio regional e internacional. Levantamento de dados da frota de navios e das rotas internacionais de navegação comercial. Análise dos dados levantados.

Desse modo, o modelo esquemático a seguir para a estrutura metodológica da pesquisa.

Figura 6. Estrutura Metodológica da Pesquisa



Fonte: Elaboração Própria

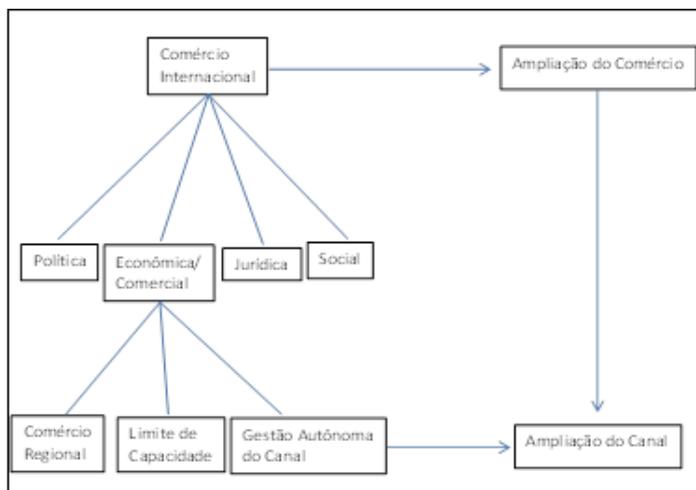
A metodologia pretende abordar questões qualitativas e quantitativas relacionadas com o fenômeno estudado. Deste modo, propõe-se partir de uma revisão bibliográfica como meio de fundamentar a teoria utilizada e posteriormente realizar um trabalho de pesquisa de dados relacionados a história e desenvolvimento do Panamá e do Canal. Finalmente, realiza-se uma coleta de dados quantitativos para qualificar os determinantes para a ampliação do Canal.

1.8. ESTRUTURA BÁSICA (ORDENAÇÃO DO TEMA)

O tema está estruturado em três grandes áreas. Na primeira área aborda-se a relação do crescimento do Regionalismo e a comparação entre o Comércio Regional e Internacional. Na segunda área, são abordadas as consequências da distribuição geográfica do processo produtivo internacional para a navegação comercial. Por fim, no último segmento do trabalho, pesquisam-se os aspectos institucionais que motivaram a ampliação do Canal.

Diante disso, apresenta-se a seguir o modelo de análise da pesquisa.

Figura 7. Modelo de Análise – Ampliação do Canal do Panamá



Fonte: Elaboração Própria

O modelo de análise refere-se à forma de abordagem do fenômeno estudado. Neste sentido, pretende-se investigar as influências do comércio internacional, no âmbito econômico e comercial, como um dos fatores que influenciaram na ampliação do Canal. Diante do próximo capítulo, ficará mais claro a influência de outros fatores, tais como institucional e geográfico que determinaram no projeto de ampliação.

Com a apresentação do modelo de análise, o próximo capítulo apresenta o embasamento teórico para o objeto de estudo desta dissertação.

A dissertação está dividida em 6 capítulos:

- **Capítulo 1:** Introdução
- **Capítulo 2:** Embasamento Teórico
- **Capítulo 3:** Navegação Comercial e Projeto de Ampliação do Canal do Panamá
- **Capítulo 4:** Panorama Histórico-Político do Panamá
- **Capítulo 5:** Sistema Portuário Panamenho e Investimentos no setor
- **Capítulo 6:** Considerações Finais

2. EMBASAMENTO TEÓRICO

2.1. REVISÃO TEÓRICA

A revisão teórica tem o objetivo de dialogar com as teorias de Relações Internacionais, da Economia Internacional e Geografia Econômica. No escopo das Relações Internacionais trabalha-se com as teorias de Integração Regional e regionalismo econômico. Para análise institucional do cenário internacional utiliza-se a teoria da Interdependência Complexa. No âmbito econômico a análise se dá em relação à Economia Internacional e sua nova face, que faz ligação com Geografia Econômica como meio de explicar as interações, em âmbito global e regional, resultante da localização espacial da produção e distribuição.

2.2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A revisão bibliográfica deste projeto baseia nos estudos sobre Regionalismo, na Economia Internacional e nos estudos da Geografia Econômica.

2.2.1. INTEGRAÇÃO REGIONAL

O processo de Integração Regional não é um fenômeno recente dentro da história mundial. Um dos exemplos mais importantes de integração ocorreu no século XIX na região da antiga Prússia (atual Alemanha) por meio do Zollverein¹⁹ em 1833. Por de um objetivo protecionista e integracionista, o economista alemão Georg Friedrich List articulou teoricamente o que se tornaria a região do Zollverein.

Ao longo dos processos de integração, o desenvolvimento teórico sobre o assunto também atingiu uma pluralidade de posições e desdobramentos. Nesse sentido, Malamud (2010) discorre sobre os principais conceitos e teorias sobre os processos integracionistas. Diante do regionalismo supranacional (por meio de estados), o autor elenca as principais teorias: federalismo, funcionalismo, neofuncionalismo,

¹⁹ Ver detalhes em LIST, F. **Sistema Nacional de Economia Política**. São Paulo: Abril Cultural, 1983

interacionismo interativo, intergovernamentalismo liberal e governança supranacional²⁰.

O Regionalismo é visto pelo autor como um processo voluntário, formalizado e conduzido pelos estados nacionais e é caracterizado pelo aumento de interdependência intra-regional. Ou seja, aumento das interações entre os estados, o mercado e pela sociedade civil.

Mattli (1999) apresenta as condições necessárias para a integração. Segundo o autor são necessárias três condições fundamentais para o surgimento do regionalismo: (i) condições de demanda; (ii) condições de oferta e (iii) condições inerciais.

No que tange as condições de demanda o autor destaca para a interdependência regional por meio do comércio, investimento, interações sociais e ameaças e oportunidades comuns. Com relação as condições de oferta é necessário o estabelecimento de uma liderança regional por meio de um país pagador, ou seja, aquele que deve pagar com o ônus da integração. Além disso, é necessário estabelecer um orçamento regional redistributivo, diplomacia presidencial e empreendedorismo supranacional. Por fim, nas condições inerciais necessita-se estabelecer instituições cujo objetivo tenha por monitorar, regular e arbitrar em resolução de controvérsias.

No âmbito do MERCOSUL, Malamud e Gardini (2012) argumentam que as três condições apresentam-se fracas e, portanto, levam ao enfraquecimento do bloco. No que tange as condições de demanda o bloco apresenta baixo comércio intra-regional. Nas condições de oferta não há a figura do país líder e pagador. Por fim, há um déficit institucional no bloco. Ou seja, falta o estabelecimento de instituições regionais e as normas regionais são ineficientes, o que não gera o *spillover* regional²¹.

No âmbito econômico, o regionalismo tem se fortalecido. Como mostrado anteriormente na justificativa deste projeto, este processo se intensificou, sobretudo, a partir dos anos 1990. Para melhor

²⁰ Ver detalhes em Malamud (2010) e DIEZ, Thomas; WIENER, Antje. (orgs.). *European integration theories*. 2. ed. Nova York: Oxford, 2009, p. 1-87.

²¹ Conceito retirado da teoria funcionalista e neofuncionalista de integração regional. A teoria neofuncionalista argumenta que o regionalismo é um processo aberto e o *spillover* (transbordamento) permite que os benefícios auferidos pelo processo de integração sejam compartilhados com os países membros. Ou seja, o crescimento de comércio regional pode resultar em um *spillover* sobre melhores condições sociais do bloco.

conhecimento da tipologia e divisão dos níveis de integração, a tabela a seguir mostra a tipologia elaborada por Balassa (1961).

Quadro 3. Níveis de Integração Regionais

Tipo	Características	Exemplos
Acordo Preferencial de Comércio	Redução ou eliminação de tarifas e restrições quantitativas a um grupo de produtos entre os países signatários do acordo.	Aladi; MERCOSUL-Índia; GSTP etc.
Área de Livre-comércio	Eliminação de tarifas e restrições quantitativas a todos, ou quase todos, os produtos com origem nos países da área, com manutenção de tarifas externas de cada país a terceiros países.	NAFTA; EFTA etc.
União Aduaneira	Liberalização do comércio entre os países que fazem parte do acordo e adoção de uma tarifa externa comum. Implica alguma harmonização de políticas econômicas (cambial, fiscal e monetária), a estruturação de uma autoridade aduaneira regional e a definição de regras de repartição de impostos aduaneiros.	MERCOSUL; SACU etc.
Mercado Comum	Trata-se de uma união aduaneira com liberalização do movimento de fatores de produção (capitais e pessoas). Exige um nível ampliado de harmonização de políticas econômicas, inclusive no campo social e de previdência.	Comunidades Europeias (antes da UE)
União Econômica	Caracteriza-se como um Mercado Comum com harmonização muito avançada de políticas econômicas e estruturação de uma moeda única.	EU
Integração Econômica Total	Unificação de políticas econômicas com moeda única e autoridade supranacional.	-

Fonte: Elaboração própria com base em Balassa (1961)²²

Observa-se que quanto maior o nível de integração maior é o nível de institucionalização e de comprometimento dos países membros dos blocos. No caso da União Europeia observa-se o grande grau de institucionalização de sua estrutura que permite livre circulação de bens, serviços, de pessoas e de capital e a unificação monetária por meio do Euro. No entanto, segundo Balassa (1961) a integração econômica total ocorrerá quando existir uma autoridade supranacional que estaria acima da soberania nacional dos estados-membros cuja amplitude ainda não foi alcançada por nenhum bloco ainda.

Dentro do debate econômico acerca da Integração Regional e do Regionalismo, há uma grande divisão entre o Multilateralismo e o Regionalismo. O estabelecimento do regime multilateral de comércio por meio da GATT/WTO tem por grande objetivo promover a liberalização comercial e adoção do princípio de não-discriminação por meio da tarifa MFN, ou tarifa da nação mais favorecida²³. Nesse sentido, o fortalecimento da liberalização comercial depende do comprometimento das regras estabelecidas sejam cumpridas de modo multilateral na medida em que sistema GATT/WTO possui somente poder deliberativo.

Entretanto, as dificuldades do estabelecimento e fortalecimento do regime multilateral com as rodadas de negociação²⁴, promoveram

²² Associação Latino-Americana de Integração (Aladi); Mercado Comum do Sul (MERCOSUL); Aduaneira da África Austral (SACU, em inglês); Sistema Global de Preferências Comerciais (GSTP, em inglês); Tratado Norte-Americano de Livre Comércio (Nafta, em inglês); Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA, em inglês); União Europeia (UE).

²³ MFN - *Most Favoured Nation*: estabelece que nenhuma nação seja mais favorecida dentro do regime multilateral de comércio. O tratamento deve ser realizado de forma não discriminatória na cobrança de tarifas. Este princípio pode ser questionado quando há negociações bilaterais ou entre blocos regionais.

²⁴ Foram realizadas oito rodadas de negociação comercial pelo sistema GATT/WTO, a saber: Rodada de Genebra (1947), com a participação de 23 países, Rodada de Ancey (1949), com a participação de 13 países, Rodada de Torquay (1951), com a participação de 38 países, Rodada de Genebra (1956), com a participação de 26 países, Rodada de Dillon (1960-61), com a participação de 26 países, Rodada de Kennedy (1964-67), com a participação de 62 países, Rodada de Tóquio (1973-79), com a participação de 102 países,

incentivos para que os países estabelecessem acordos bilaterais e acordos regionais de comércio. A intensificação das negociações regionais provocou o estabelecimento das áreas de livre comércio e união aduaneira.

Nesse sentido, a consolidação dos blocos regionais tem proporcionado um debate teórico no campo da economia sobre o efeito de bem estar que a formação dos blocos pode causar. A principal divergência entre os economistas reside sobre a criação e o desvio de comércio que os blocos podem causar. Em estudos seminais, Viner (1950) e Maede (1955) analisaram a presença de criação e desvio de comércio como consequência da formação de união aduaneira. O efeito de bem estar depende do resultado líquido entre magnitude relativa entre a criação e o desvio de comércio.

A criação de comércio ocorre quando há o estabelecimento de comércio a partir de um produtor mais eficiente por meio da especialização. Ao se integrarem os países estabelecem laços comerciais preferenciais uns com os outros. Caso os produtores dentro do bloco sejam mais eficientes que os produtores fora do bloco há aumento de comércio intrabloco e, portanto, criação de comércio dentro bloco com aumento de bem estar. Com o aumento de competitividade industrial gerada pela especialização de alguns setores, pode-se gerar também aumento de comércio extrabloco.

O desvio de comércio é gerado quando há diminuição de importação extrabloco devido ao aumento de importação intrabloco como resultado da redução tarifária intrabloco. Ou seja, o comércio intrabloco é estimulado devido à redução tarifária e não pelo aumento de competitividade setorial. Neste sentido, ocorre perda de bem estar e desvio de comércio uma vez que o comércio com países fora do bloco fica limitado devido a redução de tarifa intrabloco.

Yeats (1997) apresenta um estudo em que apresenta evidências de desvio de comércio do MERCOSUL. O autor analisou o setor automobilístico de Brasil e Argentina durante 1991 e 1997 e constatou que o Brasil ao reduzir as tarifas comerciais provocou desvio de comércio no setor. O desvio de comércio foi apontado pelo autor uma vez que o comércio foi intensificado (exportação) dentro do bloco em um setor em que os países membros não apresentavam vantagens comparativas em relação aos não membros do bloco, especialmente dos

Uruguai (1986-94), com a participação de 123 países e Rodada de Doha (novembro de 2001 – presente). A rodada de Doha ainda não está concluída.

países mais desenvolvidos que apresentam melhor produtividade e competitividade na produção de automóveis.

Dentro do debate acerca do desvio de comércio, Baldwin (1993) aponta que com a proliferação dos acordos preferenciais de comércio e o desvio de comércio provocado por este acordo geram um efeito dominó, na medida em que os países que não fazem parte do bloco são induzidos a assinarem novos acordos de livre comércio com outros países.

Como consequência do debate entre o multilateralismo e regionalismo, a literatura apresenta pontos divergentes. Enquanto que alguns autores apontam que o regionalismo provoca desvio de comércio e perda de bem estar, outros afirmam que o regionalismo reforça a estrutura multilateral de comércio visto que ao intensificar as trocas regionais, os países não podem aumentar barreiras contra terceiros²⁵.

Por outro lado, Bhagwati (2002) mostra que a proliferação de acordos regionais de comércio provoca um efeito sistêmico em que há múltiplas reduções tarifárias e regras de origem diferentes para cada um dos acordos preferenciais. Portanto, há *spaghetti bowl* em que os acordos se misturam e dificultam o encaminhamento do sistema multilateral de comércio.

Algumas regiões vêm intensificando os acordos regionais. A Ásia é um grande exemplo desse fenômeno. Oliveira (2012) destaca que países da região, como o Japão, têm buscado parcerias com outros países da região, assim como acordo com a Suíça e México. A China, por sua vez, vem estabelecendo acordos com países da América Latina e Oceania.

Em termos gerais, o debate entre o multilateralismo e regionalismo ainda está longe de uma posição definitiva. Os impasses na rodadas de negociação multilateral, sobretudo na atual rodada de Doha, mostram a dificuldades nas negociações, especialmente entre os países desenvolvidos e os países em desenvolvimento nos assuntos relacionados a barreiras não tarifárias, questões ambientais, trabalhistas, agrícola e de patentes.

Por outro lado, observa-se um grande crescimento dos acordos regionais a partir da década de 1990, impulsionados pela política externa comercial norte-americana de estímulo aos acordos regionais, assim

²⁵ “They also recognize that the purpose of a customs union or of a free-trade area should be to facilitate trade between the constituent territories and not to raise barriers to the trade of other contracting parties with such territories”. (WTO, 1994, p. 41)

como no crescimento dos países em desenvolvimento e fortalecimento das interações no âmbito Sul-Sul no que tange ao comércio e investimento.

2.2.2. INTERDEPENDÊNCIA COMPLEXA

No âmbito das Relações Internacionais o debate entre o multilateralismo e regionalismo assume um caráter institucional e político. Nesse sentido, observa-se a grande contribuições que Robert Keohane e Joseph Nye deram no campo das Relações Internacionais relacionado a interação entre os Estados em um cenário de fim do mundo unipolar e avanço do multipolarismo.

Com o avanço da conectividade entre os Estados, efeitos de acontecimentos ocorridos em uma nação rapidamente repercutiam na outra. Diante das assimetrias (econômicas e políticas), os efeitos da proximidade entre os Estados nem sempre levam a efeitos mútuos ou cooperação. Neste sentido, a formação de Instituições Internacionais tende a minimizar os efeitos adversos da interdependência devido à formação de fóruns de discussão e negociação – dentro de regimes internacionais. (KEOHANE; NYE, 1977).

Neste sentido, os regimes internacionais são definidos como: “(...) princípios implícitos ou explícitos, normas, regras e procedimentos de tomada de decisão nas quais as expectativas dos autores convergem em uma dada área de relações internacionais” (KRASNER, 1983).

Keohane e Nye (2001) em sua terceira edição de sua obra seminal de 1977 (*Power and Interdependence*) adicionam um posfácio em que analisam o desenvolvimento de sua teoria após a consolidação do sistema multipolar e acréscimo das interações em âmbito global de atores estatais e não estatais.

O conceito chave para entender o multilateralismo está exposto em Keohane e Nye (1977). A Interdependência Complexa pode se entendida como um fenômeno em que está baseado em três argumentos: (i) existência de múltiplos atores (estatais e não estatais), (ii) de múltiplos problemas (econômicos, políticos, sociais, ambientais, dentre outros) e (iii) irrelevância do uso de força militar.

Nesse sentido, abre-se o cenário para o uso da cooperação em detrimento ao conflito. Este cenário cooperativo se manifesta em um ambiente multipolar abrangendo as dimensões econômicas, políticas, sociais e culturais. No âmbito econômico a manifestação desse fenômeno ocorre com o surgimento do GATT em 1947 e da OMC em

1993 que instaura o sistema multilateral de comércio. Nesse ínterim houve um esforço em na redução de tarifas e partir da Rodada do Uruguai entre 1986 e 1994 negociou-se redução de tarifas não tarifárias, tarifas de serviços, propriedade intelectual, protecionismo agrícola que findou com a criação da OMC em 1993.

No aspecto teórico, Keohane e Nye (2001) ao procurarem evidenciar as mudanças ocorridas no regime multilateral formulam o conceito de globalismo. Para os autores, o globalismo refere-se a redes de interdependência relacionadas a distâncias multicontinentais, ligadas através de fluxos de capitais e bens, informações e idéias, pessoas e força, como também substâncias ambientais e biológicas (Keohane e Nye, 2001). A globalização, por sua vez, é uma consequência do globalismo. Desse modo, O globalismo é classificado nas seguintes dimensões: (i) econômico, (ii) militar, (iii) ambiental e (iv) social e cultural.

Diante do cenário de aumento de conectividade e aumento dos fluxos físicos e virtuais de informações e de produtos e serviços, Keohane e Nye (2001) apontam para os efeitos colaterais, ou chamados de “*costly effects*” desse processo. Este conceito é importante na medida em que é a base para se analisar o conceito de sensibilidade e vulnerabilidade. A sensibilidade está associada ao aumento de conectividade e aos “*costly effects*” em um cenário de não mudança na base das políticas. Por outro lado, a vulnerabilidade é devido aos custos de ajustamentos advindo da sensibilidade e imposto por eventos externos. A vulnerabilidade ocorre em um cenário de mudança da base de políticas dos estados. Estes conceitos são importantes para se analisar a relação de poder e de redes dentro de um ambiente de interdependência.

Dentro da arquitetura das redes da interdependência os EUA são o centro em todas as dimensões do globalismo (econômico, militar, ambiental, social e cultural). Deste modo, os norte-americanos podem usar tanto o “soft” power (indução) como o “hard” (persuasão) power dentro da rede. Desse modo, argumenta-se que a arquitetura das redes poderiam ser estruturas em uma dinâmica de *hub and spokes*, ou centro e periferia. Contudo, Keohane e Nye (2001) refutam essa hipótese e somente aplicam para a dimensão militar do globalismo. Nas demais dimensões, os autores argumentam, as interações entre os membros da rede proporcionam situações de sensibilidade e vulnerabilidade em que os membros estão expostos a riscos inerentes do processo de interdependência.

Para a governança desta complexa rede de interdependência, Keohane e Nye (2001) argumentam que é necessário adotar cinco medidas principais: (i) adoção de padrões externos para diminuir vulnerabilidade, (ii) ação unilateral de estados e blocos para afetar atores fora de seus territórios, (iii) cooperação regional, (iv) cooperação multilateral – formação de regimes internacionais e (v) envolvimento da sociedade civil. Os autores concluem que o estado-nação é a peça fundamental para uma governança global. Esta governança, portanto, é formada pelo tripé constituído pelos estados, pelo mercado e pela sociedade civil em um ambiente de mudança na política internacional.

No aspecto institucional, Keohane (1984) analisa a formação dos regimes internacionais como meio de aprofundar o processo do multilateralismo. O autor observa que durante as décadas de 1970 e 1980 as relações internacionais apresentavam um cenário em que o poder hegemônico dos EUA vinha decrescendo e a interdependência econômica e política dentro do Sistema Internacional estava em ritmo crescente. Nesse sentido, havia necessidade de elaboração de um quadro teórico em que contemplasse o estabelecimento das instituições multilaterais no pós-guerra.

Para Keohane (1984) o estabelecimento do GATT em 1947 marca o início do período pós-guerra em que os estados procuraram, por meio da cooperação, buscar confiança e suporte comunitário. Nesse sentido, esta instituição procurou facilitar a liberalização no comércio e reduzir as incertezas quando ao comportamento dos países membros. As instituições internacionais teriam a função deliberativa e possuíam uma descentralização coordenada. Diante disso, seu surgimento mostrou a eficiência da cooperação hegemônica liderada pelos EUA. A incorporação do Japão ao princípio da “nação mais favorecida” aproximou o Japão à economia política europeia-americana.

Keohane (1984) aponta que no cenário de “Após a hegemonia” os regimes se tornam mais importantes por meio da redução de incertezas e promoção de acordos mutuamente benéficos. No caso do regime multilateral do GATT, o autor observa que apesar das reduções das tarifas houve proliferação de subsídios públicos e quotas de importação para assegurar a política industrial protecionista de alguns países. Nesse sentido, houve uma forte pressão sobre princípio de não-discriminação e reciprocidade. No caso dos EUA é importante ressaltar o estabelecimento da VER (*Voluntary Export Restriction*) sobre as exportações de automóveis japoneses aos EUA. Sendo assim, havia problemas de harmonia em políticas comerciais dos países membros,

especialmente em momentos de crise econômica. O protecionismo surge devido aos problemas domésticos relacionados ao poder de barganha do cenário internacional, como no caso da indústria têxtil europeia nas décadas de 1970 e 1980.

No âmbito das relações comerciais regionais, Mansfield e Reinhart (2003) afirmam que o regime GATT/WTO contribuiu para o crescimento dos acordos regionais na medida em que eles são formados, em sua maioria, por grupos pequenos e compostos por países homogêneos e apresentam interesses econômicos em comum. Além disso, os acordos regionais previnem que os países sofram com eventuais rupturas no sistema multilateral de comércio. Os autores concluem que as estratégias multilaterais ou regionais não são mutuamente exclusivas na medida em que depende do interesse do estado e do horizonte temporal de sua política comercial, seja ela de curto, médio ou longo prazo.

Mansfield e Reinhart (2003) suportam a tese funcionalista, encabeçada por Keohane e Nye, em que as instituições econômicas internacionais são uma resposta ao crescimento de interdependência econômica em que o nível de comércio está relacionado com o estabelecimento dos acordos regionais de comércio.

Nesse sentido, os autores concluem: “...*preferential trading arrangements are caused by various factors operating at different levels of analysis. As such, no single theoretical approach will suffice to explain their proliferation fully*” (Mansfield e Reinhart, 2003, p. 858). Ou seja, o debate entre os diferentes campos teóricos é um passo necessário para uma compreensão mais abrangente do fenômeno.

No âmbito desse estudo, a construção do Canal do Panamá, inaugurado em 1914, mostra a utilização de uma agenda cooperativa na política externa dos EUA no início do século XX. Por meio da construção do Canal o comércio entre o oriente e ocidente tornou-se facilitado e proporcionou maior integração entre as Américas. Os EUA controlaram o Canal desde 1914 até 1999. Em 1977 foi assinado o Tratado Torrijos-Carter em que previa a devolução do Canal para o controle panamenho a partir de 1999.

O Canal proporcionou encurtamento das viagens entre o oceano pacífico e atlântico e diminuiu a necessidade da utilização da rota do Cabo da Boa Esperança e pelo contorno pela parte sul da América do Sul pelo Estreito de Magalhães.

Como Keohane (1984) mostra, o processo de cooperação é realizado para a obtenção de benefícios mútuos por meio de concessões

de curto prazo para benefícios de longo prazo. Os interesses são ajustados de acordo com uma área específica (*issue area*) como meio de redução das incertezas. No caso deste trabalho de pesquisa, estudam-se as interações comerciais entre os blocos regionais e seu impacto sobre o Canal do Panamá.

Tendo em vista as questões institucionais, Martin e Simmons (1998) apontam que dentro da agenda multilateral as instituições são formadas como meio de evitar consequências não-antecipadas. Para entender melhor esse processo, as autoras apresentam as tipologias para instituições: efeitos de convergência e divergências. Para evitar consequências não-antecipadas os estados participam de instituições como uma União Monetária. Se um estado possui altas taxas de inflação, a entrada na União Monetária proporcionará uma convergência nas taxas de inflação de todos os membros do bloco. Situação semelhante pode ocorrer com tarifas de comércio internacional dentro de um bloco. Cabe notar, todavia, que essa convergência ocorre principalmente em estados com características similares, como estados com viés mais liberal. Por consequência, a inclusão de estados não similares pode levar a efeitos de divergência.

2.2.3. NOVA ECONOMIA INTERNACIONAL

No desenvolvimento da teoria de economia internacional, Krugman (1990 e 1991) apresenta uma grande contribuição por meio da incorporação de elementos externos a tradicional teoria econômica. O autor busca a junção de aspectos econômicos e geográficos para explicar a localização do processo produtivo e distributivo em âmbito regional e global.

Ao analisar o comportamento da produção o autor observa a presença de economias externas como um fator determinante para a localização da produção. Krugman observa que as cadeias produtivas estão distribuídas em locais onde há presença de fatores estruturantes, tais como: (i) mercado comum de trabalho; (ii) *spillover* tecnológico e (iii) fornecedores especializados.

O mercado comum de trabalho é resultado de mão-de-obra abundante e treinada em uma área específica. No que tange ao *spillover* tecnológico destaca-se ao efeito de transbordamento tecnológico que as empresas de uma determinada região adquirem pela relação horizontal que elas dispõem com as demais empresas. Por fim, a existência de fornecedores especializados configura-se como um dos fatores mais

importantes. Deste modo, as empresas podem realizar integração a montante da cadeia produtiva para aquisição de insumos e matérias primas. Além disso, elas podem realizar integração a jusante por meio de um Canal de distribuição eficiente.

Baldwin e Venables (2011) apontam que a fragmentação da produção por meio das cadeias globais produtivas está relacionada aos benefícios de aglomeração pelo *spillover* de conhecimento e trabalho qualificado.

Nesse sentido, as empresas se localizarão em áreas onde essas economias externas existam. Por outro lado, é importante ressaltar que essas economias externas podem ser criadas por meio de políticas específicas para o fortalecimento de um determinado setor. A cooperação em nível institucional ocorre por meio do estabelecimento de associações industriais e comerciais. Como exemplo destaca-se os aglomerados produtivos como o Distrito Industrial da Itália, o Vale do Silício nos EUA e rede de cadeias produtivas no Ásia, em especial na China.

A análise da distribuição espacial da produção na perspectiva das economias externas permite estabelecer relações teóricas acerca da localização das principais zonas produtoras mundiais e do comportamento das rotas de navegação comercial, que distribuem a maior parte da produção no âmbito do comércio internacional.

No âmbito dos estudos de logística internacional, Rodrigue (2006) foca a fragmentação da produção de acordo com as redes de produção global. De acordo com o autor a produção torna-se fragmentada é resultado das melhorias nos sistemas de transporte e, nesse sentido, leva a formação das redes de produção globais (*global production networks*). Desse modo, estas redes são influenciadas pelos custos de distribuição (fretes) e pelos preços dos insumos energéticos (petróleo). Portanto, para melhor desempenho das redes é necessário a integração geográfica entre a produção e distribuição.

Hesse e Rodrigue (2004) argumentam que a integração logística é uma necessidade visto que a distribuição física e administração dos materiais são interdependentes devido a interligação entre os sistemas de produção e as redes de distribuição. Nesse sentido, é necessário investigar as interconexões entre os elos das cadeias como meio de melhorar seu desempenho.

Na organização espacial da produção, Krugman (1990b) analisa características históricas das empresas multinacionais (EMN). A fragmentação da produção é dividida em dois momentos pelo autor. Até

os anos 1940 o autor argumenta que as EMNs adotavam a estratégia de integração vertical da produção em que elas tinham o controle de toda a cadeia produtiva. No período pós-guerra a estratégia passou a ser de integração horizontal por meio da abertura de subsidiárias no exterior.

Essa mudança de estratégia é marcada pelo resultado das inovações tecnológicas do século XIX, que resultaram nos oligopólios globais. As EMNs ao aproveitarem as economias de escala e de escopo procuram produzir os mesmos produtos em localidades diferentes por meio da integração horizontal da produção. Além disso, razões políticas impediram o crescimento da integração vertical devido ao controle que as EMNs tinham sobre os recursos estrangeiros.

Dentro do cenário atual os preços dos recursos naturais, sobretudo do petróleo, possuem um grande impacto sobre a produção e a distribuição em âmbito global. O relatório UNCTAD (2011) mostra que os custos com combustíveis representam cerca de 60% do custo total de navegação comercial. Segundo o relatório, a fase de preços baixos e facilidades no mercado do petróleo acabaram. Nesse sentido, de acordo com dados da *International Energy Agency* (IEA) a demanda por petróleo superou a oferta em 1 milhão de barris por ano. Seguidos principalmente pelo crescimento econômico chinês e dos demais países em desenvolvimento.

Diante disso, há uma pressão para a construção de navios mais eficientes que proporcionem menor consumo de combustível. Além disso, há uma pressão regulatória por meio da MARPOL Convention²⁶, que estipula limites para a emissão de gases de navios comerciais.

Por fim, em termos conclusivos o relatório UNCTAD (2011) mostra que há 6 principais condicionantes conjunturais para a navegação

²⁶ Annex VI (Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships) was added to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) in 1997, with a view to minimizing airborne emissions from ships (SOx, NOx, ODS, VOC) and their contribution to global air pollution and environmental problems. The Annex VI entered into force on 19 May 2005 and was amended in October 2008. Two sets of emission and fuel quality requirements are defined by Annex VI: (a) global requirements, and (b) more stringent requirements applicable to ships in Emission Control Areas (ECA). An Emission Control Area (ECA) can be designated for SOx and PM, or NOx, or all three types of emissions from ships, subject to a proposal from a Party to Annex VI. Existing Emission Control Areas include: the Baltic Sea; the North Sea; the North American ECA, including most of United States and Canadian coast (NOx & SOx, 2010/2012). Fonte: UNCTAD, 2011.

comercial: (i) crescimento potencial da regionalização; (ii) rodada de Doha de negociações multilaterais; (iii) proliferação dos acordos de comércio; (iv) possibilidade de crescimento de protecionismo comercial; (v) esforços para balancear o crescimento econômico global e fluxo de comércio; e (vi) a complexa relação entre segurança energética, preços do petróleo, custos de transporte, mudança climática e sustentabilidade ambiental.

Diante do cenário apresentado, Oliveira (2012) observa que a intensificação do regionalismo ampliou o jogo de negociação da política comercial devido ao crescimento de importância das economias emergentes, sobretudo da China, cuja importância reside na nova fase do regionalismo para a criação de regras de abertura comercial, além da inclusão de serviços, investimentos e propriedade intelectual.

Oliveira (2012) argumenta que a inserção internacional dentro das cadeias produtivas globais, o regionalismo passa a ter papel de suporte à integração da produção. Nesse sentido, os acordos regionais funcionam como uma ferramenta de política comercial que visa facilitar a inserção comercial dos blocos dentro das controversas negociações multilaterais.

Segundo o relatório *World Development Report* (2009) do Banco Mundial, a diminuição dos custos dos transportes leva aumento do comércio de países mais próximos. Diante disso, o melhoramento da infraestrutura de transporte leva a maior concentração da atividade econômica.

O decréscimo nos custos dos transportes facilita a retorno crescente de escala, maior produção e produz economias de escala no transporte. O relatório aponta que o decréscimo no custo de transporte e de comércio gera mais especialização e troca. Nesse sentido, alguns países como a China e o Chile se destacam pela inserção no mercado internacional por meio da redução nos custos dos transportes.

A melhoria dos sistemas de transportes, portanto, gera uma causalidade circular entre os custos de transporte e maior fluxo de comércio. O relatório indica que a realocação dos processos de produção intermediária (bens intermediários e matérias primas) entre os países de baixa e média renda está limitada pelos custos de comunicação e de transportes.

Devido à mútua dependência da política de transporte e das políticas econômicas, há uma necessidade de um esforço global, por meio das organizações multilaterais, para integração dos países em desenvolvimento, na medida em que a construção de melhores infraestruturas proporciona poder de mercado que influenciará no

aumento de velocidade e eficiência nas transformações espaciais necessárias ao crescimento econômico.

Como exemplo o relatório aponta o caso do Leste Asiático que estão mais próximos ao mercado mundial, tais como o Japão e Coreia do Sul, por meio do crescimento do comércio de bens intermediários e finais para a América do Norte e Europa Ocidental. No sul da Ásia destaca-se a Índia no mercado de serviços. Nos países da Ásia Central, o relatório mostra os países necessitarão de estabelecer acordos com países vizinhos para compartilhar grandes projetos de infraestrutura e aumento de investimentos para a diminuição de custos de transportes para a exportação de bens primários, tais como petróleo e gás natural.

2.3. CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

O diálogo entre as teorias de Relações Internacionais (Keohane 1977 e 1984), da Economia Internacional (Krugman 1990 e 1991) e Geografia Econômica (Rodrigue 2006) permite uma visão mais holística sobre os fluxos de comércio internacional e as dinâmicas. A interdependência política e econômica reforça a importância da interconectividade nas relações entre os Estados. Diante disso, os resultados das interações entre os Estados nem sempre levam a interesses mútuos ou cooperação. No âmbito do comércio internacional, os acordos regionais de comércio tendem a aproximar interesses de grupos de estados (geralmente próximos geograficamente e culturalmente) em uma agenda de cooperação. Estas práticas tendem a seguir liberalização comercial entre os estados-membros.

Por outro lado, os Acordos de Comércio Regional (RTAs) comprometem alguns princípios de liberalização do comércio internacional no âmbito na OMC. Ou seja, ao estabelecer acordos entre determinados estados exclui a participação dos demais, cuja disseminação destes acordos pode comprometer os avanços da liberalização comercial. No entanto, a discussão acadêmica e nos fóruns de negociações internacionais ainda não chegou a um consenso sobre os efeitos protecionista dos RTAs. Os trabalhos acadêmicos que avaliam empiricamente este tema se referem ao desvio de comércio gerado pelos RTA, como no trabalho seminal de Yeats (1997).

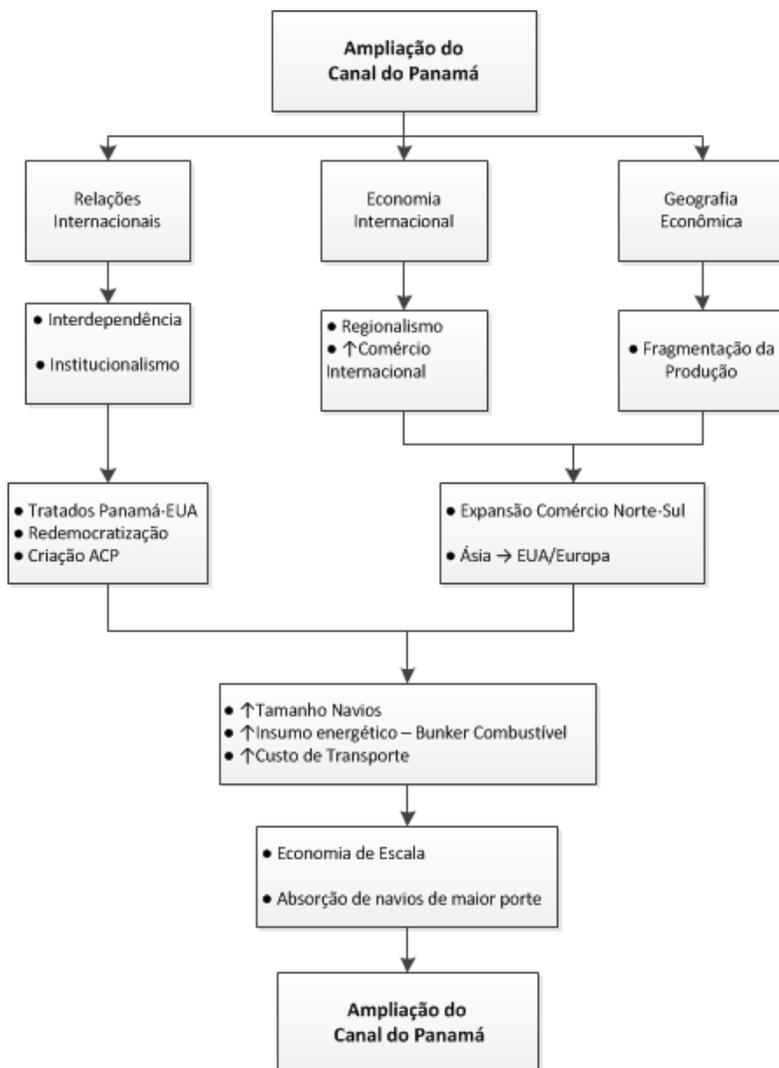
No âmbito específico do tema deste trabalho, a localização geográfica dos processos de produção e de distribuição determinam as dinâmicas do setor de transporte. O fato mais importante a ser destacado se refere à fragmentação de ambos os processos. Neste sentido, a

diminuição dos custos de transporte devido às inovações tecnológicas no setor a partir da década de 1970 encurtou as distâncias. Além disso, a saturação da produção industrial na América do Norte e Europa deslocou a produção para a Ásia, sobretudo China, devido a grande disponibilidade e baixos salários de mão-de-obra. Diante disso, o setor de transporte, especialmente o marítimo para grandes distâncias, passou a apresentar importância significativa para o fluxo eficiente de cargas.

Neste sentido, o Canal do Panamá configura-se elo fundamental para a ligação da Ásia e da Costa Leste da América do Sul, bem como ambas as costas do continente americano. Diante deste embasamento teórico, os próximos capítulos apresentam as análises referentes a navegação comercial, a ampliação do Canal do Panamá e os investimentos no setor marítimo panamenho.

A figura a seguir apresenta o desenho esquemático que resume o modelo de análise da dissertação e apresenta as principais vertentes de explicação do fenômeno estudado.

Figura 8. Desenho Esquemático - Modelo de Análise



Fonte: Elaboração própria

Os próximos quatro capítulos são divididos em:

- Capítulo 3: Navegação Comercial e Projeto de Ampliação do Canal do Panamá
- Capítulo 4: Panorama Histórico-Político do Panamá
- Capítulo 5: Sistema Portuário Panamenho e Investimentos no Setor
- Capítulo 6: Considerações Finais

3. NAVEGAÇÃO COMERCIAL E PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ

Este capítulo apresenta as análises que envolvem a inserção da navegação comercial dentro da problemática da Ampliação do Canal do Panamá. Neste sentido, abordam-se as questões relacionadas à posição geográfica do país, assim como, as motivações pelas quais influenciaram na necessidade de ampliação do Canal.

O capítulo inicia com uma breve descrição da posição geográfica do país. Passa pela análise das rotas de navegação comercial, pela estrutura física do Canal, pelas ampliações propostas (em status de execução) e na relação da ACP com os demais portos e autoridade portuárias.

3.1. PANAMÁ – ASPECTOS GEOGRÁFICOS

O Panamá se localiza na América Central, limitado a norte pelo Mar do Caribe, a Leste pela Colômbia, a sul pelo Oceano Pacífico e a Oeste pela Costa Rica. Desde a descoberta do território em 1501 por Bastidas, até 1821 o país era possessão colonial da Espanha. Após esta data o Panamá foi anexado a Colômbia, obtendo independência em 1903. Desde então sua localização geográfica estratégica foi alvo de disputas diplomáticas com o objetivo da construção do Canal (análise a ser aprofundada no capítulo 4).

Figura 9. Mapa da República do Panamá



Coordenadas: 9 00 N, 80 00 W

Fonte: IBGE (2012)

A economia panamenha está baseada principalmente no setor de serviços. LLÁCER (2004) argumenta o setor marítimo representa grande parte da contribuição do setor de serviços para a economia panamenha, com aproximadamente 20% do PIB nacional.

O desenvolvimento do setor marítimo se consolidou a partir dos anos 1980 com a inclusão de atividades relacionadas ao registro de embarcações, atividades de pesca e as atividades do Canal, consolidando o país como um centro internacional de serviços marítimos (LLÁCER, 2004).

Dentre as principais atividades da economia panamenha relacionadas a prestação de serviços encontram-se a Zona de Livre de Colón, o sistema bancário internacional e o setor marítimo. A Zona de Livre de Colón foi criada por Lei 18/1948 na entrada do Mar do Caribe do Canal. Seu principal objetivo é criar incentivos fiscais e benefícios para empresas instaladas para o transporte, armazenagem e reexportação de mercadorias (LLÁCER, 2004).

O sistema bancário internacional foi criado por Lei 9/1998. Sua criação deve-se a completa dolarização da economia panamenha, ao livre fluxo de moeda e capital, benefícios fiscais e leis favoráveis a instalação de empresas no país. O Panamá adota o sistema de territorialidade de impostos, ou seja, somente as receitas geradas dentro do território panamenho são taxadas. Desde modo, o sistema abre brechas para empresas sediadas em outros países possam realizar transações financeiras no país (LLÁCER, 2004).

Por fim, o setor marítimo, como citado anteriormente, compreende ao leque de atividades relacionadas as atividade portuárias, de registro de navios e das operações que envolvem direta e indiretamente o Canal, realizadas por agentes públicos ou privados.

As tabelas a seguir apresentam os principais indicadores sociais e econômicos do país.

Tabela 2. Indicadores Sociais – Panamá

Indicadores Sociais	
Índice de desenvolvimento humano - 2011	0,768
Esperança de vida ao nascer - 2011	76,1 anos
População subnutrida - 2005	17%
Calorias consumidas - 2005	2.395 Kcal/dia
População com acesso a água potável - 2008	93%
População com acesso a rede sanitária - 2008	69%
Taxa de alfabetização das pessoas de 15 anos ou mais de idade - 2010	93,90%
Taxa bruta de matrículas para todos os níveis de ensino - 2010	79,70%

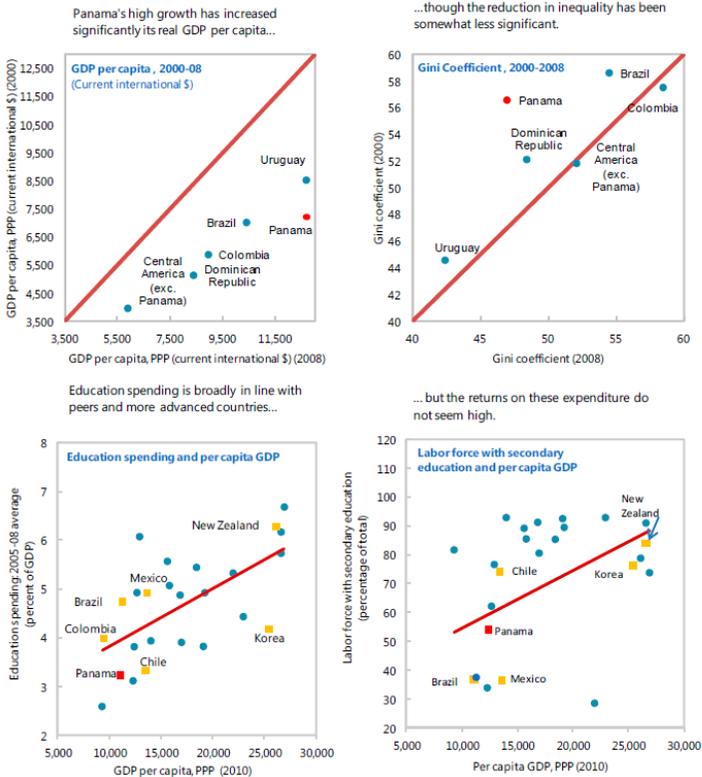
Fonte: IBGE (2012), elaboração própria

Tabela 3. Principais Indicadores Econômicos – Panamá

Indicadores Econômicos	
Total do PIB - 2010	26.777 milhões de US\$
PIB per capita - 2010	7.614 US\$
População de 15 anos ou mais de idade economicamente ativa - 2009	64,11%
Mulheres de 15 anos ou mais de idade economicamente ativas - 2009	48,28%
Gastos públicos com educação - 2008	3,80 % do PIB
Investimentos em pesquisa e desenvolvimento 2000 - 2005	0,3 % do PIB
Gastos públicos com saúde - 2007	4,3 % do PIB
Entrada de turistas - 2009	1.200.000 turistas
Total da importação - 2008	9.050,15 milhões de US\$
Total da exportação - 2008	1.246,89 milhões de US\$

Fonte: IBGE (2012), elaboração própria

Figura 10. Indicadores Sociais e de Desenvolvimento – Panamá



Fonte: IMF (2011), page 26

Observa-se a alta concentração de renda, pouco abaixo da brasileira. Por outro lado, o Panamá apresenta *renda per capita* superior aos demais países da América Central. Além disso, o país apresenta baixo gasto em educação em relação ao Produto Interno Bruto (PIB). Como consequência, a força de trabalho com educação secundária é inferior em relação aos países desenvolvido. É interessante ressaltar a maior participação da força de trabalho com educação secundária em relação ao Brasil e México, por exemplo.

O baixo investimento em pesquisa e desenvolvimento (0,3% do PIB) ilustra o perfil pouco inovador da economia panamenha, cuja principal atividade está baseada no comércio de bens primários com baixa adição de valor (IMF, 2011).

A ampliação do Canal e, crescimento de cargas na Zona Franca de Colón e a especialização na prestação de serviços financeiros e de apoio logístico em atividades relacionadas ao setor marítimo, tendem aumentar os investimento em áreas com maior agregação de valor²⁷.

3.2. NAVEGAÇÃO COMERCIAL

Dentro do fluxo internacional de cargas, a navegação marítima representa a grande predominância no volume transportado (UNCTAD, 2011). Sendo assim, as principais rotas de navegação são definidas conforme a regularidade de transações comerciais.

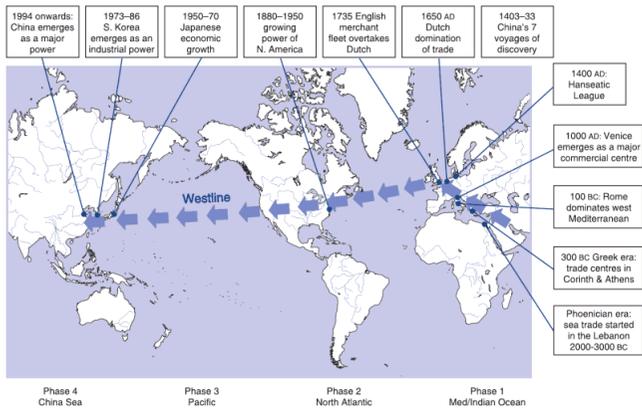
Rodrigue, Comtois, Slack (2009) definem as rotas marítimas como:

“Corridors of a few kilometers in width trying to avoid the discontinuities of land transport by linking ports, the main elements of the maritime/land interface. Maritime routes are a function of obligatory points of passage, which are strategic places, of physical constraints (coasts, winds, marine currents, depth, reefs, ice) and of political borders. As a result, maritime routes draw arcs on the earth water surface as intercontinental maritime transportation tries to follow the great circle distance (pp. 335).”

Os traçados das rotas estão limitados por restrições físicas (golfos, baías, istmos, dentro outros) e políticas (fronteira entre países). Ao longo dos últimos milênios a localização dos centros de produção e distribuição de mercadorias sofreu significantes alterações, com impacto direto sobre as rotas marítimas. Stopford (2009) apresenta um retrospecto dessas mudanças na figura a seguir.

²⁷ Por agregação (ou adição) de valor entendem-se as atividades que adicionam valor das mercadorias ou serviços ao longo da cadeia de suprimentos. Por exemplo, a transformação do fio de algodão em tecido, o refino do petróleo, o serviço especializado de despacho de mercadorias, o serviço de montagem de partes de equipamentos, dentre outros. Essas atividades, pois, necessitam de mão-de-obra mais qualificada e geram *spillover* (efeito transbordamento) para outros setores econômicos (KRUGMAN; OBSTFELD, 2005).

Figura 11. Evolução dos 5000 anos de centros de comércio marítimo



Fonte: Stopford (2009), page 06

Observa-se que a evolução dos sistemas produtivos passou desde a concentração do processo produtivo (fase 1 e 2), caracterizada pelo isolamento europeu, para a fragmentação da produção (fase 3 e 4), com a integração e melhorias dos sistemas de transporte. Ao longo do período houve uma alternância dos grandes centros produtores e comerciais desde a Europa em direção ao ocidente (até século XIX e XX) e ao oriente (sobretudo após a Segunda Guerra Mundial). A partir da segunda fase (1800-1950) inovações em comunicações e em transportes permitiram o fluxo comercial entre a Europa e a América do Norte. Após 1950 os sistemas de transporte tornaram-se mais flexíveis baseados em itinerários regulares (linha de navegação) e grande aumento de produtividade com a mecanização e especialização (segmentação de cargas) no transporte marítimo, tais como contêineres, graneis e carregamentos especiais (STOPFORD, 2009).

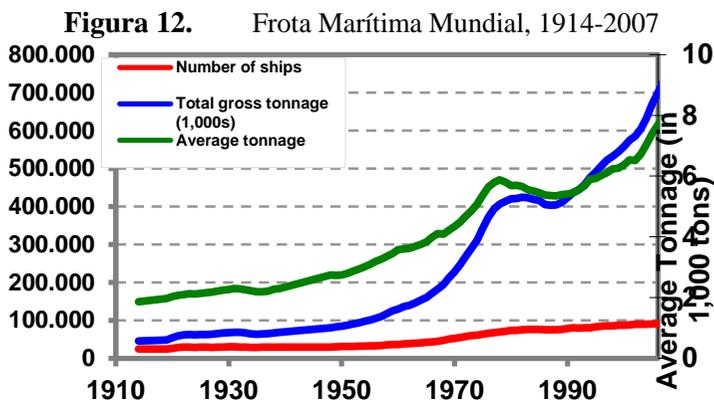
Entre 1960 e 1990 houve decréscimo relativo da participação da Europa e América do Norte (via Oceano Atlântico) e grande aumento da participação do fluxo de comércio da Ásia. No caso da União Europeia observou-se aumento do transporte intracontinental realizado predominantemente por transporte terrestre (RODRIGUE, COMTOIS, SLACK, 2009).

Mais recentemente destaca-se a grande importância dos países asiáticos na navegação comercial. As atividades industriais no Japão, Coreia do Sul e Taiwan requerem grande quantidade de derivados de petróleo (do Oriente Médio e Sudeste Ásia), minério de ferro (Austrália

e Brasil) e carvão mineral (EUA e Canadá). Além disso, o crescimento da produção industrial na China e dos demais países asiáticos aumentou a dependência no transporte marítimo.

O crescimento relativo do Oceano Índico está atribuído ao fluxo de derivados de petróleo, visto que 65% das reservas conhecidas de petróleo estão localizadas no Oriente Médio. Devido as atuais limitações do Canal do Panamá e os congestionamentos nos portos da Costa Oeste norte-americana tem favorecido a utilização do Canal de Suez como uma alternativa dos fluxos de cargas da Ásia para a Costa Leste e Golfo do México dos EUA (RODRIGUE, COMTOIS, SLACK, 2009).

Diante da evolução do fluxo de transporte, o estabelecimento de frotas de navios especializadas se expandiu. A figura a seguir apresenta o desenvolvimento da frota desde o início do século XX.



Fonte: Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables, World fleet statistics (2010), page 40

Diante dos dados apresentados, há um forte crescimento do volume transportado a partir da década de 1980 em relação ao número de navios. Este resultado é consequência do aumento das inovações nos sistemas de transporte e forte aumento da produtividade. Neste sentido, Rodrigue, Comtois, Slack (2009) argumentam para os principais fatores que influenciaram na expansão do transporte marítimo:

- **Aumento de cargas minerais e de energia:** derivado da demanda da América do Norte, Europa e Japão. Nos processos industriais, tal como na produção de aço é necessário a utilização de carvão mineral. Além disso, necessita-se de

derivados de petróleo para a fabricação de combustíveis e produtos derivados da indústria química;

- **Globalização e Interdependência Econômica:** consequência de políticas de liberalização comercial (OMC) e divisão internacional do trabalho;
- **Inovações Técnicas:** inovações em navios e no transporte marítimo facilitou o fluxo de cargas;
- **Economias de Escala:** o aumento de escala nos navios permitiu a diminuição dos custos de transporte, impulsionados pela consolidação das cargas transportas em contêineres²⁸.
- **Transporte Intermodal:** caracterizado pelo movimento de bens na utilização de diferentes modos de transportes (marítimo, ferroviário, rodoviário, hidroviário). A intermodalidade permite a consolidação de carga em grandes quantidades para ser transferido entre navios, barcaças, trens, caminhões, utilizando o mínimo de força de trabalho para aumentar a flexibilidade logística, reduzir tempo de entrega e minimizar custos operacionais.

3.2.1. CONTEINERIZAÇÃO

Os processos de inovação tecnológica no setor marítimo proporcionaram aumento de produtividade e aumento nos custos de transporte. O acondicionamento de mercadorias em contêineres permitiu grande flexibilidade na movimentação de cargas. Diferentemente das mercadorias a graneis e cargas soltas, os contêineres permitem uma operação de carregamento e descarregamento mais rápido, fácil manuseio para armazenamento e maior facilidade na distribuição de cargas, já que pequenos lotes podem ser transportados em terra para diferentes lugares com intermodalidade de transporte (trens, caminhões, barcaças e navios), com ganho de tempo e menor custo operacional.

Sendo assim, Rodrigue, Comtois, Slack (2009) definem o contêiner como:

²⁸ “Containerization changed the configuration of freight routes with innovative services. Prior to containerization, loading or unloading a ship was a very expensive and time consuming task and a cargo ship typically spent more time docked than at sea. With faster and lower transshipment costs pendulum routes, which tend to be highly flexible in terms of which ports are serviced, have however emerged as the favorite form of containerized maritime circulation” (Rodrigue, Comtois, Slack, 2009).

A large standard size metal box into which cargo is packed for shipment aboard specially configured transport modes. It is designed to be moved with common handling equipment enabling high-speed intermodal transfers in economically large units between ships, railcars, truck chassis, and barges using a minimum of labor. The container, therefore, serves as the load unit rather than the cargo contained therein, making it the foremost expression of intermodal transportation. The usage of containers shows the complementarity between freight transportation modes by offering a higher fluidity to movements and a standardization of loads. Thus, the relevance of containers is not what they are - simple boxes - but what they enables; intermodalism. The reference size is the 20 foot box, 20 feet long, 8'6" feet high and 8 feet wide, or 1 Twenty-foot Equivalent Unit (TEU). Since the great majority of containers are now forty foot long, the term Forty-foot Equivalent Unit (FEU) is also used, but less commonly (pp. 325).

O tráfego de contêineres se consolidou a partir de 1990, especialmente para carga não graneleiras, carga solta e carga geral não unitizada. Este fato é consequência da fragmentação da cadeia produtiva e da formação das redes de produção globais (global production networks) (RODRIGUE; HESSE, 2004 e RODRIGUE, 2006). Ou seja, a fragmentação da produção é resultado das melhorias nos sistemas de transporte, tais como, o intermodalismo e a adoção dos contêineres, especialmente para o transporte de bens manufaturados e partes. Incluem também o transporte de cargas refrigeradas (frutas, carnes e alimento perecíveis).

Como Krugman (1990b) argumenta, a adoção de estratégia de integração horizontal por meio da abertura de subsidiárias no exterior permite maior flexibilidade na organização da produção e distribuição. Portanto, para melhor desempenho das redes é necessário a integração geográfica entre a produção e distribuição.

O quadro a seguir resume a evolução histórica da utilização de contêineres, desde sua primeira utilização na década de 1950 por navios

tankers até os mais recentes navios super post-Panamax com elevada capacidade de movimentação.

Quadro 4. Evolução dos Navios de Contêineres

Período	Tipo de Navio e Características	Tamanho e Características
1956	Primeira Geração – Primeiro Navio Contêiner	1.000 TEUs, navios tankers
1960		20 e 40 pés
1966	Primeira Linha Transatlântica	1.000 TEUs
1967	Primeiro Transporte de Contêiner em Ferrovia, Santa Fe – EUA	Primeiro passo para a integração modal marítimo e ferroviário
1968	Segunda geração – Navio Cellular Container	Container-on-Flatcar (COFC) services – Integração marítimo e ferroviário
1970	Primeira linha Transpacífica	Navio Cellular Container
1980	Desregulamentação setor ferroviário nos EUA - Staggers Act.	Aumentou cooperação intermodal
Década de 1980	Doublestacking, Inter Box Connectors – estocagem dupla de contêineres nos vagões dos trens.	Aumentou o fluxo de contêineres de longa distância
1985	Introdução do sistema de guindastes intermodal ferroviário	Aprimoramento das operações ferroviárias intermodais
1985	Terceira geração de navios de contêineres	4.000 TEUs (Navios Panamax)
1985	Limite de Capacidade do Canal do Panamá: 12 m de profundidade, 32 m de largura e 290 m de comprimento.	4.000 TEUs (Navios Panamax)
1995 e 1996	Quarta geração de navios contêineres	6.600 TEUs (Post Panamax) – mais flexíveis para os portos
1997	Quinta geração de navios contêineres	8.000 TEUs (Post Panamax Plus)

Período	Tipo de Navio e Características	Tamanho e Características
2006	Sexta geração de navios contêineres	14.500 TEUs (Super Post Panamax)
2014	Novo Canal do Panamá – 15 metros de profundidade, 49 metros de largura, 366 m de comprimento.	14.500 TEUs (Super Post Panamax)
1980/1990/2000	Transporte de bens manufaturados e partes	Comércio Intraindústria
A partir dos anos 2000	Transporte de commodities e alimentos resfriados (frutas) congelados (carnes)	Boom das commodities (minério de ferro e grãos)
A partir dos anos 2000	Principal indutor comércio internacional	Aumento da relação bilateral EUA e China

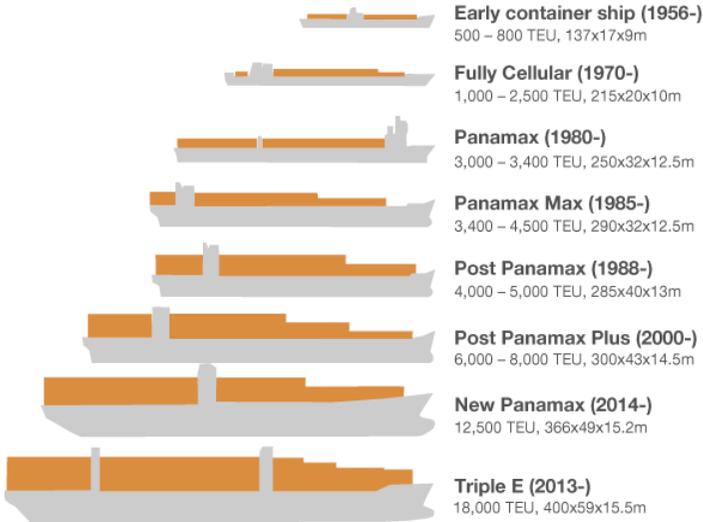
Fonte: Rodrigue e Notteboom (2009), Elaboração Própria

A figura a seguir apresenta a evolução do tamanho dos navios de contêineres.

Figura 13. Evolução do tamanho dos navios de contêineres

Evolution of container ships

TEU: twenty-foot equivalent units,
length x width x depth below water in metres



Fonte: Rodrigue e Notteboom (2009), Elaboração Própria

O aumento do tamanho dos navios tornou-se uma necessidade inerente das grandes empresas transportadoras no mundo como meio de aumentar as economias de escala. Diante da pressão dos custos energéticos (combustível bunker – mostrado posteriormente) e os limites de emissão de enxofre das embarcações exigidos pela *International Maritime Organization* (IMO), as embarcações tendem a navegar com menor velocidade. Deste modo, a melhor estratégia a ser adotada consiste no acúmulo de maior quantidade de carga por navio para a absorção dos custos de transportes dentro do cenário apresentado.

Dentre as principais vantagens na utilização dos contêineres podem se listar as seguintes considerações:

- **Padronização no transporte de produtos:** a padronização das dimensões dos contêineres (20 e 40 pés) permite padronização de equipamentos em todos os segmentos da indústria de transporte.

- **Flexibilidade no uso:** permite o transporte de grande variedade de bens, desde commodities, matérias-primas, produtos manufaturados e produtos refrigerados.
- **Economias de escala:** permite a redução considerável dos custos de transporte pela utilização de grande volume de contêineres em uma única embarcação, como demonstrado na tabela anterior com a evolução do tamanho dos navios.
- **Velocidade:** as operações com contêineres permitiram considerável redução do tempo de carregamento e descarregamento de cargas em relação as cargas soltas e graneis. Por exemplo, o descarregamento de 1000 TEUs por realizada entre 10 e 20 horas, comparada com 70 a 100 horas para o mesmo volume de carga solta ou granel. Além disso, as operações com contêineres permitem o transbordo (passagem do contêineres entre navios) de modo eficiente.
- **Armazenamento:** os contêineres protegem as mercadorias contra intempéries e variações climáticas. Além disso, eles requerem menor espaço para armazenamento e podem ser estocadas em pilhas.
- **Segurança:** os contêineres mantém o conteúdo das mercadorias anônimo, protegendo contra roubos as mercadorias mais valiosas.

Entretanto, a utilização de contêineres incorre em algumas desvantagens:

- **Limitação de espaço:** armazenamento de contêineres requer grande área de pátio nos terminais. Por exemplo, um lote de 5.000 TEU necessita aproximadamente de 12 hectares de área para armazenagem. Ademais, navios de grande porte necessitam de berços de atracação de pelo menos 14 metros de profundidade, limitando a atracação em portos com infraestrutura mais precária.
- **Custos de infraestrutura:** os equipamentos envolvidos nas operações de carregamento e descarregamento de contêineres são de alto valor monetário. Um guindaste utilizado para retirada e colocação de contêineres (Portainer) pode custar entre 4 a 10 milhões de dólares.
- **Roubos e perdas:** a ação de piratas gera alto custo de seguro para cargas containerizadas. Além disso, o empilhamento incorreto causa perdas durante as viagens.

- **Contêineres vazios:** o transporte de contêineres vazios gera um custo sem geração de valor para os transportadores. Este fato ocorre especialmente quando se descarrega uma determinada carga em uma localidade e não há outra carga que possa retornar. Por exemplo, a importação de bens manufaturados não recebe contrapartida. No caso brasileiro, há um grande volume de contêineres vazios. Estes contêineres geram custo de armazenagem e locomoção dentro dos portos. Estima-se cerca de 20% da movimentação de contêineres em escala mundial são de contêineres vazios.
- **Comércio ilegal:** devido a proteção e anonimato das cargas há risco de transporte de armas e narcóticos dentro dos contêineres. Agências de regulação como a IMO (*International Maritime Organization*) impõem regras de segurança nos navios, portos e terminais para evitar este tipo de transporte. Ademais, é necessário o apoio das autoridades locais para fiscalização e punição do transporte ilegal de cargas.

Portanto, com os pontos apresentados, observa-se a grande relevância que a utilização de contêineres proporcionou a navegação comercial. Deste modo, é importante ressaltar os desafios decorrentes da saturação na utilização de contêineres. Este fato é importante no cenário de retração do crescimento econômico após a crise econômica internacional de 2009 (UNCTAD, 2011).

3.2.2. PRESSÃO DOS PREÇOS ENERGÉTICOS – COMBUSTÍVEL BUNKER

Dentro do cenário da navegação comercial alguns fatores podem limitar ou dinamizar seu desenvolvimento. Conforme apresentado anteriormente, a containerização é um processo pelo qual procurar minimizar custos e aumentar eficiência nas operações portuárias. Além disso, o aumento da capacidade e do tamanho dos navios proporciona maior economia de escala.

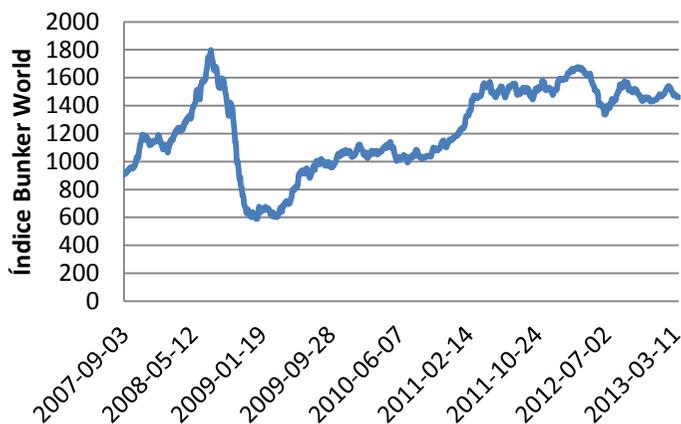
Por outro lado, os preços dos insumos energéticos podem impor entraves ao crescimento da navegação comercial. O combustível de petróleo líquido é a forma preponderante de insumo energético nos meios de transportes, divididos em: gasolina, diesel, querosene, combustíveis para aeronaves e o bunker.

O Bunker é uma mistura de baixa qualidade de petróleo líquido e é utilizado para as embarcações comerciais. Rodrigue (2010) estima que

o bunker representa entre 45% e 50% do custo total do transporte marítimo.

Como componente importante na estrutura dos custos de transporte, as variações nos preços do bunker podem influenciar negativamente na estrutura de fretes. Como resposta, as principais empresas transportadoras tendem a diminuir a velocidade de navegação (*slow steaming*), impactando no fluxo de navios nos portos (RODRIGUE, COMTOIS, SLACK, 2009).

Figura 14. Índice Bunker World



Fonte: Bunker World (2013), elaboração própria

Diante dos dados referentes ao índice Bunker World (dados diários de setembro de 2007 a janeiro de 2013), observa-se a grande queda nos preços do Bunker, sobretudo, em 2008, como consequência da grande queda na demanda de cargas resultante da crise econômica internacional daquele ano. Com a retomada do fluxo marítimo a partir de 2009, os preços passaram a apresentar tendência de alta. A tendência de alta apresentada no período (até janeiro de 2013) reforça o argumento de *slow steaming* (redução de velocidade de cruzeiro) e aumento de capacidade dos navios como meio de captura de maior economia de escala.

No caso da ampliação do Canal do Panamá, observa-se que a duplicação de capacidade no trânsito de navios proporciona aumento de fluxo em volume e no atendimento de navios de maior porte. Portanto, pretende-se capturar a consolidação do processo de containerização,

aumento de capacidade dos navios e *slow steaming* em decorrência da tendência do aumento do preço do Bunker.

A pressão sobre os custos energéticos pode resultar em mudanças no consumo, uso, modos e redes de transporte e no gerenciamento da cadeia de suprimentos. Nesse sentido, a tendência que se segue a racionalização maior dos insumos energéticos por meio de modos mais eficientes de energia (combustíveis alternativos) assim como maior integração dos modais de transporte (rodoviário, ferroviário, aquaviário e marítimo). Com aumento dos custos de transportes a produção tende a se localizar mais próxima aos mercados consumidores. Além disso, o processo de globalização foi favorecido por sistemas de transporte eficientes e mais baratos. Nesse sentido, as novas relações entre transporte e energia tendem a reestruturar a estrutura global de produção e distribuição para a regionalização (RODRIGUE, COMTOIS, SLACK, 2009; RODRIGUE; HESSE, 2004).

3.2.3. PASSAGENS ESTRATÉGICAS E ROTAS DE NAVEGAÇÃO

Conforme a definição proposta de navegação comercial observou-se que os principais entraves e obstáculos para as rotas de navegação referem-se as barreiras naturais e políticas. No que tange as barreiras naturais o mapa a seguir apresenta as principais passagens estratégicas de navegação no mundo e sua consequência para a navegação comercial.

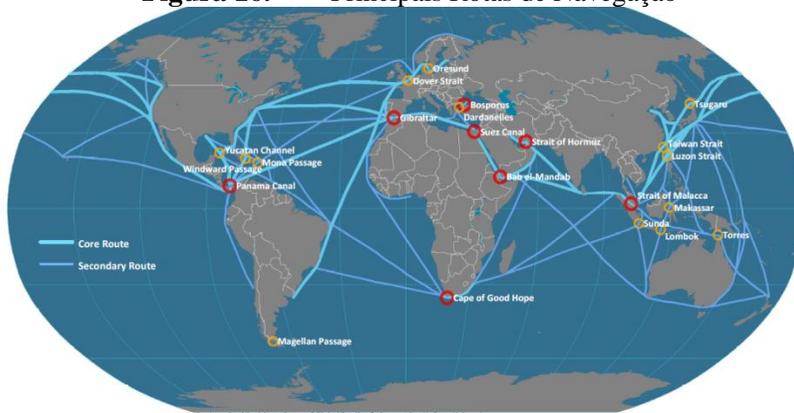
Figura 15. Principais Passagens Estratégicas de Navegação Comercial



Fonte: Rodrigue, Comtois, Slack (2009)

As principais passagens estratégicas localizadas no continente americano são o Estreito de Magalhães, a Passagem do Mar Norte e o Canal do Panamá, na Europa o Estreito de Gibraltar, na África o Cabo da Boa Esperança, no Oriente Médio o Canal de Suez e o Estreito de Malacca na Ásia. Para a utilização da rota Ásia-Europa a rota mais utilizada consiste na passagem pelo Estreito de Malacca, Canal de Suez e Gibraltar. A rota pelo Cabo da Boa Esperança é uma alternativa na rota Ásia-Europa, com perspectivas de ampliação (NOTTEBOOM, 2012).

Figura 16. Principais Rotas de Navegação



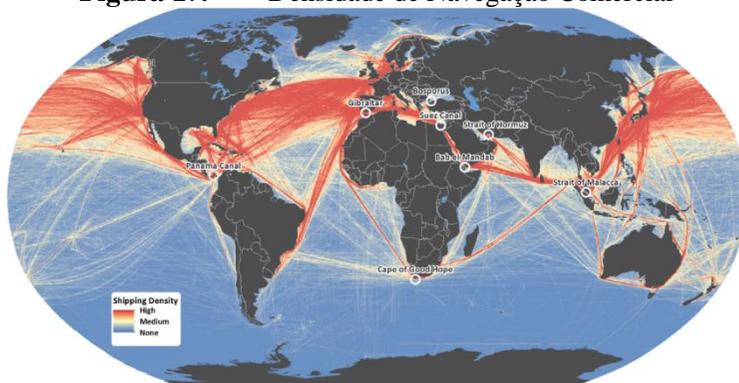
Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University.

Fonte: Rodrigue, Comtois, Slack (2009)

No caso da rota Ásia-América do Norte, o trajeto pelo Oceano Pacífico configura-se com a alternativa de maior utilização. Neste sentido, as cargas que tem destino a América do Norte podem atingir o mercado norte-americano por meio dos portos da Costa Oeste e atingir a Costa Leste do país por meio sistema intermodal norte-americano (ferrovias e rodovias). Além disso, a utilização do Canal do Panamá configura-se como passagem estratégica para ligar o fluxo de cargas com origem e destino dos portos do Golfo do México (derivados petróleo e graneis agrícolas) e portos da Costa Leste (produtos manufaturados). Por fim, o Canal do Panamá tem a função de ligação entre a Costa Oeste (Chile, Peru, Colômbia) com a Costa Leste da América do Sul (Colômbia, Venezuela e Brasil), países cuja pauta de exportação incluem commodities agrícolas e minerais e importação de produtos manufaturados.

De acordo com o último relatório estatístico da *Autoridad del Canal de Panamá* (ACP) publicado no início de 2013, o Chile e o Brasil tem crescido sua participação na utilização do Canal. É notório o crescimento brasileiro. Em 2003 o Brasil transportou pelo Canal 3,2 milhões de toneladas, já em 2012 o país atingiu 7,6 milhões de toneladas, ou seja, crescimento de 133% no período. Dentre os países que mais utilizaram o Canal, o Brasil passou da 19ª posição em 2003 para 12ª posição em 2012. O Canal continua sendo utilizado predominante pelos EUA (33%), China (12%), Chile (6%), Japão (5%) e Coréia do Sul (4%) (ACP, 2012).

Sendo assim, o mapa a seguir apresenta a densidade de navegação comercial de acordo com as principais rotas de navegação.

Figura 17. Densidade de Navegação Comercial

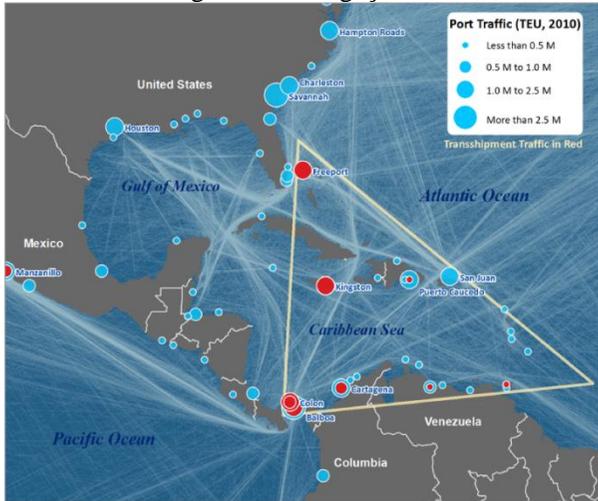
Fonte: Rodrigue, Comtois, Slack (2009)

Diante do mapa observa-se o grande fluxo Transpacífico, Transatlântico e pela rota Malacca e Suez. Os dados apresentados no mapa demonstram a fragmentação do processo produtivo atual em que a navegação comercial desempenha o papel fundamental de interligar os fluxos de matérias-primas, produtos semiacabados e produtos manufaturados entre a Ásia, Europa e a América no Norte. Neste sentido, o Canal do Panamá representa um elo de extrema importância no atendimento dos mercados asiáticos e americano.

Os fluxos de cargas decorrentes das rotas de navegação utilizadas atualmente corroboram com Stopford (2009) e Rodrigue, Comtois, Slack (2009) no que tange a fragmentação do processo produtivo e do significativo aumento do comércio da Ásia com a Europa e América do Norte. Ademais, o crescimento industrial asiático proporciona grande demanda de commodities minerais e vegetais da América Latina e Oriente Médio.

A figura a seguir ilustra a importância do Canal para a integração comercial no continente americano.

Figura 18. Triângulo de Navegação Mar do Caribe



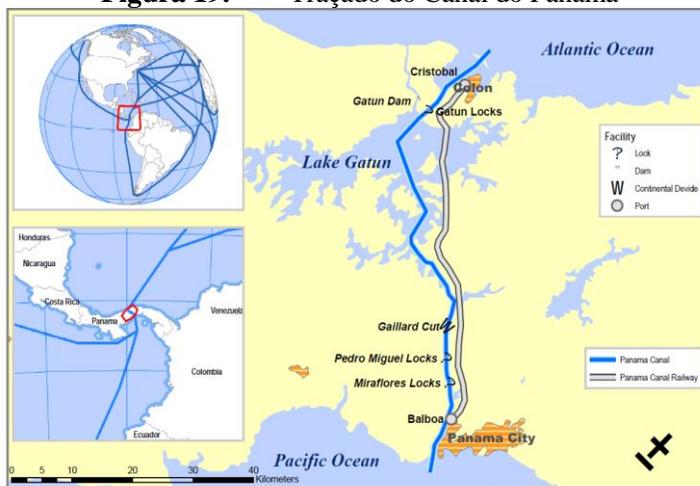
Fonte: Rodrigue, Comtois, Slack (2009)

O Triângulo de Navegação Mar do Caribe refere-se a região de ligação entre o Panamá e os demais países da América Central e sua interligação entre a América do Norte e América do Sul. Incluem Porto Rico, República Dominicana, Jamaica e Bahamas. Os portos de Freeport (Bahamas), Kingston (Jamaica), Caucedo (República Dominicana) e San Juan (Porto Rico) apresentam grande infraestrutura de cais, área e equipamentos para receber navios de grande porte, com foco no segmento de contêineres para transbordo. Estes portos atuam em conjunto com os portos panamenhos MIT, Colón, Cristóbal e Balboa no fluxo de carga.

3.3. O CANAL DO PANAMÁ

O Canal do Panamá possui 82 km de extensão, três sistemas de eclusas, Lago Gatún ligando a cidade de Colón na entrada do Mar do Caribe com a cidade do Panamá na saída para o Oceano Atlântico. As figuras a seguir apresentam o traçado e a estrutura do Canal.

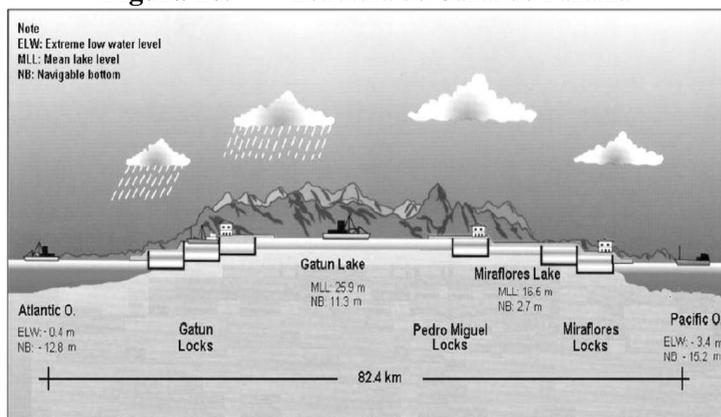
Figura 19. Traçado do Canal do Panamá



Fonte: Rodrigue, Comtois, Slack (2009)

Observa-se a existência de 3 eclusas (Miraflores, Pedro Miguel e Gatún). Para a adequação do fluxo de embarcações entre as eclusas foi construído um lago artificial – o Lago Gatún. No projeto de ampliação do Canal inclui a dragagem do lago para suportar embarcações de maior porte.

Figura 20. Estrutura do Canal do Panamá



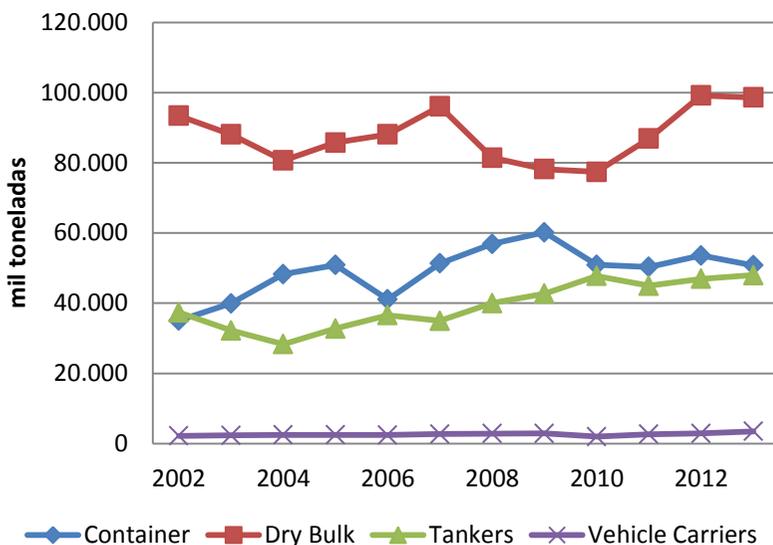
Fonte: Llácer (2004)

É notório salientar a elevação de 26 metros entre os dois oceanos. As sinuosidades no relevo do istmo causaram dificuldades desde a primeira tentativa de construção do Canal no século XIX pelos franceses e na execução das obras pelos norte-americanos no início do século XX.

3.3.1. PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS NO CANAL

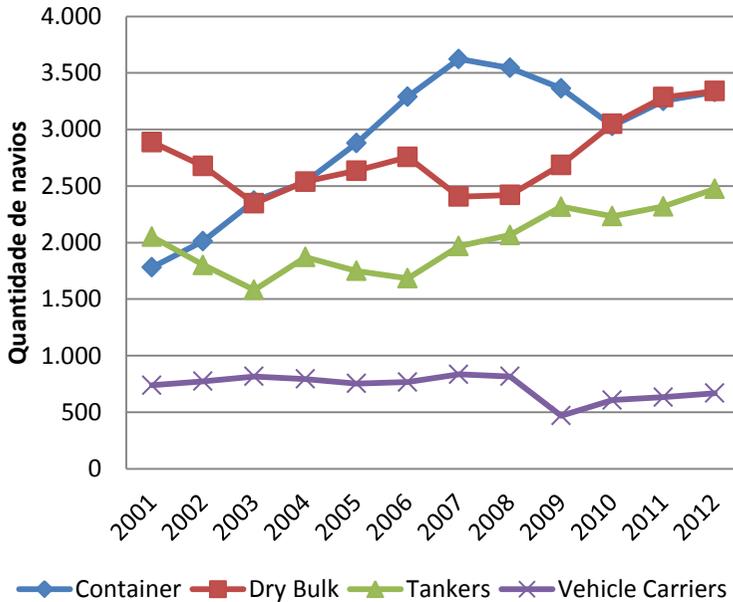
Desde a sua inauguração o Canal é um ponto de passagem para um grande grupo de mercadorias. A partir dos anos 1990 e 2000, com os investimentos em infraestrutura de logística no Panamá (modernização de portos e Zona Franca de Colón) e demais países caribenhos, o volume de mercadorias containerizadas aumentou de modo significativo. Além disso, o Canal é ponto de passagem de graneis sólidos (minérios, grãos) e graneis líquidos (produtos químicos e derivados de petróleo).

As figuras seguintes apresentam o histórico de movimentação no Canal, divididas entre a quantidade de carga (em milhares de toneladas), a quantidade de navios (em unidades) e, por fim, a arrecadação (em milhares de US\$).

Figura 21. Principais grupos de carga – mil toneladas

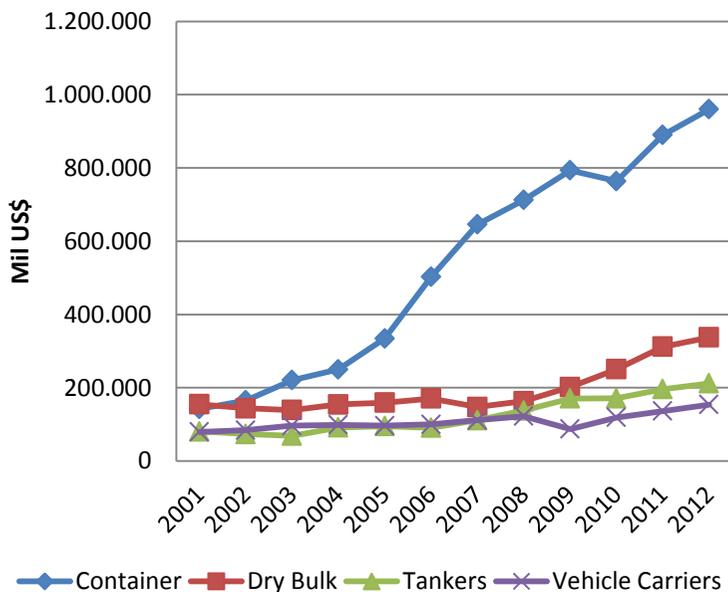
Fonte: ACP (2012), elaboração própria

Em quantidade de carga (por tonelada), o grupo de graneis sólidos (*dry bulk*) lideram o histórico de movimentação no Canal. Neste grupo estão contidos os minérios de ferro (com alta densidade) e os grãos. O grupo de contêineres tem superado o de graneis líquidos (*tankers*). Por fim, o grupo de veículos apresenta baixa quantidade movimentada, porém é um importante grupo para a arrecadação do Canal.

Figura 22. Principais grupos de carga – Quantidade de Navios

Fonte: ACP (2012), elaboração própria

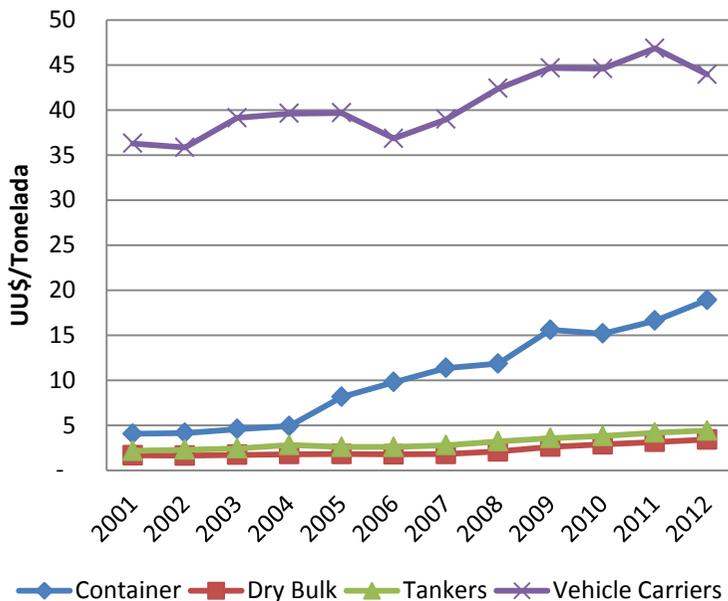
No que tange a quantidade de navios, há uma paridade na movimentação, em especial nos últimos três anos, entre os graneis sólidos e os contêineres. Diante da crise econômica internacional de 2008, houve queda no trânsito de contêineres no Canal, sendo retomado a partir de 2010. A crise de 2008 também causou impacto negativo para os veículos em 2009. Por outro lado, os graneis sólidos e líquidos (geralmente com baixo valor agregado por tonelada movimentada) apresentaram pouco impacto negativo diante da crise de 2008.

Figura 23. Principais grupos de carga – Arrecadação com tarifas

Fonte: ACP (2012), elaboração própria

Por fim, observa-se a grande importância dos contêineres para arrecadação do Canal. Com a reforma tarifária nos anos 2000, a Administração do Canal adotou uma estratégia comercial de cobrar os navios de contêineres de forma diferenciada dos demais tipos de cargas. A cobrança era realizada por capacidade total das embarcações em tonelada. Com a mudança, os navios de contêineres passaram a ser cobrados de acordo com a capacidade total de contêineres (em unidades de boxes) das embarcações. Diante disso, a ACP propunha estimular o trânsito de navios com alta capacidade utilizada, ou seja, navios cheios. Como consequência, o trânsito de embarcações contêineres cresceu, assim como a arrecadação da ACP. Outro grupo importante para arrecadação do Canal são os veículos. A figura a seguir apresenta um indicador que relaciona a arrecadação em US\$ por tonelada movimentada.

Figura 24. Principais grupos de carga – Arrecadação US\$/Tonelada



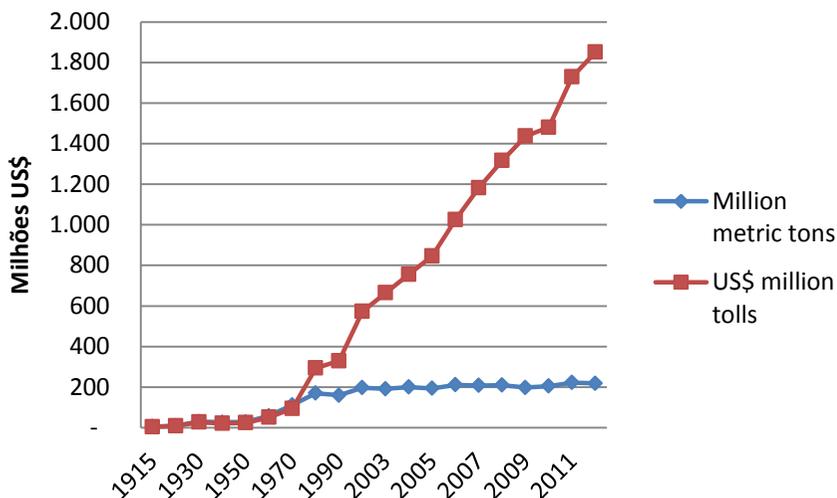
Fonte: ACP (2012), elaboração própria

Observa-se a grande importância dos contêineres e veículos para a arrecadação da ACP. Os veículos apresentam uma média de US\$ 40 por tonelada, enquanto que os contêineres com média de US\$ 10 por tonelada transportada, chegando a US\$ 19/tonelada em 2012. Ademais, nota-se o baixo valor agregado dos graneis líquidos e sólidos, que atingiram média de US\$ 3 e US\$ 2 por tonelada, respectivamente.

3.3.2. ARRECAÇÃO E FLUXO DE CARGAS NO CANAL

Com a nova gestão iniciada em 2000, a ACP passou adotar estratégias comerciais de atração de maior quantidade de navios, em especial como foco nos navios de contêineres. Neste sentido, a figura 23 do item anterior que retrata a arrecadação por grupo de carga identifica a preponderância de arrecadação com os navios contêineres.

A figura a seguir exhibe os dados de comparação entre a arrecadação e o fluxo de cargas no Canal desde sua abertura.

Figura 25. Arrecadação e Fluxo de Cargas no Canal

Fonte: ACP (2012), elaboração própria

Observa-se o aumento significativo de arrecadação da ACP a partir da década de 1990 e, sobretudo, a partir dos 2000. O foco na atração de navio de contêineres, cuja cobrança passou a ser realizada sobre capacidade em TEUs das embarcações, diferentemente da cobrança por tonelada que era realizada anteriormente. Deste modo, a ACP conseguiu potencializar sua arrecadação. Ademais, com a aprovação do projeto de ampliação em 2006, a ACP passou adotar política de reajustes anuais no quadro de tarifas do Canal como meio de arrecadar recursos para o pagamento do projeto de ampliação²⁹.

3.3.3. PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ

O projeto de ampliação do Canal foi resultado de longos estudos de viabilidade econômica, financeira e ambiental que culminaram no projeto apresentado pela ACP em 2006. Com a aprovação do projeto dentro da entidade era necessário, de acordo com a Constituição

²⁹ 50% do aporte financeiro total do projeto é de responsabilidade da ACP, os outros 50% foram financiados com agencias multilaterais de investimento – demonstrado no capítulo 5 deste trabalho.

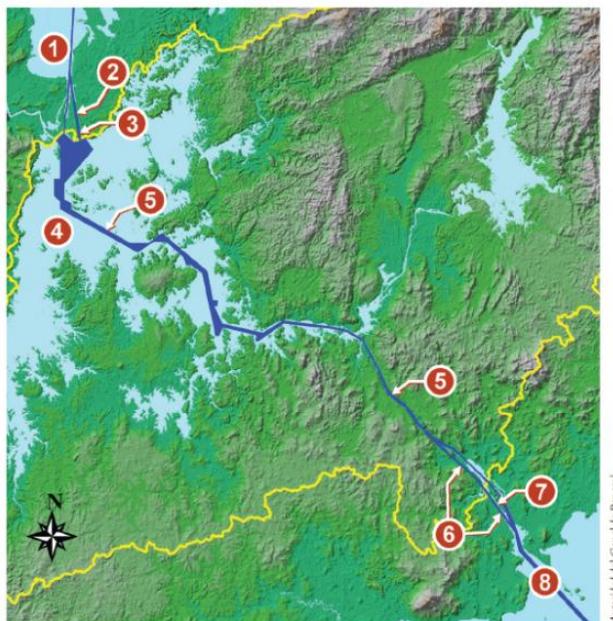
panamenha, a aprovação por referendo nacional. Sendo assim, o referendo de 2006 contou com a participação de 43% da população (924.029 eleitores), com 76% favoráveis a ampliação do Canal (MANN, 2011).

A proposta de ampliação do Canal apresentada pela ACP em 2006 continha 3 grandes componentes:

- Criação de uma nova linha de tráfego com dois novos complexos de eclusas, nos lados Atlântico e Pacífico, respectivamente;
- Alargamento e aprofundamento das entradas do Atlântico e Pacífico;
- Alargamento e aprofundamento do Canal do Lago Gatún, um lago artificial criado em 1907 e 1913 para facilitar as operações das eclusas do Canal.
-

Esta proposta tem o objetivo de permitir o uso do Canal para navios de maior capacidade, especialmente os navios do tipo Post-Panamax, que não se encaixa na atual estrutura do Canal. A figura a seguir retrata no mapa os pontos contidos no projeto.

Figura 26. Proposta de Ampliação do Canal do Panamá
Proposed Panama Canal Expansion



1. Deepening and widening of the Atlantic entrance channel
2. New approach channel for the Atlantic post-Panamax locks
3. Atlantic post-Panamax locks with three water-saving basins per lock chamber
4. Raise the maximum operating water level of Gatun Lake
5. Widening and deepening of the navigational channel of Gatun Lake and Culebra Cut
6. New approach channel for the Pacific post-Panamax locks
7. Pacific post-Panamax locks with three water-saving basins per lock chamber
8. Deepening and widening of the Pacific entrance channel

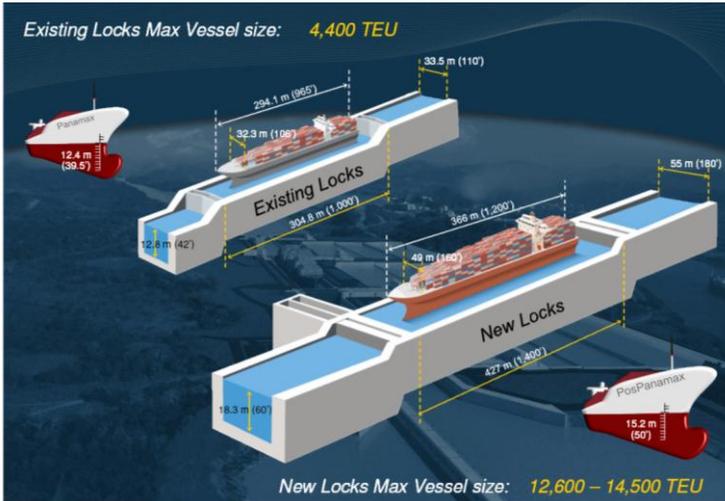
Fonte: ACP (2006)

O novo Canal do Panamá tende diminuir o tempo de trânsito e custos. Deste modo, os portos do Caribe podem receber mais cargas containerizadas. Para os portos do nordeste brasileiro abre-se uma oportunidade para capturar mais cargas asiáticas que utilizam o Canal. Espera-se que com o aumento do volume de tráfego da rota Pacífico se possa diminuir fretes.

3.3.3.1. Canal do Panamá – Nova Estrutura

A ampliação do Canal do Panamá tem por objetivo dobrar a capacidade de trânsitos no Canal e permitir que navios Post-Panamax (com mais de 4.400 TEUs de capacidade). Diante disso, o projeto inclui novas eclusas que atendam os navios Post-Panamax e Super Post-Panamax (12.000 TEUs de capacidade e calado 15m). A seguir apresenta a nova configuração do Canal.

Figura 27. Atual e Futura Estrutura das Eclusas do Canal do Panamá



Fonte: ACP (2011)

A próxima tabela apresenta as novas especificações do Canal.

Tabela 4. Novas Especificações – Canal do Panamá

Especificações	Panamax (1914-)	New Panamax (2015)
Boca	32 m (106 pés)	49 m (160 pés)
Comprimento	294 m (965 pés)	366 m (1.220 pés)
Calado	12 m (40 pés)	15,2 m (50 pés)
Capacidade (Contêiner)	4.500 TEUs	12.000 TEUs
Capacidade (Granéis)	52.000 DWT	119.000 DWT
Eclusas (Locks)	Miter Gates (abertura central – 45 graus)	Rolling Gates (de rolamento)
Custos	US\$ 387 milhões	US\$ 5,2 bilhões
Capacidade Anual de Navios	13.500 – 14.000 navios	16.000 navios

Fonte: ACP (Autoridad do Canal de Panamá – 2011), elaboração própria

A ampliação do Canal do Panamá tende a capturar grande fluxo de cargas contêinerizadas do Leste asiático para a Costa Leste dos EUA, Caribe e Nordeste Brasileiro. Nesse sentido, a primeira rota alternativa consiste na utilização do Canal para tráfego com Caribe, Costa Oeste EUA e Leste da Ásia.

A tendência de aumento das tarifas do Canal, sobretudo em navios contêineres, pode limitar a utilização desta rota de linhas proveniente do Leste asiático (China e Cingapura). Neste sentido, os serviços destinados aos EUA podem se limitar a Costa Oeste. Diante disso, os portos do Caribe (Colón – Panamá, Kingston – Jamaica, Freeport – Bahamas) e nordeste (Suape e Pecém) podem se limitar aos atuais serviços da Europa (via Canal de Suez).

3.3.3.2. Relação da ACP com demais Autoridades Portuárias

A *Autoridade del Canal de Panamá* (ACP) criada em 1997 pelo governo panamenho visa gerir o Canal com autonomia administrativa e financeira. Neste sentido, diante da relevância da ampliação do Canal na comunidade marítima internacional, a ACP tem firmado parcerias estratégicas com as principais entidades e autoridade portuárias do mundo, em especial com as norte-americanas.

Os próximos dois quadros apresentam uma compilação com a lista dos acordos e o detalhamento das principais parcerias estabelecidas.

Quadro 5. Acordos da ACP com demais portos e instituições

Sequência	Instituição	Localização
1	Alabama State Port Authority	EUA – Golfo México
2	Antwerp Port Authority	Europa
3	Broward County's Port Everglades Department	América Central
4	Curacao Ports Authority	EUA - Costa Leste
5	Georgia Ports Authority	EUA - Sudeste
6	Jacksonville Port Authority	EUA - Sudeste
7	Manatee County Port Authority	EUA - Sudeste
8	Maryland Port Administration	EUA- Costa Leste
9	Massachusetts Port Authority	EUA- Costa Leste
10	Mississippi State Port Authority at Gulfport	EUA- Golfo México
11	National Response Team (NRT)	EUA
12	Philadelphia Regional Port Authority	EUA- Costa Leste
13	Port of Corpus Christi Authority	EUA - Golfo México
14	Port Freeport (TX)	EUA - Golfo México
15	Port of Galveston	EUA - Golfo México
16	Port of Houston	EUA - Golfo México
17	Port of Long Beach	EUA - Costa Oeste
18	Port of Miami	EUA- Golfo México
19	Port of New Orleans	EUA- Golfo México
20	Port of North Carolina State Ports Authority	EUA - Costa Leste
21	Port of Palm Beach	EUA- Sudeste
22	South Carolina State Ports Authority	EUA- Sudeste

Sequência	Instituição	Localização
23	Tampa Port Authority	EUA- Sudeste
24	Tennessee-Tombigbee Waterway Development Authority	EUA- Golfo México
25	The Port Authority of New York and New Jersey	EUA - Costa Leste
26	Virginia Port Authority	EUA - Costa Leste
27	Soy Transportation Coalition	EUA - Noroeste
28	U.S. Grains Council	EUA

Fonte: ACP (2012), elaboração própria

O próximo quadro apresenta os detalhes referentes aos acordos firmados da ACP com autoridades portuárias e instituições ao redor do mundo. Observa-se a grande ligação com instituições norte-americanas, demonstrando a importância do Canal para as relações comerciais dos EUA.

Quadro 6. Acordos da ACP com Autoridades Portuárias

Autoridade Portuária	Data	Natureza do Acordo
Porto de Antuérpia - Bélgica	set/10	Troca de conhecimentos nas operações de navios post-Panamax, incluindo as eclusas tipo Rolling Gate e barcos rebocadores.
Autoridade do Estado do Mississippi - EUA	ago/10	Termos contidos no Memorando de Intenções entre as partes
Porto de Jacksonville - EUA	abr/10	Termos contidos no Memorando de Intenções entre as partes
Autoridade do Estado do Alabama - EUA	abr/10	Melhorias no porto para capturar aumento antecipado de crescimento de tráfego. Construção em 2008 de um Terminal de Contêineres no valor de US\$ 300 milhões

Autoridade Portuária	Data	Natureza do Acordo
Porto de Maryland - EUA	jun/09	Financiamento de um berço de 500 pés (152 metros) a ser completo em 2014. Porto de Baltimore é atualmente um dos dois portos na Costa Leste dos EUA com profundidade de 50 pés (15,2 metros)
Departamento de Port Everglades - EUA	ago/09	Aumentar a capacidade na movimentação de navios de grande porte. Desenvolvimento de um Novo Terminal de Cruzeiros para navios de grande porte (2009)
Porto de Palm Beach - EUA	dez/09	Investimentos no segmento de contêiner e cruzeiros.
Portos do Estado da Carolina do Sul - EUA	jul/06	Termos contidos no Memorando de Intenções entre as partes
Porto de New York e New Jersey - EUA	set/03	Dragagem para 50 pés (15,2 metros). Novas instalações de carregamento ferroviário
Autoridade de Virgínia - EUA	jun/03	Construção de um novo Terminal de Contêineres. Estabelecimento de corredor ferroviário
Georgia Port - EUA	jun/03	Aprofundamento do Rio Savannah de 42 pés (12,8 metros) para 48 pés (14,6 metros) a ser completado em 2014
Porto de Houston - EUA	jul/03	Termos contidos no Memorando de Intenções entre as partes

Fonte: Rodrigue (2010), elaboração própria

A cooperação estabelecida com as entidades supracitadas reforça a importância da ampliação do Canal e a necessidade de parcerias que sejam mutuamente benéficas. As melhorias no Canal devem ser acompanhadas por avanços nos portos da Costa Leste e do Golfo do México como meio de absorção de navios de maior porte, por meio de melhorias de infraestrutura de Canal de acesso, berços de atracação, equipamentos, áreas de armazenagem e acessos rodoviário e ferroviário.

3.4. CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Este capítulo apresentou a análise sobre a navegação comercial e do projeto de ampliação do Canal do Panamá. A contextualização da posição geográfica do Panamá permitiu uma melhor compreensão acerca das motivações e da necessidade de ampliação do Canal. A relevância do setor de serviços para economia panamenha envolve as atividades diretas e indiretas do setor marítimo do país, incluindo os portos e o Canal.

A análise da navegação comercial aprofundou o contexto regional e internacional que o Panamá está inserido. A dinâmica do processo de produção e distribuição por meio da fragmentação e integração horizontal das atividades acentuou a importância da navegação marítima. Este fato é exemplificado pelo deslocamento da produção manufatureira, após a segunda Guerra Mundial, para a Ásia e oriente. Além disso, destacam-se a grande produção petrolífera no Oriente Médio e de commodities minerais e vegetais na América Latina.

Diante disso, o surgimento dos contêineres potencializou o transporte de cargas com maior eficiência e menores custos. Sendo assim, o projeto de ampliação do Canal aparece como uma necessidade eminente para a absorção de mais cargas e na integração comercial entre o oriente e ocidente.

No que tange a pressão dos custos energéticos, a tendência de crescimento do preço do combustível bunker reforça a necessidade de ampliação de capacidade do Canal como meio de absorção de maior volume de carga e aumento de escala. A utilização mais eficiente dos insumos energéticos potencializa a integração dos sistemas de transporte e gera melhor alocação de custos.

Por fim, salienta-se que a ampliação do Canal não é um fenômeno isolado. Ou seja, para a consolidação do Panamá com um centro logístico na América Central e Caribe é necessário esforços conjuntos com demais portos e instituições. Sendo assim, os portos caribenhos e norte-americanos estão empreendendo esforços para absorção de navios de maior porte diante das novas eclusas no Canal a partir do final de 2014. Estão previstas e em andamento obras de melhorias de infraestrutura, aquisição de novos equipamentos e parcerias estratégicas entre a ACP e autoridades portuárias da região.

O próximo capítulo proporciona uma análise histórico-política do Panamá por meio de uma revisão histórica dos principais eventos que

influenciaram na dinâmica política e econômica do país para a construção e ampliação do Canal.

4. PANORAMA HISTÓRICO-POLÍTICO DO PANAMÁ

Este capítulo expõe o panorama histórico-político do Panamá contextualizando a relevância do Canal para o desenvolvimento das relações políticas e econômicas do país. O capítulo inicia com os antecedentes que levaram a construção do Canal. Posteriormente, analisa-se o desenvolvimento histórico do país. Neste ínterim, apresenta-se a apreciação dos períodos históricos passando pela independência, ditadura e democracia constitucional a partir 1989. Neste processo, é notória a influência externa, sobretudo norte-americana, sobre a tomada de decisões no país. Por fim, analisa-se o modelo de comportamento de Estados em dois níveis sob a perspectiva da relação panamenha com atores domésticos e externos.

4.1. ANTECEDENTES

A Zona do Canal é considerada por muitos autores como uma possessão colonial (VILLA; CORDEIRO, 2006) e (MAURER; YU, 2011). Por meio do Trato Hay-Bunau-Varilla de 1903, os EUA obtiveram o controle da faixa de 16 km de largura e 82,4 km de comprimento, um istmo que ligação o Oceano Pacífico ao Oceano Atlântico no Mar do Caribe. O tratado previa o controle e exercício de jurisdição para os EUA, cuja responsabilidade estava em construir, administrar e manter a segurança nas operações de travessia de navios.

Em 12 de janeiro de 1903 foi assinado em Washington o Tratado Herrán-Hay em conjunto com o governo colombiano para a construção de um Canal e controle de uma faixa de 10 km de largura no istmo do Panamá. No entanto, em 12 de agosto o Senado colombiano rejeitou o tratado (LLÁCER, 2004).

Em 03 de novembro, o Panamá declarou independência da Colômbia. No dia 18 do mesmo mês foi assinado o Tratado Hay-Banau Varilla entre os governos do Panamá e dos EUA, que permitiu a construção do Canal e controle de uma faixa de 16 km de largura, contra os 10 km do tratado anterior (LLÁCER, 2004).

Sendo assim, as construções do Canal duraram 10 anos e em 15 de agosto de 1914 o Canal foi inaugurado. Foram gastos cerca de 352 milhões de dólares, incluindo 10 milhões pagos ao Panamá e 40 milhões pagos a empresa francesa *Compagnie Universalle du Canal Interoceanique* (mesma empresa que construiu o Canal de Suez no Egito

em 1869), que obtivera a concessão de construção do Canal em 1878 e falhara neste empreendimento (LLÁCER, 2004).

4.2. HISTÓRIA POLÍTICA DO PANAMÁ

4.2.1. O TRATADO HAY-BUNAU VARILLA

A história política do Panamá é marcada por grande influência, sobretudo pelos EUA. O processo de independência panamenho ocorreu concomitantemente ao interesse norte-americano na construção de um Canal interoceânico. O próprio processo de independência do país foi apoiado diretamente pelo governo Roosevelt em 1903.

Com corrida ao ouro (*gold rush*) no século XIX, a Costa Oeste dos EUA passou a ser povoada e aumentou a necessidade de integração entre as duas costas do país. Neste sentido, o Canal representaria um grande avanço na medida em que as matérias-primas da Costa Oeste (como madeira e petróleo) poderiam ser transportadas pelo Canal e seguir para a Costa Leste do país. Do mesmo modo, a produção manufatureira da Costa Leste poderia encontrar mais facilmente o mercado do Oeste por meio do Canal (MAURER; YU, 2011). Estes trajetos encurtariam em cerca de 21.000 km, caso elas contornassem a América do Sul. A figura a seguir ilustra este encurtamento de trajeto.

Figura 28. Canal do Panamá – Ligação entre a Costa Leste e Oeste dos EUA



Fonte: Rodrigue, J-P, C. Comtois and B. Slack (2009)

Neste sentido, o Canal proporcionou um grande impulso ao comércio norte-americano e transformou o país em uma grande potência marítima mundial (MAURER; YU, 2011).

Com a rejeição do Tratado Herrán-Hay pelo senado colombiano, o governo norte-americano empreendeu esforços para a independência do Panamá e para o fechamento de um outro tratado que garantiria a construção e controle sobre o Canal. Deste modo, é notório o trabalho de articulação política entre o Secretário de Estado John Hay e o engenheiro francês Phillipe Bunau Varilla (LLÁCER, 2005a).

Bunau Varilla foi engenheiro-chefe da empresa francesa *Compagnie Universalle du Canal Interoceanique* que não obtivera sucesso na primeira tentativa de construção do Canal. Com a independência do Panamá em 3 de novembro de 1903, Bunau Varilla fora nomeado ministro de relações exteriores (ou ministro de Estado) do país. Com a posse na cadeira, a articulação com os norte-americanos foi extremamente rápida. Quinze dias após a independência do país, em 18 de novembro de 1903 foi assinado o Tratado Hay-Bunau Varilla que concedia aos EUA a faixa de 16 km de largura do istmo. Em 2 de

dezembro do mesmo ano o tratado foi ratificado pelo governo panamenho e em 23 de fevereiro de 1904 foi ratificado em senado norte-americano (LLÁCER, 2005b).

A atitude de Bunau Varilla em aceitar prontamente o acordo com os EUA foi considerada contra os interesses panamenhos, uma vez que os termos do Tratado prejudicavam mais o Panamá do que no Tratado Herrán-Hay.

Villa e Cordeira (2006) destacam que o próprio secretário de Estado John Hay admitia que o Tratado Hay-Bunau-Varilla era mais vantajoso aos EUA e não tão vantajoso para o Panamá. A agilidade nas negociações demonstra a constatação do secretário norte-americano:

Como a Colômbia se recusava a transferir gratuitamente a concessão para os norte-americanos, estes apoiaram um movimento de secessão do Panamá em troca de um acordo para a construção do Canal. O acordo foi negociado entre o secretário de Estado John Hay e um representante panamenho, Philippe Bunau-Varilla, que na verdade fora engenheiro-chefe da Compagnie e estava interessado apenas em vender os ativos desta para os norte-americanos. O Tratado Hay-Bunau-Varilla foi assinado apenas duas horas antes da chegada dos representantes enviados pela recém-criada República do Panamá (VILLA; CORDEIRO, 2006, p. 306).

Neste sentido, o Canal representaria uma forma de imperialismo na região, visto que ele fora obtido de modo ilegítimo por meio do apoio de separação do Panamá e pela forma como fora concedido aos EUA cedendo a soberania da Zona do Canal por apenas uma contrapartida financeira.

4.2.2. EVOLUÇÃO POLÍTICA DO PANAMÁ

4.2.2.1. Período Democrático 1903-1968

Como observado anteriormente, a República do Panamá obtivera sua independência da Colômbia em 03 de novembro de 1903 com o apoio norte-americano, que em contrapartida alcançaram condições favoráveis na concessão infinitiva da Zona do Canal.

Entre 1903 e 1968 o Panamá foi uma democracia constitucional baseada em três poderes (Executivo, Legislativo e Judiciário) dominado por uma oligarquia comercial. O fato de sua posição geográfica estratégica influenciou fortemente seu processo político. Apesar de sua independência ser reconhecida internacionalmente, o país cedeu a soberania de parte do seu território para os EUA construírem, administrarem e securitizarem o Canal.

Sendo assim, emergia dentro da sociedade panamenha a pressão de grupos contrários a presença norte-americana em seu território. Diante disso, os governos que se sucederam tiveram que conviver com a pressão de grupos nacionalistas e pressão externa norte-americana. Com o fim da Segunda Guerra Mundial emergiu a bipolaridade entre EUA e União Soviética.

Como grande parte da América Latina estava sob a zona de influência norte-americana, a ascensão de grupos de esquerda no Panamá poderiam colocar em risco a soberania norte-americana sob o Canal. Além disso, havia o receio em Washington da influência que a vitória de Fidel Castro de 1959 geraria uma escalada de nacionalismo no Panamá.

Mann (2003) destaca que neste período o governo norte-americano aumentou seu apoio aos militares no Panamá como meio de prevenção a uma possível insurgência de movimentos nacionalistas. Como o autor salienta, é notório neste período a renomeação da Polícia Nacional para Guarda Nacional em 1953 e grande assistência militar dos EUA a partir de 1959, com auxílio financeiro e apoio em serviços de inteligência.

A política de Boa Vizinhança (*Good Neighbor Policy*) de Roosevelt durante a II Guerra Mundial garantiu tranquilidade geopolítica na América Latina, como demonstrado pelo Tratado Geral de Amizade e Cooperação assinado em 1936 pelos presidentes do Panamá Harmodio Arias e Roosevelt dos EUA, que garantiria soberania do espaço aéreo panamenho e ab-rogou a cláusula intervencionista do tratado de 1903 sob a Zona do Canal.

No entanto, havia algumas resistências, como a do presidente Arnulfo Arias sobre a demanda norte-americana de novas bases militares no istmo. Como o fim da guerra, aumentaram-se as pressões de grupos nacionalistas em oposição das bases militares norte-americanas no país. O Tratado de Entendimento e Cooperação assinado em 1955 promoveu a retirada das bases no país e as concentraram na Zona do Canal.

O estopim do nacionalismo panamenho com a oposição da presença norte-americano no país ocorreu em um episódio em janeiro de 1964 (MANN, 2003 e VILLA; CORDEIRO, 2006). As manifestações de 1964 começaram devido ao hasteamento das bandeiras norte-americanas e panamenhas. Em 1960 o presidente norte-americano Eisenhower ordenou o hasteamento da bandeira dos EUA em certas localidades na Zona do Canal. No entanto, em janeiro de 1964 um grupo de cidadãos norte-americanos habitados na Zona do Canal impediu que alguns estudantes panamenhos em hastear a bandeira panamenha na *Balboa High School*. Como a notícia se espalhou rapidamente, os protestos espalharam-se pelo país e causaram derramamento de sangue com a morte de 23 panamenhos, 4 soldados norte-americanos e muitos feridos. Sendo assim, o risco de paralisação do Canal tornava-se um cenário cada vez mais possível de se realizar.

Diante disso, o presidente Johnson (sucessor de Kennedy) retomou negociações com o Panamá em 1964. Em 1967 iniciaram-se as negociações relacionadas com o Canal, as bases militares e uma possível ampliação do Canal. A oposição interna panamenha e o início do processo eleitoral suspenderam as negociações. Os desentendimentos entre os panamenhos e norte-americanos repousavam-se sobre a legalização das bases militares, cuja proposta panamenha era de mantê-las apenas como meio de defesa para o Canal.

A eleição de 1968 trouxe ao poder novamente o presidente Arnulfo Arias, com motivações nacionalistas e comportamento imprevisível, de acordo com os norte-americanos. Como observado anteriormente, a partir da década de 1950 os EUA proporcionaram apoio técnico e financeiro a Polícia Nacional e posteriormente a Guarda Nacional panamenha. O principal objetivo de Washington era conter os movimentos nacionalistas e comunistas no istmo.

Ao assumir o poder, o presidente Arias tomou medidas para a redução do poder da Guarda Nacional. A reação imediata da Guarda foi lançar um golpe militar em outubro de 1968. No lado norte-americano, observou-se nenhuma reação contrária ao fato, com esperanças da contenção do nacional e manutenção da estabilidade do país com a expectativa de retomada das negociações sobre o Canal.

4.2.2.2. Período de Regime Militar 1968-1989

Com o apoio da CIA, Omar Torrijos tornou-se chefe do governo militar panamenho. Seu governo foi marcado pela falta de liberdade de expressão, eliminação de direitos constitucionais e supressão de instituições democráticas. Sendo assim, o governo Torrijos suspendeu a Constituição do país, dissolveu a Assembleia Nacional e estipulou censura na imprensa. Diante disso, a estratégia nacionalista de Torrijos seria levada mais facilmente com a opressão a oposição. A principal estratégia era promover Torrijos como líder nacionalista e populista no âmbito doméstico e externo, principalmente na América Latina, entre os Estados não-alinhados (MANN, 2003).

As negociações com os EUA sobre a Zona do Canal entraram na pauta de prioridades de Torrijos. Neste sentido, o ditador aumentou a pressão sobre Washington para melhorar os termos do tratado para o Panamá. De acordo com Mann (2003), Torrijos havia grande ligação com o exército norte-americano cuja atuação de informante pago e treinamento militar entre 1955-1970. Em um de seus discursos, o ditador reafirma seu interesse no Canal: *“I don't want to go into history; I want to go into the Canal Zone – Omar Torrijos, 1973”* (MAURER; YU, 2011).

A pressão no campo internacional surtiu efeito. Em 1973 o Panamá conseguiu o apoio de Conselho de Segurança das Nações Unidas para a revisão dos termos do tratado do Canal. As demandas panamenhas foram negadas somente pelo veto americano em março de 1973. Sendo assim, Torrijos conseguiu apoio dos países latino americanos, isolando os EUA no cenário internacional. Como resultado, o departamento de Estado americano decidiu retomar as negociações interrompidas em 1970 (VILLA; CORDEIRO, 2006).

As negociações foram retomadas em novembro de 1973 entre o secretário de Estado Henry Kissinger e o ministro panamenho Juan Tack. No entanto, com a renúncia de Nixon em 1974 as negociações foram interrompidas (MANN, 2003).

Ao assumir a presidência, Gerard Ford teve de enfrentar a agenda em andamento de Nixon. No caso das negociações com o Panamá o tema enfrentou grande debate doméstico. Membro partido republicano, Ford enfrentava grande resistência em negociar com sua base aliada. O tema grande relevância nas eleições de 1976. Nas primárias para o partido republicano, o governador da Califórnia e oponente de Ford do

partido, Ronald Reagan opôs-se fortemente a entrega do Canal aos panamenhos³⁰.

Com a vitória nas primárias, Ford seguiu o conselho do Comitê Nacional do Partido Republicano e deixou as negociações paradas. Seu adversário do partido democrata, Jimmy Carter, também não deixou de se opor a entrega total do Canal aos panamenhos como meio de não perder o apoio dos eleitores de sua base. No entanto, observa-se uma posição mais branda nas críticas às negociações com o Panamá do que naquelas dos republicanos Reagan e Ford (VILLA; CORDEIRO, 2006).

Com a eleição de Jimmy Carter em 1977, as negociações com o Panamá foram retomadas. Com a derrota americana no Vietnã, a política externa do país, segundo a administração Carter, deveria retomar as relações de boa vizinhança, especialmente no caso panamenho em que se temia a retomada das manifestações nacionalistas e derramamento de sangue de 1968. Neste sentido, Carter retomou as negociações por três principais motivos:

- i. O tratado com o Panamá não iria diminuir o poder econômico e militar dos EUA e, além disso, iria melhorar as relações diplomáticas no continente norte-americano;
- ii. Com Torrijos no poder seria a melhor oportunidade de retornar o Canal ao Panamá, visto que um sucessor deveria ser muito fraco ou muito radical para negociação;
- iii. Havia temor de serem retomadas as manifestações de 1964 e aumentar as pressões geopolíticas na região (MAURER; YU, 2011).

³⁰ “Enquanto eu falo com vocês esta noite, avançam negociações com o objetivo de abrir mão de nossa propriedade da Zona do Canal do Panamá. Aparentemente, todo mundo sabe disso, exceto os donos de direito da Zona do Canal: vocês, o povo dos Estados Unidos. O general Omar Torrijos, o ditador do Panamá, tomou o poder há oito anos, removendo o governo eleito. Não houve eleições desde então. Não há liberdades civis. A imprensa é censurada. Torrijos é amigo e aliado de Castro e, como ele, é pró-comunista. Ele ameaça sabotar e atacar com guerrilheiros nossas instalações se não cedermos às suas exigências. Seu ministro do exterior abertamente afirma que nós já aceitamos, em princípio, abrir mão da Zona do Canal. Bem, a Zona do Canal não é uma possessão colonial. Não é um arrendamento de longo prazo. É território soberano dos Estados Unidos tanto quanto o Alasca e todos os estados que surgiram da compra da Louisiana. Nós deveríamos encerrar as negociações e dizer ao general: nós o compramos, nós o pagamos, nós o construímos, e nós pretendemos mantê-lo” (Reagan, 1976) (VILLA; CORDEIRO, 2006).

Como dito pelo Embaixador Arthur Davis em 1986: *“Fully functioning democratic institutions in Panama are the best guarantee to Americans and Panamanians alike for success in the turnover of the Canal to Panama”* (MAURER; YU, 2011).

No lado panamenho havia dois grandes grupos de pressão que não aceitavam uma negociação que não tivesse como resultado final a completa soberania panamenha sobre a Zona do Canal. O primeiro grupo era representado pelas associações radicais de estudantes trotskistas que apresentavam uma posição mais radical em relação a soberania panamenha sobre o Canal. Além disso, havia um grupo mais moderado de estudantes agrupados na Federação Panamenha de Estudantes, que disputavam espaço político com seus adversários trotskistas. Por fim, outro grupo era formado por oligarcas e empresários desejosos de ocupar o espaço comercial que empresas e bancos multinacionais tinham no Panamá (VILLA; CORDEIRO, 2006).

Neste sentido, embora o governo panamenho não enfrentasse uma pressão do legislativo e executivo como nos EUA, Torrijos necessitava manter o apoio popular, visto que o declínio na base popular poderia aumentar as manifestações de violência, debilitando seu governo. De acordo com a constituição norte-americana, a negociação com os EUA somente poderia ser ratificada com referendo popular com maioria simples (VILLA; CORDEIRO, 2006).

Com a crise econômica de 1976, manifestações populares se espalharam pelo país. Foi a primeira vez desde 1947 que os protestos se direcionaram contra a situação econômica do país e não contra os EUA e a Zona do Canal. Este fenômeno é de extrema relevância para o país na medida em que o novo tratado aumentaria de modo significativo a remuneração pelo uso do Canal, em que ajudaria o país enfrentar melhor a crise econômica que passava.

Assim, acabou aceitando as condições financeiras oferecidas pelos norte-americanos: US\$ 10 milhões anuais fixos, mais US\$ 10 milhões anuais caso as receitas permitissem, mais US\$ 0,30 por tonelada de carga transportada pelo Canal. LaFeber estimou que o Panamá receberia entre US\$ 40 milhões e US\$ 50 milhões anuais – bem mais do que os US\$ 2,3 milhões que recebia até então, mas claramente bem menos do que Torrijos desejava. Além disso, o governo panamenho

recebeu a promessa de um pacote de empréstimos e garantias no valor de US\$ 295 milhões nos cinco anos seguintes, mais US\$ 50 milhões em assistência militar nos dez anos seguintes (VILLA; CORDEIRO, 2006, p. 329).

Sendo assim, a melhor estratégia para o governo panamenho era ceder o máximo possível, até chegar a um acordo passível de ser aceito nos Estados Unidos. Ou seja, mesmo que os EUA concedessem menores repasses financeiros propostos por Torrijos, o benefício financeiro líquido para o Panamá seria maior do que o não-acordo com os EUA.

Com a agenda focada na promoção e preservação dos direitos humanos³¹, Carter se engajou nas negociações com o Panamá para que a Zona do Canal fosse devolvida para a jurisdição panamenha. Diante disso, Carter teve de empreender esforços para convencer o povo americano que a devolução do Canal não seria prejudicial aos interesses norte-americanos.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, o valor estratégico e econômico da propriedade norte-americana sobre o Canal reduziu. Maurer; Yu (2011) lista três principais fatores para a queda gradual da importância do Canal para os EUA ao longo das três décadas pós-2ª Guerra:

- (i) A industrialização do Oeste norte-americano e a expansão das ferrovias e rodovias interestaduais nos EUA, proporcionando maior integração da matriz de transporte do país a partir da década de 1970;
- (ii) A redução dos custos de transporte em escala mundial decorrente de inovações tecnológicas;
- (iii) O aumento das tarifas do Canal a partir da década de 1970.

Em 07 de setembro de 1977 o Tratado do Canal do Panamá (incluindo o Tratado da Neutralidade³²) foi assinado entre o Presidente Carter e o ditador Torrijos em uma cerimônia na Organização dos

³¹ Ironicamente Carter teve de negociar com Torrijos, ditador militar que suprimia de sua população os direitos básicos de liberdade de expressão e direitos humanos (MANN, 2003).

³² O tratado assegura que o Panamá não negará a passagem de embarcações baseado em inclinação política ou envolvimento em conflitos (Artigos I e II); e após o período de transição, o Panamá será o único responsável pela defesa do Canal (Artigo V) (ACP, 2012, retirado do texto original do tratado).

Estados Americanos (OEA) em Washington. O evento tentou gerar um apelo internacional, sobretudo na América Latina, demonstrando o interesse norte-americano em negociar com os países da região e estabelecer laços de boa vizinhança³³.

Com a assinatura do Tratado Torrijos-Carter em 1977, a Zona do Canal passou a ser administrada por uma comissão mista (norte-americana e panamenha) em um período de transição de 20 anos (1979-1999), até ser extinta ao final da vigência do tratado. Neste período, o setor marítimo e portuário do Panamá passou a ganhar autonomia de gestão por conta da tanto da saída dos EUA do controle do Canal e como pelo próprio distanciamento do governo panamenho – induzido pelos norte-americanos – na administração do Canal³⁴. Como consequência disso forma criadas, a partir dos anos 1990, a *Autoridad del Canal de Panamá* (ACP) e a *Autoridad Marítima de Panamá* (AMP), como agências autônomas responsáveis pela gestão do setor portuário panamenho.

Neste sentido, Maurer e Yu (2011) resumem a participação dos EUA neste processo:

“Rather than act as an imperial power, the United States now implicitly guarantees Panamanian security through the Neutrality Treaty and economic prosperity through Panama’s use of the dollar and the recently

³³ Em seu discurso, Carter afirmou que “isso abre um novo capítulo em nossas relações com todas as nações deste hemisfério”, no que foi acompanhado por Torrijos: “você transformaram força imperial em força moral”, afirmou o líder panamenho. Os 27 países representados no evento assinaram uma declaração conjunta que afirmava que “a solução da questão do Canal do Panamá representa um grande passo no sentido do fortalecimento das relações entre as nações do Hemisfério Ocidental em bases de interesse comum, igualdade e respeito mútuo” (Time, 1977b:9). Todas as lideranças latino-americanas presentes ao evento fizeram o máximo para mostrar à imprensa norte-americana seu apoio incondicional aos tratados (Time, 1977b:9 apud VILLA; CORDEIRO, 2006).

³⁴ Com o tratado Torrijos-Carter, o governo norte-americano queria garantir que o governo panamenho não interferisse diretamente no Canal e como consequência houve a criação das agências autônomas ACP e AMP. Após a retirada de Noriega, o governo panamenho aprovou uma emenda constitucional em 1994 que dificultava a interferência do governo sobre a administração do Canal, ou seja, efetivação da separação do governo com a administração do Canal (MANN, 2011).

U.S.-Panama Free Trade Agreement. In return, Panama adheres to the norms of democratic rule and professional management of the Canal – which also happen to be in the country’s own best interest (MAURER; YU, 2011, p. 332).”

Ou seja, as mudanças institucionais se adequaram aos interesses de ambos os países, tanto por meio da garantia de livre trânsito no Canal como pela autonomia adquirida pelos panamenhos.

Além disso, e em consonância com as mudanças de tons liberais em âmbito internacional, o setor portuário local passou por um processo de privatização com significativa participação de grandes grupos estrangeiros no período a partir da década de 1990.

Após a cerimônia de setembro de 1977, os tratados tiveram de serem submetidos a aprovação de ambos os países. No caso panamenho a ratificação deveria ser alcançada por meio de referendo popular com maioria simples. Por outro lado, nos EUA o processo de ratificação era mais complexo: o tratado deveria passar pelo senado com aprovação de 2/3. Com a vitória nas eleições de 1976, Jimmy Carter (democrata) não obtivera maioria no senado. Sendo assim, Carter teve de empreender grandes esforços para convencimento dos senadores que o tratado não seria maléfico para os EUA.

Villa; Cordeiro (2006) destacam a campanha empreendida por Carter para a ratificação do tratado no senado³⁵. A principal estratégia do presidente foi direcionada em informar a população os termos contidos nos tratados com o Panamá³⁶. Diante disso, Carter conversou pessoalmente com todos os senadores e conseguiu também o apoio do ex-presidente Ford. Além disso, Carter obteve apoio Conselho das Américas (uma associação de duzentas empresas norte-americanas que respondiam por 85% dos investimentos privados dos EUA na América

³⁵ “O governo Carter mobilizou também outros recursos para obter a ratificação dos tratados. Para se opor publicamente a Reagan (que fora ator e trabalhara em diversos filmes de faroeste), o governo contou com a curiosa ajuda de John Wayne. Este ator, extremamente popular nos EUA, chegou a visitar o Panamá e a aparecer publicamente com Torrijos, como forma de mostrar seu suporte aos tratados (Conaway, 1999; Time, 1978^a apud VILLA; CORDEIRO, 2006)”.

³⁶ “Aparentemente, o aumento no apoio da opinião pública devia-se ao fato de que, ao saber mais sobre o que estava sendo negociado e os termos do acordo, em um típico caso de diminuição das assimetrias de informação, os cidadãos passavam a apoiá-lo (VILLA; CORDEIRO, 2006)”.

Latina), da Câmara Nacional do Comércio e do Instituto Americano da Marinha Mercante, além das empresas multinacionais com interesse na América Latina como o Chase Manhattan Bank, a United Brands e a Occidental Petroleum (VILLA; CORDEIRO, 2006).

Entretanto, no senado, a principal estratégia era a inserção de emendas como meio de descaracterizar os tratados. Era, pois, um meio indireto de impedir a ratificação, mais um aspecto institucional que tornava a ratificação mais difícil para os EUA (MANN, 2003).

Por fim, os dois tratados foram levados a votação ratificado por 68 a 32, um voto a mais dos dois terços que eram necessários em março de 1978. Para a ratificação do Tratado da Neutralidade, Carter teve de ceder as pressões dos senadores republicanos em adicionar uma emenda citando o direito de intervenção norte-americana no Canal (VILLA; CORDEIRO, 2006). No entanto, após difíceis negociações, os panamenhos, os senadores conservadores e os senadores liberais concordaram com uma emenda ao Tratado do Canal que deixava claro que os Estados Unidos não interfeririam na independência política do Panamá e nem em seus assuntos internos³⁷.

Para o Panamá, o Tratado da Neutralidade se constituía como ponto mais delicado à ratificação, na medida em que previa a possibilidade de interferência norte-americana caso houve alguma ameaça de interrupção do fluxo comercial do Canal³⁸. Sendo assim, Torrijos buscou-se alinhar com grupos moderados como modo de isolar grupos mais radicais. Para isso aproximou-se da moderada Federação Panamenha de Estudantes, contra seus adversários trotskistas. Além disso, o líder militar procurou aliar-se com bancos e empresas

³⁷ “In Article V of the Panama Canal Treaty it was established the reaffirmation of the Principle of Non-Intervention, whereby ‘the nationals of the USA should abstain from any political activity in the Republic of Panama as well as from any intervention in the internal affairs of the Republic of Panama’. This principle was also set out in Article II of the Agreement for the Implementation of Article IV of the Treaty, as well as in Article IV of the 1977 Treaty concerning the Canal Permanent Neutrality and Panama Canal Operation and its amendment No. 1, which set forth the prohibition that the USA could intervene in any internal affairs of the Republic of Panama (LLÁCER, 2005)”.

³⁸ É relevante ressaltar que com o enfraquecimento da Guerra Fria (e término na década seguinte) a importância geopolítica do Canal diminuiu-se na medida em que o enfraquecimento das relações tensas entre EUA e URSS proporcionaria uma fraca possibilidade de interrupção do fluxo de cargas do Canal (MANN, 2011, MAURER; YU, 2011; VILLA; CORDEIRO, 2006).

multinacionais, a quem mais interessava a manutenção de relações amistosas entre o Panamá e os EUA.

Por fim, Torrijos se dirigiu aos líderes de cinco países latino-americanos (dentre os quais México e Venezuela), solicitando o apoio interno nestes países. No plano doméstico, o governo panamenho manteve a censura da imprensa, com a circulação de somente notícias favoráveis aos tratados. (MANN, 2003). Como resultado, os tratados foram ratificados em novembro de 1977 com grande apoio popular com 506.805 votos a 245.177 (VILLA; CORDEIRO, 2006).

Em resumo, os impactos das mudanças na equipe negociadora e no apoio dos grupos domésticos a Torrijos, do lado panamenho, e a hábil manipulação e utilização de um deadline e dos constrangimentos institucionais como recursos de pressão por parte do governo Carter foram fundamentais para flexibilizar a posição do governo do Panamá e fechar o acordo (VILLA; CORDEIRO, 2006, p. 329).

Os tratados entraram em vigor em 01 de outubro de 1979, substituindo o Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, com a extinção da Zona do Canal, com um período de transição de 20 anos para transferência gradual da jurisdição norte-americana para o Panamá, até o efetivo controle panamenho sobre as operações do Canal. A maior parte das propriedades militares que pertenciam aos EUA para a serem consideradas como áreas não-produtivas e as forças armadas panamenhas passaram a receber auxílio adicional dos EUA, aumentando, assim, o poder político dos militares (MANN, 2003).

4.2.2.3. Período de Turbulência Política: 1981 – 1989

Em 1981 os direcionamentos da política panamenha tornaram um novo rumo com a morte de Omar Torrijos em um acidente aéreo. Com a morte de Torrijos, o general Manuel Noriega assumiu o poder no país com o objetivo de levar adiante o processo de transição do Canal.

As expectativas em torno da chegada de Noriega ao poder repousavam-se na efetiva continuidade da transição administrativa do Canal. Sendo assim, era necessário que o governo panamenho tivesse grandes incentivos em não utilizar o Canal para benefícios próprios de sua classe política (patronagem) e a necessidade de contar com gestores

com incentivos para serem tão profissionais quanto os americanos eram. Com isso, era de extrema relevância que os panamenhos superassem a eficiência dos americanos no comando do Canal. Ou seja, adotar uma gestão voltada para a maximização de lucros ao invés na manutenção dos interesses de grupos privilegiados (MAURER; YU, 2011).

No entanto, o governo de Noriega foi marcado pela queda de movimentação no Canal, acompanhada pelo fechamento da ferrovia *Panama Railroad* e estagnação do sistema portuário. Não obstante, Noriega procurava criminalizar outros segmentos de seu governo para seu próprio benefício (MAURER; YU, 2011).

O governo de Noriega era acusado pelos EUA de promover o narcotráfico e auferir benefícios com esta prática ilegal. Em 1987 Noriega foi acusado por um oficial de alto escalão militar panamenho de envolvimento em promover assassinatos, fraude eleitoral e corrupção.

Entre 1985 e 1987 a tensão geopolítica entre o Panamá e os EUA se exacerbou com o congelamento da assistência econômica e militar ao Panamá em 1987. Em 1988 o presidente Reagan acionou o *International Emergency Economic Powers Act* para congelar os ativos panamenhos em todas as organizações norte-americanas. Neste sentido, diante da presença de observadores internacionais as eleições de 1989 apresentaram grande vitória para os candidatos anti-Noriega. Não aceitando o resultado eleitoral, o governo Noriega anulou o resultado, gerando maior tensão com os EUA (DEPARTAMENTO DE ESTADO, 2011).

Diante disso, em 20 de dezembro de 1989, o presidente George H. Bush ordenou o envio de tropas militares ao Panamá para a Operação Causa Justa (*Operation Just Cause*), com objetivo de combater o tráfico de drogas e reestabelecer a democracia. De acordo com o departamento de Estado: “... to protect U.S. lives and property, to fulfill U.S. treaty responsibilities to operate and defend the Canal, to assist the Panamanian people in restoring democracy, and to bring Noriega to justice.” (DEPARTAMENTO DE ESTADO, 2011).

A operação deixou vítimas civis e militares em ambos os lados, com perda significativa por parte dos panamenhos³⁹, com a rendição de Noriega⁴⁰ e o reestabelecimento dos resultados das eleições de 1989.

³⁹ Foram registrados a morte de 23 soldados e 3 civis norte-americanos. No lado panamenho a perda foi mais significativa 200 mortes de civis e 300 de militares (DEPARTAMENTO DE ESTADO, 2011).

⁴⁰ Noriega foi preso e julgado por tráfico de drogas e lavagem de dinheiro (DEPARTAMENTO DE ESTADO, 2011).

Diante disso, Guillermo Endara assumira a presidência de forma oficial em dezembro do mesmo ano para um mandato de cinco anos.

4.2.2.4. Democracia Constitucional: 1989 – aos dias presentes

Após a queda de Noriega o Panamá já teve cinco presidentes eleitos com voto popular direto. Isto representa, pois, um grande avanço na retomada do processo democrático no país após os 21 anos de ditadura militar.

O papel desempenhado pelos EUA foi diacrônico, com apoio ou oposição do regime de acordo com as circunstâncias do momento e dos seus interesses domésticos no país, sobretudo, na preservação do livre trânsito de navios do Canal e impedindo, direta ou indiretamente, que as operações no Canal fossem interrompidas. A atitude norte-americana em relação ao Panamá reforça a grande preocupação dos senadores conservadores durante a ratificação dos tratados no Canal em 1978. Ou seja, a inclusão do Tratado da Neutralidade era uma forma de manter a estabilidade nas operações do Canal e pressionar o governo panamenho na manutenção da segurança do Canal.

Além disso, a assistência militar dos EUA ao Panamá cresceu significativamente após a assinatura dos tratados. O quadro a seguir ilustra a evolução dos recursos destinados aos panamenhos. Grande parte deste recurso era destinada a Guarda Nacional Panamenha com o objetivo de aumentar a segurança no Canal.

Quadro 7. Assistência Militar EUA

Período	Valor US\$
Entre 1969-1978	US\$ 10,6 milhões
Entre 1979-1984	US\$ 48,8 milhões
Entre 1985-1986	US\$ 63,2 milhões

Fonte: MANN (2003), elaboração própria

Por outro lado, é notório salientar também a grande preocupação do governo Torrijos da não interferência e intervenção dos EUA em assuntos domésticos panamenhos. Como as evidências mostraram, esta hipótese não foi descartada após quase dois anos de negociações e pressão sobre Noriega.

No âmbito das relações com o Canal e do setor portuário e de serviços do país, a queda de Noriega representou um grande passo para a consolidação do Panamá como um país com grande potencial marítimo-comercial por meio da exploração de sua posição geográfica estratégica.

Com a retomada da democracia e ascensão de governos com viés mais liberal, criou-se condições para a atração de grandes investimentos, sobretudo dos estrangeiros, para a revitalização do setor marítimo nacional e para a consolidação do processo gradativo de devolução do Canal.

Justamente no início da década de 1990 grandes grupos investidores internacionais passou a focar suas atenções do setor marítimo e de serviços do país. A partir das mudanças institucionais na Zona do Canal – que era ainda administrada por comissão mista composta por autoridades norte-americanas e panamenhas (mas com presidência das primeiras) – inicia-se no início da década de 1990 uma fase caracterizada pela ampliação dos investimentos no setor portuário panamenho. Destaca-se o grande interesse de grupos asiáticos e norte-americano na utilização dos portos do país como centros logísticos de distribuição e de transbordo de cargas.

Devido ao grande fluxo com a Costa Leste dos EUA, a limitação de capacidade dos navios Post-Panamax na utilização do Canal e a proximidade com a Zona de Livre Comércio de Colón⁴¹, os principais

⁴¹ A Zona de Livre Comércio de Colón se constitui como a maior zona de livre comércio do ocidente e segunda maior do mundo, atrás somente da zona de livre comércio de Hong Hong. Em Colón há uma grande variedade de produtos transacionados, desde têxteis, brinquedos a produtos eletrônicos de última geração. Ver detalhes em <http://www.zolicol.gob.pa>.

investimentos consolidaram-se nos portos localizados na entrada caribenha do Canal. Os portos de Balboa e Cristóbal são administrados pela *Panama Ports Company* (PPC), uma subsidiária do grupo chinês Hutchison. Já o Manzanillo International Terminal (MIT) é um terminal especializado em contêineres que se localiza ao lado da Zona Livre de Colón, de capital dos EUA. Por fim, o Porto de Colón é resultado de investimentos do grupo *Evergreen*, de origem chinesa, que atuam em âmbito mundial na administração de terminais portuários e no transporte de contêineres.

Este significativo influxo de capitais estrangeiros para a Zona do Canal na segunda metade dos anos 1990 indica o efeito positivo da decisão dos EUA de afastar-se gradualmente da administração do Canal. Esta fase permite o início da reestruturação da infraestrutura produtiva do Canal do Panamá como alternativa logística compatível com a expansão comercial entre os oceanos Atlântico e Pacífico.

O capítulo 5 apresenta uma análise mais aprofundada da entrada do investimento estrangeiro no Panamá e suas consequências para o setor marítimo panamenho.

4.2.2.5. Quadro Político Pós-1989

Com o fim da ditadura militar em 1989, a democracia constitucional foi reestabelecida no país. Todas as instituições democráticas voltaram ao pleno funcionamento, como o Legislativo que fora dissolvido anteriormente. Sendo assim, a constituição panamenha estabelecia que o mandato do Executivo e do Legislativo deveria ser de cinco anos, sem direito a reeleição. O Judiciário indicado pelo Executivo e aprovado pelo Legislativo. O sucesso da retomada democrática panamenha foi comprovado desde 1989 até as últimas eleições de 2009, com a vitória de Ricardo Martinelli, com mandato até 2014.

O quadro a seguir apresenta um quadro resumo mostrando os presidentes panamenhos eleitos após a retomada da democracia em 1989.

Quadro 8. Lista dos Presidentes Panamenhos Após 1989

Presidente	Mandato	Partido	Orientação Política
Guillermo Endara	1989-1994	Coalisão Anti-Noriega	Anti-Noriega e restabelecimento da democracia
Pérez Balladares	1994-1999	Partido Democrata Revolucionário (PRD)	Pró-Noriega e liberalização e abertura da economia
Mireya Moscoso	1999-2004	Partido Arnulfista (PA)	Populista e assistencialismo social
Martín Torrijos	2004-2009	Partido Democrata Revolucionário (PRD)	Pró-Noriega e liberalização e abertura da economia
Ricardo Martinelli	2009-2014	Mudança Democrática (MD)	Centro-Direita e com viés liberal

Fonte: Governo do Panamá, elaboração própria

Como observado, o processo democrático panamenho desde 1989 tem se mostrado eficaz, com a eleição de cinco presidentes de forma direta e com o cumprimento integral de seus mandatos. Além disso, nota-se o apoio aos partidos com viés mais liberal de orientação política.

Neste sentido, é relevante mencionar o processo de privatização portuária a partir de 1992 e a atração de grande volume de Investimento Direto Externo a partir deste período. Diante disso, destaca-se a revitalização do setor portuária panamenho como grande polo logístico da América Latina e Caribe.

Segundo dados da CEPAL (2010), dentre os cinco maiores portos que mais movimentaram cargas containerizadas na América Latina os dois primeiros estão localizados no Panamá: Colón e Balboa, seguidos por Santos no Brasil, Kingston na Jamaica e Buenos Aires na Argentina.

Guillermo Endara teve dificuldades de superar as expectativas da população com a volta da democracia para combater a corrupção e deter o crime organizado. Péres Balladares assumiu a presidência em 1994 em uma coalisão Pró-Noriega com viés mais liberal focado na adoção de medidas de liberalização do comércio, privatização de empresas estatais

e reforma fiscal. O período do seu mandato (1994-1999) foi marcado também pela adoção de políticas de liberalização de comércio (como no caso do processo de privatização de empresas estatais brasileiras do governo Fernando Henrique Cardoso). As políticas de Balladares influenciaram também na atração de Investimento Direto Externo e revitalização do sistema portuário panamenho.

Mireya Moscoso assumiu a presidência em 1999 com uma base de apoio populista com mudança ideológica em relação a Balladares, com foco em políticas de assistência social. Seu mandato focou em fortalecer programas sociais e bem-estar social. No final de 1999, o Canal foi completamente transferido ao Panamá em uma cerimônia que contam com a presença do ex-presidente Jimmy Carter. Sendo assim, Moscoso conseguiu terminar o processo de transição administrativa do Canal de forma exitosa.

Martín Torrijos, filho do ex-ditador Omar Torrijos, assumiu a presidência em 2004 retomando a agenda de Balladares, com incentivo ao investimento estrangeiro e apresentou retomada do crescimento econômico. Durante seu mandato foi aprovado em referendo popular⁴² o projeto de ampliação do Canal.

Por fim, Ricardo Martinelli sagrou-se vitorioso nas eleições de 2009 com um partido de pequena expressão de centro-direita (Mudança Democrática). No entanto, sua coalização conseguiu a maioria no Legislativo. Seus principais objetivos são a promoção do livre comércio, a construção do sistema de metrô da Cidade do Panamá e dar continuidade e terminar as obras de ampliação do Canal.

Um marco recente de seu governo foi a ratificação do acordo de Livre Comércio com os EUA assinado em 2007. Em nota oficial a imprensa em 31 de outubro de 2012, a Secretária de Estado Hillary Clinton reforçou a importância da ratificação do acordo com o Panamá:

⁴² Em 2006 foi realizado um referendo nacional em que 76% dos participantes aprovaram a ampliação do Canal (MANN, 2011).

Today, the U.S.-Panama Trade Promotion Agreement (TPA) enters into force, marking an historic milestone and bringing us closer to our goal of an unbroken network of free trade agreements in the Western Hemisphere. By eliminating tariffs and other barriers, the TPA will significantly liberalize trade in goods and services between our countries, enhancing competitiveness and supporting jobs. This agreement will also preserve duty-free access for Panamanian goods previously granted under trade preference programs and help strengthen the Panamanian economy. Not only will this reinforce the ties between our economies and create jobs, it secures our strategic partnership with a key partner. I want to thank President Martinelli for his leadership on the entry into force of the TPA and look forward to both countries fully realizing the promise of this agreement.
(DEPARTAMENTO DE ESTADO, 31 de outubro de 2012).

Com o acordo, praticamente todas as exportações americanas de bens de consumo e produtos industriais ao Panamá terão tarifa zero, com o restante a serem retiradas nos próximos 10 anos. Serão concedidos tratamento imediato de tarifa zero para quase a metade da corrente de comércio entre os países, sendo o restante eliminado dentro de 15 anos.

Além disso, em decorrência do processo de liberalização e abertura econômica, o Panamá firmou acordos de livre comércio no âmbito da OMC com países da América Central. Tais acordos visam consolidar o papel estratégico que a economia panamenha na América Central, sobretudo na prestação de serviços e atendimento do sistema portuário nacional em decorrência do Canal.

Tabela 5. Acordos de Livre Comércio do Panamá – OMC

Nome do Acordo	Cobertura	Tipo	Data de Notificação	Notificação	Data de entrada em vigor	Status
Panama - Chile	Bens e Serviços	FTA & EIA ⁴³	17-Apr-2008	GATT Art. XXIV & GATS Art. V	07/mar/08	Em vigor
Panama - Costa Rica (Panama - Central America)	Bens e Serviços	FTA & EIA	07-Apr-2009	GATT Art. XXIV & GATS Art. V	23/nov/08	Em vigor
Panama - El Salvador (Panama - Central America)	Bens e Serviços	FTA & EIA	24-Feb-2005	GATT Art. XXIV & GATS Art. V	11-bpr-2003	Em vigor
Panama - Honduras (Panama - Central America)	Bens e Serviços	FTA & EIA	16-Dec-2009	GATT Art. XXIV & GATS Art. V	09/jan/09	Em vigor
Panama - Peru	Bens e Serviços	FTA & EIA	23-Apr-2012	GATT Art. XXIV & GATS Art. V	01-Maio-2012	Em vigor
Panama - Singapore	Bens e Serviços	FTA & EIA	04-Apr-2007	GATT Art. XXIV & GATS Art. V	24/jul/06	Em vigor

⁴³ FTA – *Free Trade Agreement* (Acordo de Livre Comércio) e EIA – *Economic Integration Agreement* (Acordo de Integração Econômica) (WTO, 2012).

Nome do Acordo	Cobertura	Tipo	Data de Notificação	Notificação	Data de entrada em vigor	Status
Panama and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu	Bens e Serviços	FTA & EIA	28/jul/09	GATT Art. XXIV & GATS Art. V	01/jan/04	Em vigor

Fonte: WTO (2012), elaboração própria

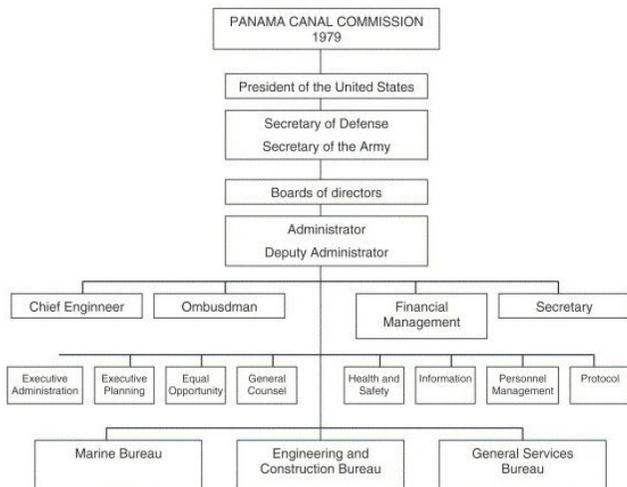
4.2.3. REFORMA INSTITUCIONAL NO SETOR MARÍTIMO PANAMENHO

Dentro do período de transição administrativa do Canal, Llácer (2005a e 2005b) argumenta que a década de 1990 foi um período crucial para o país, na medida em que reformas liberais foram implementadas encorajando o investimento privado externo. De fato, esta década foi essencial na mudança de paradigma regulatório, com o início do processo de privatização (em 1992) e a inauguração do primeiro terminal de contêineres privado na cidade de Colón (em 1995).

4.2.3.1. Estrutura Administrativa do Canal

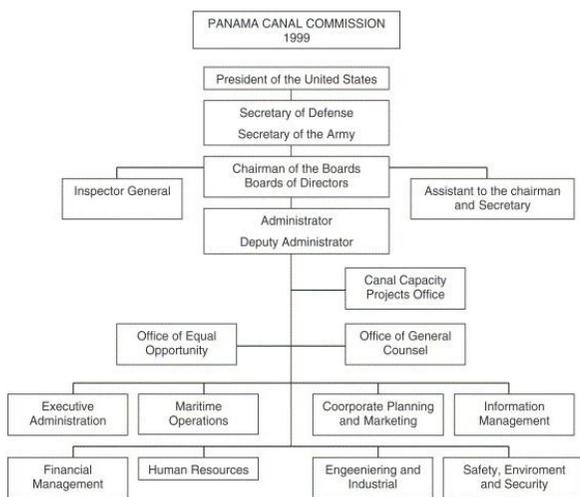
Com a ratificação do Tratado Torrijos-Carter e sua entrada em vigor em 01 de outubro de 1979, formou-se uma comissão mista chamada de *Panama Canal Commission*, com o objetivo de gerir o Canal e transferir gradualmente o controle administrativo aos panamenhos. As próximas figuras apresentam o organograma funcional da instituição em 1979 e 1999.

Figura 29. Organograma Funcional – *Panama Canal Commission* - 1979



Fonte: LLÁCER (2005b)

Figura 30. Organograma Funcional – *Panama Canal Commission* - 1999



Fonte: LLÁCER (2005b)

Observa-se que em ambos os períodos a comissão era presidida pelo presidente dos EUA com ligação do departamento de Defesa e do exército norte-americano. A administração do Canal ficou encabeçada pelos norte-americanos até a posse de Gilberto Guardia Fabrega em 1990 – primeiro panamenho a administrar o Canal. A comissão continha divisão igual entre o alto escalão militar de ambos os países. A comissão era gerida por basicamente três grandes órgãos administrativos: Gestão de Portos, Engenharia e Construção e Serviços Gerais (Logística, Transporte e Segurança).

Em fevereiro de 1996 o presidente norte-americano Bill Clinton assinou uma lei transformando a PCC em uma entidade governamental com características corporativas sendo incorporadas no novo organograma funcional de 1999.

O quadro a seguir apresenta a lista de todos os administradores do Canal, com destaque ao comando panamenho a partir de 1990.

Quadro 9. Administradores do Canal

Sequência	Nome	Nacionalidade	Status	Organização	Período
1	George Washington Goethals	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1914-1917
2	Chester Harding	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1917-1921
3	Jay Johnson Morrow	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1921-1924
4	Meriwether Lewis Walker	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1924-1928
5	Harry Burgess	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1928-1932
6	Julian L. Schley	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1932-1936
7	Clarence S. Ridley	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1936-1940
8	Glen E. Edgerton	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1940-1944
9	Joseph Mehaffey	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1944-1948
10	Francis	EUA	Militar	US Army Corps	1948-1952

Sequência	Nome	Nacionalidade	Status	Organização	Período
	Kosier Newcomer			of Engineers	
11	John S. Seybold	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1952-1956
12	William E. Potter	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1956-1960
13	William A. Carter	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1960-1962
14	Robert J. Fleming	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1962-1967
15	Walter P. Leber	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1967-1971
16	David Stuart Parker	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1971-1975
17	Harold Parfitt	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1975-1979
18	Dennis P. McAuliffe	EUA	Militar	US Army Corps of Engineers	1979-1989
19	Gilberto Guardia Fabrega	Panamá	Civil	Panama Canal Commision	1990-1996
20	Alberto Alemán Zubieta	Panamá	Civil	ACP	1996-2012
21	Jorge L. Quijano	Panamá	Civil	ACP	2012- Presente

Fonte: ACP (2012), elaboração própria

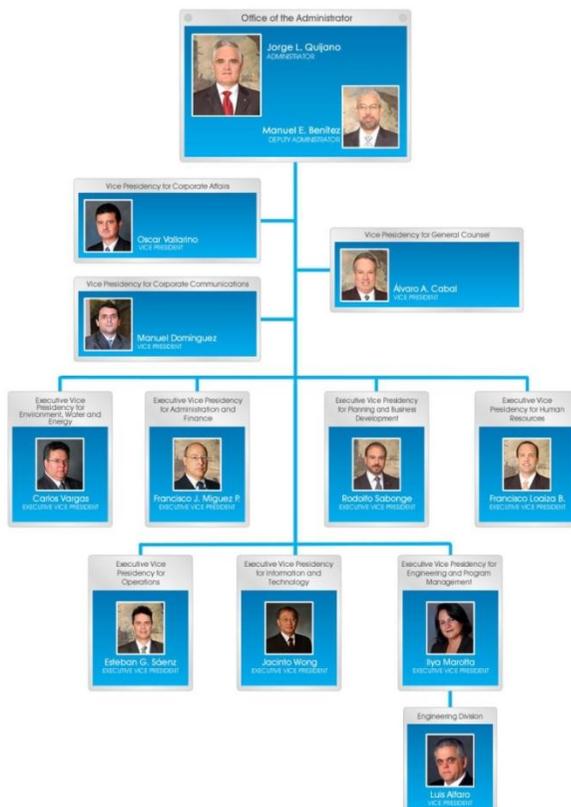
Em 11 de junho foi aprovada a lei 19/1997 estabelecendo a criação da *Autoridad del Canal de Panamá* (ACP), uma agência estatal com autonomia administrativa e financeira responsável pela gestão e operação do Canal: incluindo a manutenção, melhorias e modernização. Seu principal objetivo é manter o Canal seguro, ininterrupto, eficiente e lucrativo (LLÁCER, 2004).

A gestão do setor marítimo panamenho foi designada pela *Autoridad Marítima de Panamá* (AMP), por meio da lei 07/1998. A AMP é uma agência estatal autônoma é resultado da interação do setor público e privado panamenho e internacional, com o objetivo de gerir as

atividades mercantis, as indústrias auxiliares relacionadas aos portos, recursos costeiros e marítimos e qualificação profissional marítima (LLÁCER, 2004).

A figura a seguir apresenta o organograma funcional da ACP após a posse do novo administrador Jorge Quijano em setembro de 2012.

Figura 31. Organograma Funcional – *Autoridad del Canal de Panamá* - 2012



Fonte: ACP (2012)

O novo quadro administrativo com posse em setembro de 2012 é composta por onze membros, todos de origem panamenha. Observa-se, pois, o amadurecimento da gestão panamenha com a presença de diretoria divididas em assuntos estratégicos para o Canal, assim como, a

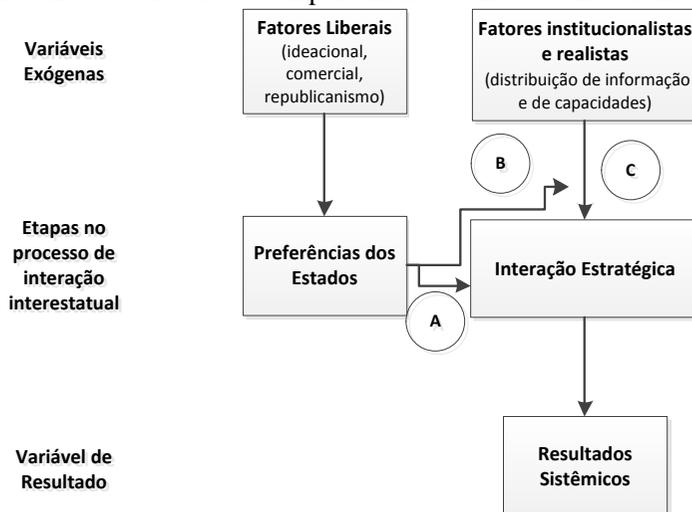
característica corporativa, focada na maximização de receitas e na execução e no término das obras de ampliação.

4.3. MODELO DE COMPORTAMENTO DO ESTADO EM DOIS NÍVEIS

Conforme argumenta Moravcsik (1997), a agenda de cooperação entre os Estados depende diretamente da natureza dos padrões de preferência; ou seja, eles estão limitados pelas preferências de outros Estados devido à interdependência política gerada pela busca de interesses nacionais distintos. Neste sentido, os interesses panamenhos e norte-americanos alinharam-se diante da inviabilidade financeira na administração norte-americana do Canal e na oportunidade dos panamenhos em explorar de modo mais eficiente o Canal.

No modelo de comportamento do Estado em dois níveis observa-se que a combinação entre as variáveis exógenas e a interação interestatal ocorre por meio das preferências dos Estados. Diante disso, Moravcsik (2008) apontam para três níveis de preferência que podem afetar o comportamento dos estados: (i) ideacional; (ii) comercial e (iii) republicano político. Estes níveis de preferência estão associados a fatores domésticos e transnacionais. Dentre estes fatores, Moravcsik (2008) faz uma ligação a expansão da globalização aos grupos locais em que a coalizão de interesses domésticos faz com que o estado represente essa demanda como meio de contrabalancear os efeitos adverso da globalização. Além disso, o cenário de interdependência entre a preferência dos estados molda o seu comportamento.

Figura 32. Modelo de comportamento do Estado em dois níveis



Fonte: Moravcsik (1997), adaptado em português do original, elaboração própria

Desse modo, Moravcsik (2008) pretende argumentar que a teoria liberal foca em uma temática específica (*issue-specific*) e nas preferências específicas de cada estado. Ou seja, as preferências são tratadas de forma endógena em que as transformações econômicas, políticas e sociais impactam no comportamento do Estado.

Diante disso, Moravcsik (1997) parte das seguintes suposições da Teoria Liberal:

- **Primazia dos Atores Societais:** Estado e grupos privados
- **Preferência dos Estados e Representação:** Estados e outras instituições políticas representam grupos domésticos.
- **Sistema Internacional e Interdependência:** a interdependência das preferências dos Estados termina seu comportamento.

A interdependência política é definida por Moravcsik (1997) como:

Policy interdependence is defined here as the set of costs and benefits created for foreign societies when dominant social groups in a society seek to realize their preferences, that is, the pattern of transnational externalities resulting from attempts to pursue national distinctive purposes. Liberal theory assumes that the pattern of interdependent state preferences imposes a binding constraint on state behavior (pp. 520).

No caso panamenho – no cenário de interdependência política –, a preferência doméstica – tratada como endógena por Moravcsik – recebeu uma grande influência externa – EUA. Ou seja, o resultado sistêmico que culminou na construção e na ampliação do Canal foi consequência da pressão de grupos domésticos (republicanismo) e no crescimento do comércio internacional e na estrutura das rotas de navegação (comercial⁴⁴). Ao mesmo tempo, durante o governo do general Torrijos, na década de 1970, o fator ideacional influenciou para que o custo do não-acordo com os EUA influenciasse na aceitação de termos dos Tratados do Canal que beneficiassem os EUA.

Neste sentido, na argumentação liberal, em que cooperação depende da natureza dos padrões de preferências, como argumenta Moravcsik, na busca pelo interesse nacional pode estar associada a uma agenda comum e de interesse mútuo com um ator externo, como no caso da relação entre o Panamá e os EUA.

A consolidação da democracia após 1989 proporcionou condições favoráveis para a expansão dos investimentos no setor marítimo e manteve a autonomia administrativa e financeira da ACP. Sendo assim, a manutenção da estabilidade política e econômica resultou em preferências domésticas favoráveis para a consolidação do Panamá um centro logístico estratégico na distribuição de cargas do continente americano.

⁴⁴ O liberalismo comercial é caracterizado pelas mudanças na infraestrutura doméstica e internacional em que altera os custos e benefícios das atividades econômicas transnacionais criando pressão nos governos domésticos para facilitá-las ou bloqueá-las.

No âmbito do republicanismo as coalizões ou grupos domésticos mais poderosos – favorecidos por instituições representativas – influenciar nas decisões políticas ao seu favor (MORAVCSIK, 2008).

Por fim, as reformas liberais iniciadas na década de 1990 e consolidadas em 2000 reforçaram o influxo de investimentos estrangeiros (temática do próximo capítulo) e nos Acordos de Livre Comércio com países vizinhos. Neste sentido, destaca-se a recente aprovação (outubro 2012) do Acordo do Livre Comércio com os EUA como meio de fortalecer as relações comerciais entre ambos os países e reforçar a importância do setor de serviços com a ampliação do Canal.

No lado da demanda, o crescimento do comércio internacional e a entrada da China no OMC em 2001 expandiu significativamente o fluxo comercial entre a Ásia-Europa e Ásia-Américas. Nesse sentido, a limitação de capacidade do Canal torna-se um fator limitante para o comércio entre a Costa Leste do Continente Americano e o Leste Asiático.

Sendo assim, o próximo capítulo apresenta os investimentos no setor portuário panamenho e o impacto do comércio asiático sobre o Canal.

4.4. CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Este capítulo apresentou a evolução histórico-política do Panamá, desde sua independência em 1903 até ao atual governo de Martinelli. Observou-se ao longo do capítulo a influência direta que os EUA tiveram para a formação e desenvolvimento do país. Além disso, a história do Canal está intrínseca a própria história panamenha. Isto é demonstrado na atual característica da economia panamenha, cuja participação do setor de serviços representa aproximadamente 75% de seu PIB, sendo somente o setor marítimo com 20% desta participação (ITC, 2012).

O Canal do Panamá com uma localização geográfica estratégica proporcionou grande procura e ambição em sua utilização. Desde o século XIX, em que o reino espanhol já utilizava o Canal para o transporte de mercadorias tropicais para a metrópole, até o final do século XIX com a separação e independência da Colômbia, a utilização do istmo proporcionou vantagem econômica aos seus usuários.

A grande habilidade diplomática norte-americana permitiu que a independência panamenha fosse realizada com seu apoio e a rápida articulação (quinze dias entre a independência a assinatura do Tratado Hay-Bunau Varilla) com o novo governo panamenho permitiu que os EUA pudessem construir, administrar, manter e auferir a soberania do

território de 16 km de largura e 82 km de comprimento entre os oceanos Atlântico e Pacífico.

A instabilidade política e a pressão de grupos nacionalistas contrários a presença norte-americanas em seu território marcaram o desenvolvimento da evolução histórico-política do Panamá. Uma mudança significativa ocorreu em 1968 com a tomada do poder pelos militares, com duração de 21 anos, até a invasão norte-americana em 1989 e a queda e aprisionamento de Noriega.

É importante ressaltar que as negociações dos tratados do Canal com os EUA foram realizadas durante o governo de Torrijos em que se tentou controlar as animosidades internas contrárias às condições favoráveis aos norte-americanos nos termos dos tratados. Para isto foram utilizadas a censura e a perda de liberdade de expressão.

Com a queda de Noriega, restaurou-se a democracia constitucional no país. Desde 1989 foram eleitos cinco presidentes por voto direto, com o cumprimento total de todos os mandatos. Neste sentido, destacam-se as reformas liberais da década de 1990, sobretudo a partir do presidente Pérez Balladares em 1994 que empreendeu reformas para a privatização de empresas estatais e estimulou o Investimento Direto Externo, especialmente do setor de serviços (financeiro e de seguros) e revitalizou o sistema portuário nacional com melhorias substantivas nos portos de Cristóbal e Balboa e a construção dos terminais de Manzanillo e Colón.

Por fim, em 2007 foi aprovado o projeto de ampliação do Canal, que duplicará sua capacidade de trânsito com a construção de novas eclusas (mais largas, compridas e profundidas), capaz de receber navios post-Panamax, cujo impacto no trânsito do Canal e no comércio internacional tende a ser significativo.

A estabilidade política, o crescimento econômico e a gestão eficiente da ACP e AMP são elementos de suma importância para a consolidação do país como uma grande potência marítima e para sua posição de centro logístico de distribuição de carga na América Latina e Caribe.

Sendo assim, o próximo capítulo explora o sistema portuário panamenho e os investimentos que vem sendo realizados, assim como o enfoque sobre a ampliação do Canal em execução.

5. SISTEMA PORTUÁRIO PANAMENHO E INVESTIMENTOS NO SETOR

Diante da análise histórico-política do Panamá exposta no capítulo anterior, este capítulo tem o objetivo de explorar o sistema portuário panamenho inserindo a importância do Canal para o país. Ademais, o capítulo trata a respeito dos investimentos realizados nos portos e, por fim, do projeto de ampliação do Canal e das perspectivas brasileiras com a ampliação do Canal.

5.1. ANÁLISE DE OFERTA DE SERVIÇOS

5.1.1. SISTEMA PORTUÁRIO PANAMENHO

O sistema portuário panamenho remete suas origens do século XVI pelos exploradores espanhóis e europeus⁴⁵. O grande interesse pela região ocorreu pela descoberta do istmo que oferece ligação direta entre o oceano Atlântico e Pacífico. Llácer (2004) descreve que durante o século XVI seguiam informações e relatos para a corte espanhola em um trabalho intitulado “*Geografía y Descripción General de las Indias* (1574)”, atentando para a importância estratégica da região. Entre os séculos XVII e XVIII aumentaram os interesses da corte espanhola na região por meio dos trabalhos “*Relación sobre la Costa Panameña em el Mar del Sur* (1631)” e “*Viaje Científico alrededor del Mundo* (1790)”.

Durante 200 anos o Panamá foi o ponto focal para o comércio Espanhol no continente americano, tornando o centro para o escoamento de mercadorias e metais do Peru com ligação do oceano Pacífico ao Caribe por meio do “*Camino de Cruces*” e transportado para a Espanha. Do outro lado, havia o fluxo inverso com abastecimento de mercadorias espanholas em suas colônias com a utilização do Panamá.

O século XIX é marcado pelo grande interesse norte-americano no istmo e independência panamenha da Espanha em 1821 e da Colômbia em 1903. Apenas 15 dias após a independência panamenha da Colômbia foi assinado o Tratado Hay-Bunau Varilla entre o recente

⁴⁵ Rodrigo de Bastidas descobriu a costa Atlântica do Panamá em 1501, com a chegada de Colombo no ano seguinte na Baía de Portobelo. Em 1513 Vasco Núñez de Balboa descobriu o Mar Sul, atual oceano Pacífico. O “Camino Real” fora criado pelo governador panamenho Pedrarias Dávila em 1519 com o objetivo de ligar os dois oceanos, ligando Nombre de Dios no Mar do Caribe com a Cidade do Panamá no Pacífico (LLÁCER, 2005).

governo panamenho e os EUA (evento relatado no capítulo anterior) para a construção do Canal do Panamá pelos EUA.

5.1.1.1. Portos Panamenhos

Além da essencial importância do Canal na história política e econômica do país, os portos se constituem em peças fundamentais para o estabelecimento do sistema marítimo nacional e para a viabilização de atracação de cargas e investimentos no país. Sendo assim,

A costa caribenha do país é constituída por 1.288 km e seus principais portos públicos são: Cristóbal, Las Minas Bay, Chiriquí Grande Oil Terminal, Almirante, Bocas del Toro, Coco Solo e Porvenir (LLÁCER, 2004). Dentre os portos citados observa-se grande relevância para o porto de Cristóbal, com importância secundária para os demais. Como apresentado a seguir, a região caribenha do país foi impulsionada fortemente com a criação da Zona de Livre Comércio de Colón em 1948 e a partir dos anos 1990 com construção dos portos privados MIT, Colón, com o projeto em andamento de um novo terminal em Colón com abertura prevista para 2014.

O lado do Pacífico é constituído por 1.701 km de extensão destacando os seguintes portos públicos: Balboa, Charco Azul Oil Terminal, Aguadulce, Vacamonte, Puerto Armuelles, Pedregal, Caímite, La Palma e El Real, com predominância do Porto de Balboa (LLÁCER, 2004). O quadro a seguir apresenta a lista dos portos privados e públicos no Panamá.

Quadro 10. Portos Panamenhos – Privados e Públicos

Portos Privados	Portos Públicos
Bocas Fruit Co., Almirante	Aguadulce
Colon Container Terminal	Armuelles
Colon Port Terminal	Boca Parita
PTP Charco Azul	Bocas del Toro, Isla Bocas
Manzanillo International Terminal	Coquira
Panama Ports Co. Balboa	El Agallito
Panama Ports Co. Cristobal	La Palma
Pedregal (Chiriqui Port Company)	Mensabe

Portos Privados	Portos Públicos
Petro America Terminal, S.A. (PATSA)	Mercado del Marisco
PSA Internacional Terminal	Muelle Fiscal, Almirante
PTP Rambala, Chiriqui Grande	Mutis
Terminal Decal, Isla Taboguilla	Muelle Fiscal, Panama
Terminal Granelero, Bahia Las Minas	Vacamonte
Terminal Petrolera, Bahia Las Minas	
Terminal Samba Bonita, Bahia Las Minas	

Fonte: Georgia Tech Logistics Innovation and Research Center (2013), elaboração própria

Diante disso, os quadros a seguir apresentam a compilação das principais informações referentes aos portos e terminais do país. Cronologicamente destacam-se a abertura dos portos públicos de Balboa (1909) e Cristóbal (1914) coincidindo com a abertura do Canal em 1914. Com o fim da jurisdição norte-americana com o término da Zona do Canal em 1979 e as reformas políticas, sobretudo após 1989 (analisado no capítulo anterior), geraram-se condições favoráveis ao investimento estrangeiro nos portos supracitados, assim como a construção de mais dois terminais – MIT e Colón.

Quadro 11. Porto de Balboa – Características Gerais

Porto de Balboa – Oceano Pacífico	
1909	Inauguração do porto
1979	Fim da Zona do Canal pelos EUA
1997	Aquisição do porto pela Panama Ports Company (PPC) - subsidiária do grupo chinês HPH Group
2005	Execução de projetos de expansão para modernização e aumento de capacidade das instalações do porto
2006	Movimentou 1 milhão de TEU (marco para o setor portuário panamenho)
2007	Recebeu pela primeira vez o navio Maersk Seletar com capacidade de 6500 TEUs
2007	Iniciou a receber serviços para navios post-Panamax operando entre a Ásia e a Costa Leste da América Latina

2007 O Porto de Balboa se torna concentrador de cargas (cargo hub) para a América do Sul e Caribe

Fonte: PPC (2012), elaboração própria

Quadro 12. Porto de Cristóbal – Características Gerais

Porto de Cristóbal – Oceano Atlântico (Mar Caribe)	
1914	Abertura do porto
1979	Fim da Zona do Canal pelos EUA
1997	Aquisição do porto pela Panama Ports Company (PPC) - subsidiária do grupo chinês HPH Group
1997	Operação de 11 berços de atracação com 3.750 metros de extensão de cais com profundidade entre 12 e 14 metros
2005	Execução de projetos de expansão adicionando 660 metros de cais, 7 guindastes de cais, 18 transtêineres (RTG) e 6 hectares de área para armazenagem de cargas.
2000	O Terminal de Cruzeiros do porto foi inaugurado no Píer 6
2000	Desde a abertura mais de 450 navios de cruzeiros trouxeram 780 mil passageiros ao porto Os cruzeiros devem passar pelas eclusas para iniciarem sua rota
	O Terminal de Cruzeiros também oferece um grande complexo de compras e souvenirs e artesanato para os turistas

Fonte: PPC (2012), elaboração própria

Quadro 13. Manzanillo International Terminal – Características Gerais

Manzanillo International Terminal – Oceano Atlântico (Mar Caribe)	
1995	<p>Abertura do porto especializado na movimentação de contêineres localizado ao lado da Zona de Colón</p> <p>O MIT é um centro de distribuição de cargas destinadas para o Panamá e para países vizinhos na América Central e Caribe</p> <p>O MIT é o único terminal portuário no Panamá com acesso direto, isento de tarifas de importação e ligação segura com a Zona Livre de Colón - A maior zona de livre comércio do Hemisfério Ocidental.</p> <p>Considerado por três vezes o melhor terminal de contêineres do Caribe pela publicação britânica <i>Containerisation International</i></p> <p>Movimentou 72.021 TEUs e dispunha de 521 funcionários</p>
2007	<p>O Terminal atendeu 2.100 embarcações com 1,3 milhão de TEUs de carga containerizada e 105,3 mil unidades de veículos</p> <p>As atividades logísticas desempenhadas por empresas instaladas no terminal incluem armazenamento, carga e descarga, separação, rotulação, montagem e movimento de carga. As atividades são integradas ligação ferroviária, aeroviária e marítima.</p>
2011	<p>Movimentou 2 milhões de TEUs e dispunha de 2.000 funcionários</p> <p>Países da América Central e Caribe tais como: Jamaica, Colômbia, República Dominicana, Bahamas e Costa Rica utilizam o MIT como centro de transbordo de cargas.</p>
2014	<p>US\$ 200 milhões em obras expansão</p> <p>As futuras obras de expansão incluem dragagem no Canal de acesso, três nos píeres para navios post-Panamax (com a ampliação do Canal permitindo a travessia destes novos tipos de embarcações), área adicional para instalações de carregamento e estoque, além de novos equipamentos para as operações de contêineres no porto.</p>

Fonte: MIT (2012), elaboração própria

Quadro 14. Porto de Colón – Características Gerais

Porto de Colón– Oceano Atlântico (Mar Caribe)	
1997	Abertura do porto especializado na movimentação de contêineres
	Localizado na entrada Leste do Canal com posição estratégica próxima a Zona de Colón para servir de transbordo de cargas entre o Mar do Caribe e o Oceano Pacífico
	A Estrada de Ferro Panama Canal Railway possui conexão adjacente ao Colon Container Terminal
2003	Iniciada a segunda fase de expansão do Terminal adicionando 12 hectares de terra e o Píer n.13
2008	Iniciada a terceira fase de expansão com adição de 320 metros de cais e profundidade de 15 metros no Píer 4 e novo pátio de armazenagem de contêineres

Fonte: Colon Container Terminal (2012), elaboração própria

5.1.2. PERÍODOS DE TRANSIÇÃO NA ADMINISTRAÇÃO DO CANAL

5.1.2.1. Período de Transição 1979-1999

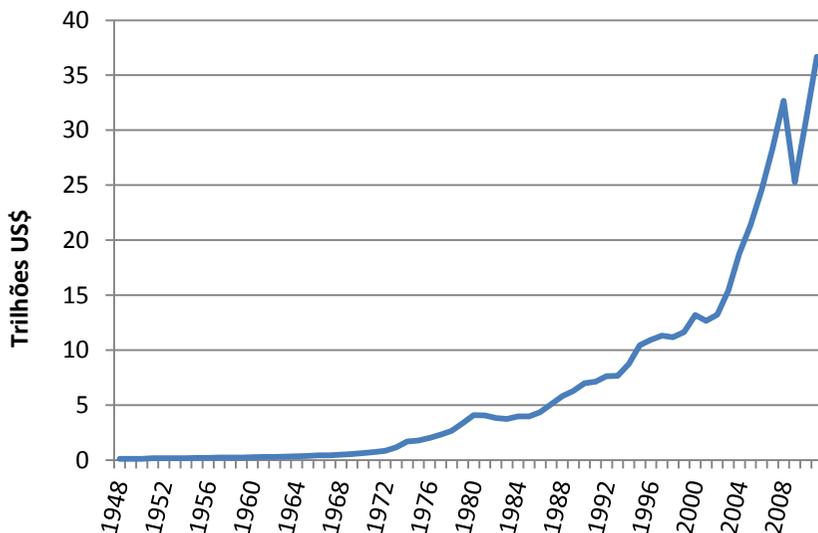
Com a assinatura do Tratado Torrijos-Carter, a Zona do Canal se extinguiu em 31 de dezembro 1999, data em que a ACP passou a ter total autonomia na gestão do Canal. Neste período de 20 anos esteve em vigência também o Tratado de Neutralidade⁴⁶ (assinado em conjunto com Torrijos-Carter), o qual garantia a total neutralidade na utilização do Canal. Isto é, o Panamá não deveria impedir qualquer nação de realizar trânsito comercial no Canal. Caso houvesse qualquer ameaça no rompimento da neutralidade, os EUA poderiam intervir militarmente para restaurar o livre trânsito no Canal (MANN, 2011, p. 189) e (ACP, 2012).

Este mesmo período de transição é também marcado pela entrada em circulação dos navios porta-contêineres de terceira geração, chamados de Panamax, cujas dimensões se adequavam as especificações das eclusas do Canal quanto ao comprimento, largura e profundidade

⁴⁶ O tratado assegura que o Panamá não negará a passagem de embarcações baseado em inclinação política ou envolvimento em conflitos (Artigos I e II); e após o período de transição, o Panamá será o único responsável pela defesa do Canal (Artigo V) (ACP, 2012, retirado do texto original do tratado)

(RODRIGUE; NOTTEBOOM, 2008). Tal mudança tecnológica foi determinante para a intensificação do comércio em âmbito internacional assim como no Canal. A Figura seguinte ilustra a evolução do comércio internacional a partir da década de 1970, indicando o rápido crescimento do volume transportado nos últimos 30 anos.

Figura 33. Comércio Internacional – em Trilhões de US\$



Fonte: WTO – World Trade – Time Series, elaboração própria

Apesar das mudanças institucionais em curso no período de transição, a expansão comercial, em especial em relação aos mercados asiáticos, cresce mais rapidamente do que a capacidade do Canal, o que se constitui como um fator limitante para a ampliação da integração comercial Oeste-Leste. Este cenário acentuou-se a partir da década de 1990 com a entrada em circulação da quarta e quinta gerações de navios porta-contêineres, cujas dimensões ultrapassavam as especificações do Canal (os chamados navios Post-Panamax⁴⁷).

Em relação ao setor portuário panamenho, Llácer (2005a e 2005b) argumenta que a década de 1990 foi um período crucial para o país na medida em que reformas liberais foram implementadas encorajando o investimento privado externo. De fato, esta década foi essencial na

⁴⁷ Ver RODRIGUE, J; NOTTEBOOM, T. (2008) estudo sobre a evolução dos navios porta-contêineres e do processo de containerização de cargas.

mudança de paradigma regulatório, com o início do processo de privatização (em 1992) e a inauguração do primeiro terminal de contêineres privado⁴⁸ na cidade de Colón (em 1995).

Do ponto de vista de política externa e relações internacionais, este período de transição do Canal do Panamá é consistente com a hegemonia das reformas liberais dos anos 1990 e evidencia a unificação dos *policymakers* com o interesse de indivíduos ou grupos de interesses específicos que se alinham com os ideais liberais de preferências domésticas (MANN, 2011).

Pelo lado dos EUA, Mann (2011) argumenta que o governo Bush adota uma posição mais econômica do que política, apoiando a desestatização e a ampliação do Canal, principalmente para facilitar o comércio e para aumentar as oportunidades de investimentos para grupos domésticos e transnacionais.

5.1.2.2. Reestruturação e Investimentos Externos: o subperíodo 1992-1999

A partir das mudanças institucionais na Zona do Canal – que era ainda administrada por comissão mista composta por autoridades norte-americanas e panamenhas (mas com presidência das primeiras) – inicia-se no início da década de 1990 uma fase caracterizada pela ampliação dos investimentos no setor portuário panamenho. Destaca-se o grande interesse de grupos asiáticos e norte-americano na utilização dos portos do país como centros logísticos de distribuição e de transbordo de cargas.

Em 1992, inicia-se o processo de privatização com início da construção do *Manzanillo International Terminal* (MIT) e três anos depois com a construção do Colón Container Terminal (CCT), localizados na cidade de Colón, na entrada do Oceano Atlântico do Canal. Estes grandes investimentos sinalizaram o ambiente positivo diante da gestão eficiente panamenha, voltada para o aumento de trânsito de navios e maximização de receitas do Canal. O quadro a seguir sintetiza os principais investimentos de grande porte realizados neste período.

Quadro 15. Investimentos Setor Portuário do Panamá

⁴⁸ O MIT (Manzanillo International Terminal) foi inaugurado em 1995 com investimento do grupo norte-americano SSA Marine. O terminal tem como objetivo ligar diretamente com a Zona de Livre Comércio de Colón (a segunda maior do mundo) (MIT, 2012).

Ano de Abertura	Nome do Porto	Localização	Nome do Grupo Investidor	País de Origem
1995	MIT	Atlântico	SSA Marine - Carrix Company	EUA
1997	Balboa	Pacífico	Hutchison Whampoa Limited	China
1997	Cristóbal	Atlântico	Hutchison Whampoa Limited	China
1997	Colón	Atlântico	Evergreen Group	China
2010	PSA	Pacífico	Singapore Port Authority	Cingapura

Fonte: ACP e Terminais Portuários, elaboração própria

Devido ao grande fluxo com a Costa Leste dos EUA, a limitação dos navios Post-Panamax na utilização do Canal e a proximidade com a Zona de Livre Comércio de Colón⁴⁹, os principais investimentos consolidaram-se nos portos localizados na entrada caribenha do Canal. Os portos de Balboa e Cristóbal são administrados pela *Panama Ports Company* (PPC), uma subsidiária do grupo chinês Hutchison. Já o Manzanillo International Terminal (MIT) é um terminal especializado em contêineres que se localiza ao lado da Zona Livre de Colón, de capital dos EUA. Por fim, o Porto de Colón é resultado de investimentos do grupo Evergreen, de origem chinesa, que atuam em âmbito mundial na administração de terminais portuários e no transporte de contêineres⁵⁰.

O Terminal PSA de Singapura está localizado na entrada do Pacífico, próximo a cidade de Balboa, na antiga base militar norte-

⁴⁹ A Zona de Livre Comércio de Colón se constitui como a maior zona de livre comércio do ocidente e segunda maior do mundo, atrás somente da zona de livre comércio de Hong Hong. Em Colón há uma grande variedade de produtos transacionados, desde têxteis, brinquedos a produtos eletrônicos de última geração. Ver detalhes em <http://www.zolicol.gob.pa>.

⁵⁰ Segundo dados da CEPAL (2010), dentre os cinco portos que mais movimentaram cargas containerizadas na América Latina em 2010, os dois primeiros estão localizados no Panamá: Colón e Balboa, seguidos por Santos no Brasil, Kingston na Jamaica e Buenos Aires na Argentina.

americana Rodman Naval Base. Iniciou suas operações no final de 2010, período em que as obras de ampliação do Canal já haviam iniciado. Tem como principais cargas movimentadas contêineres e veículos (PSA TERMINAL, 2013).

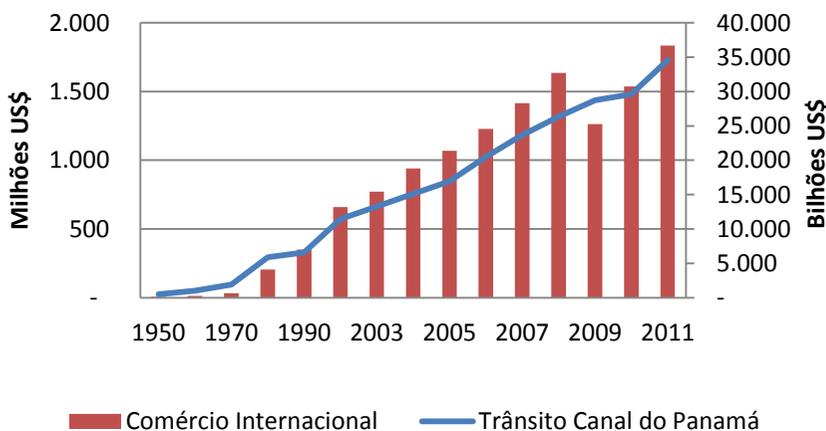
Este significativo influxo de capitais estrangeiros para a Zona do Canal na segunda metade dos anos 1990 indica o efeito positivo da decisão dos EUA de afastar-se gradualmente da administração do Canal. Esta fase permite o início da reestruturação da infraestrutura produtiva do Canal do Panamá como alternativa logística compatível com a expansão comercial entre os oceanos Atlântico e Pacífico.

5.1.2.3. Anos 2000 – Autonomia Panamenha

Como estabelecido pelo Tratado Torrijos-Carter, as autoridades panamenhas reconquistaram a autonomia na gestão da Zona do Canal a partir de janeiro de 2000. Deve-se notar que nestes 20 anos que antecederam a autonomia panamenha, houve também a vigência do Tratado de Neutralidade, que garantia a total neutralidade política na utilização do Canal; isto é, o Panamá não poderia impedir qualquer nação de realizar trânsito de mercadorias pelo Canal.

A autonomia panamenha tem sido marcada por uma ação comercial e de atração de investimentos na direção da ampliação do Canal. A ênfase de gestão é especialmente no segmento de navios porta-contêineres. Com as reformas nas tabelas de tarifas do Canal, os navios conteneiros passaram a ser cobradas por unidade de contêiner de cada navio e não por peso total da embarcação. Com isso, a participação das receitas decorrentes dos navios conteneiros tem superado aquelas das demais classes de navios. Além disso, o aumento do fluxo comercial na Zona de Livre Comércio de Colón proporcionou a intensificação do trânsito destes navios. A próxima figura ilustra a comparação entre a arrecadação do Canal (como *proxy* da movimentação de navios pelo Canal) e do total do comércio internacional nas últimas cinco décadas.

Figura 34. Comparação entre o Comércio Internacional e o Trânsito no Canal do Panamá

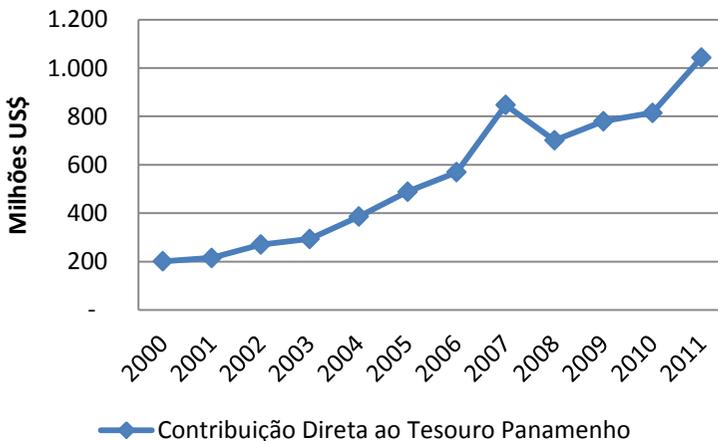


Fonte: WTO (2012) e ACP (2012), elaboração própria

Os dados de comércio internacional e da arrecadação do Canal ilustram que o crescimento do comércio internacional a partir da década de 1990 foi acompanhado pelo aumento de trânsito no Canal. Os resultados ficam mais evidentes a partir dos anos 2000, quando o fluxo no Canal aumentou significativamente, resultado alinhado com os grandes investimentos realizados a partir da segunda metade da década de 1990.

Maurer; Yu (2011) mostram que no ano de 2000 as operações do Canal contribuíram com US\$ 167 milhões para o tesouro; já em 2008 com US\$ 701 milhões, representando 7,2% do total de receitas do tesouro panamenho. Ou seja, observa-se que a mudança na estrutura de tarifas resultou em grande ganho de arrecadação da ACP e, por consequência, para as reservas do país. O gráfico da figura apresenta os dados atualizados da arrecadação do tesouro panamenho com as atividades da ACP. Observa-se que em 2011 a contribuição direta da ACP ao tesouro panamenho passou de US\$ 1 bilhão.

Figura 35. Contribuição Direta ao Tesouro Panamenho – ACP



Fonte: ACP (2012), elaboração própria

No que tange aos EUA, Mann (2011) destaca que o governo George W. Bush (2001–2009) promoveu grande apoio político ao projeto de ampliação do Canal por meio de investimentos do setor público e geração de um ambiente favorável aos investimentos privados, tanto do próprio EUA como internacional (principalmente, China e Japão). Isto demonstra que a política externa norte-americana esteve fortemente influenciada por interesses especiais de certos grupos domésticos e multinacionais. Por exemplo, grandes empresas de varejo dependem da importação de bens de baixo e médio valor agregado originários principalmente da Ásia. Portanto, a ampliação do Canal poderia beneficiar tais empresas por meio da redução do tempo de trânsito e do custo final do frete. O interesse político norte-americano está relacionado, pois, aos ganhos de eficiência e competitividade decorrentes da ampliação do Canal.⁵¹

Do ponto de vista dos principais investimentos recentes associados à ampliação do Canal, destacam-se, primeiramente – em termos cronológicos – a expansão do terminal MIT em Colón. Também é importante a relação com a Zona de Livre Comércio de Colón, que se fortalece com a construção de um terminal de contêineres de grande

⁵¹ “The deeper, wider Canal will allow A.P.Moeller-MaerskA/S, China Ocean Shipping Group Co. and other lines to ship more cargo directly to New York and Boston instead of unloading it on the West Coast for trains and trucks to finish the journey east. That could save exporters 30 percent” (MANN, 2011).

porte (*Panama Colon Container Port – PCCP*). Estas duas obras seguem o cronograma da duplicação do Canal, com término previsto para final de 2014.

Os investimentos não ficam limitados somente ao setor portuário, visto que incluem uma grande variedade de serviços ligados ao setor financeiro, legal e de seguros. De acordo com dados da ITC – Trade Map (2012), o setor de serviços tem recebido o maior volume de Investimento Direto Externo (IDE) no país. Em 2009, o setor financeiro recebeu 32% do total investido no país, seguidos pelos serviços de atacado e varejo com 20%, transporte e comunicações com 16%, eletricidade e água com 12%, serviços administrativos com 9% e construção civil com 7%.

Estes dados são particularmente importantes na medida em que o Panamá tem se transformado em um centro de transbordo de cargas, sobretudo devido ao Canal e a Zona de Livre Comércio de Colón. Neste sentido, as principais linhas de navegação internacional têm concentrado suas atividades no país e gerado um efeito de transbordamento no setor de serviços do país. Os investimentos decorrentes da expansão do Canal não se limitam ao Panamá. Os demais países do Caribe, como Jamaica, República Dominicana e Bahamas também dispõe de projetos de expansão no setor portuário (ACP, 2012 e AUTORIDADES PORTUÁRIAS).

Nos EUA, os principais projetos se localizam nos portos do Golfo do México e na Costa Leste do país. Diante disso, a ACP tem firmado acordos de parcerias com estas regiões para fortalecer seus laços e ampliar a cooperação. Na região do golfo, o porto de Houston espera receber parte do fluxo de cargas com a ampliação do Canal. Na Costa Leste, portos como Miami, Baltimore, Philadelphia, New York e Boston esperam aumentar os serviços de navegação e estão investindo em obras de infraestrutura para atender os navios de maior porte (EDMONDS, 2012).

É importante, por fim, caracterizar os investimentos diretamente associados com a ampliação do Canal. Atualmente, o Canal do Panamá movimentava 5% do comércio internacional marítimo e 12% do comércio marítimo dos EUA. Além disso, a solução logística do Canal é vital para a ligação comercial entre a Ásia e o mercado da Costa Leste dos EUA: cerca de 30% das exportações asiáticas para os EUA tem como destino os portos da Costa Leste americana, utilizando o Canal do Panamá (RODRIGUE, 2010). De fato, a ampliação do Canal, e o consequente aumento do fluxo comercial entre Ásia e Costa Leste dos EUA,

representa uma alternativa competitiva à solução intermodal que inclui o modal marítimo desde a Ásia até a Costa Oeste e a ligação terrestre (rodoviária e/ou ferroviária) entre Costa Oeste e Leste.⁵² (RODRIGUE, 2010).

A estrutura física atual do Canal, que atualmente tem capacidade para movimentar navios de até 4.400 TEUs⁵³, restringe as possibilidades de expansão de linhas de navegação que usam o Canal. Segundo Maurer; Yu (2011), 35% da frota mundial de navios de longo curso é representada por embarcações que excedem em tamanho e/ou calado à capacidade das eclusas do Canal do Panamá.

Neste sentido, e considerando a forte tendência de aumento do tamanho médio dos navios, situa-se o projeto de ampliação do Canal do Panamá, o qual prevê a abertura das novas eclusas no segundo semestre de 2014⁵⁴. A obra de ampliação tem efeitos distintos sobre navios com cargas diferentes. Em termos de navios de contêineres, o novo Canal irá triplicar a capacidade uma vez que permitirá a passagem de navios Post-Panamax (12.000TEUs) contra os atuais Panamax (4.000TEUs). Já para navios graneleiros – que exigem maior calado – a capacidade movimentada deve duplicar (RODRIGUE, 2010).

5.1.2.4. Panama Colon Container Port (PCCP)

Seguindo a tendência de investimentos vultosos na região, em fevereiro de 2012 foi aprovado pela AMP (Autoridade Marina de Panamá) a construção do Panamá Colon Container Port (PCCP). O novo terminal de contêineres tem previsão de início de obras no segundo

⁵² Esta competição será estimulada caso os portos da Costa Leste completem os investimentos de infraestrutura em andamento, como demonstrados por Edmonds (2012).

⁵³ Os navios tipo Panamax possuem capacidade para 4.400 TEUs, enquanto que para os navios tipo Post-Panamax possuem capacidade entre 12.600 TEUs e 14.500 TEUs. A ampliação do Canal visa atender os navios tipo Post-Panamax. TEU – *Twenty-foot Equivalent Unit* – (Unidade de/ou equivalente a vinte pés de comprimento) – Medida relativa a um contêiner de vinte pés cúbicos e que serve, também, para designar a capacidade dos navios para transporte de contêineres.

⁵⁴ O cronograma inicial de conclusão estava previsto para o segundo semestre de 2014. No entanto, devido a problemas na mistura de concreto das novas eclusas, o atual cronograma prevê abertura oficial para o trânsito de novas embarcações para o primeiro semestre de 2015 – entre março e abril (ACP, 2013).

semestre de 2012 e término em novembro de 2014 (junto com as conclusões da ampliação do Canal do Panamá).

O novo terminal atuará como um centro de transbordo, reduzindo a pressão dos portos da Costa Leste dos EUA e Portos do Golfo do México, América do Sul e Caribe, em que não possuem infraestrutura para receber navios Super Post Panamax (mais de 12.000 TEUs).

Neste sentido, o novo PCCP será dedicado a permitir a atracação de navios Super Post Panamax e outros navios que transitarem pelas novas eclusas no Canal, e também transferia sua carga para embarcações de menor porte para servir os portos que possuem capacidade de receber os serviços *feeder*. destas embarcações. O investimento está orçado em US\$ 600 milhões (PCCP, 2013).

5.2. ANÁLISE DE DEMANDA DE COMÉRCIO

5.2.1. O COMÉRCIO INTERNACIONAL

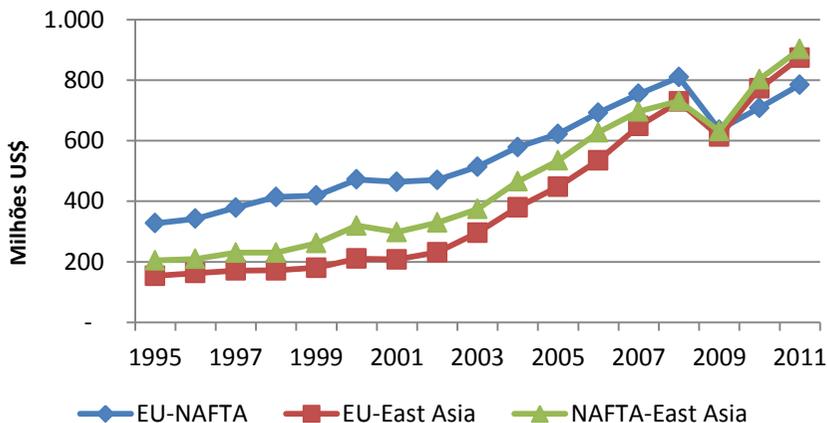
A reestruturação institucional e administrativa panamenha, iniciada com os tratados de 1977 e as privatizações da década de 1990 proporcionaram um ambiente positivo para a atração de investimentos no país. Por outro lado, os investimentos são consequência da própria dinâmica internacional de comércio. Como argumentado no capítulo 2 e 3, o processo de produção e distribuição determinam a dinâmica do comércio e do transporte internacional. Neste sentido, há uma relação direta entre o trânsito de embarcações no Canal e os fluxos de comércio internacional.

Diante do deslocamento da produção manufatureira de massa para o Leste Asiático, sobretudo China e Leste Asiático, o padrão de comércio de larga escala tem sido determinado pela utilização de rotas comerciais de navegação. Deste modo, destacam-se as rotas que englobam o comércio entre a Ásia – Europa e Ásia – América do Norte.

As figuras a seguir apresentam os resultados referentes de comércio internacional entre 1995 e 2011, de acordo com dados do *UNCTAD Statistics*. Foram selecionados os seguintes pares: União Europeia (EU-27 países) – NAFTA (EUA, Canadá e México); EU – *East Asia* (China – incluindo Taiwan, Hong Kong e Macau -, Coreia do Sul e Mongólia); NAFTA – *East Asia*. A relação entre EU-NAFTA tende a capturar o comércio transatlântico, enquanto que EU-Ásia a rota por Suez e Mediterrâneo; e por fim, o par NAFTA-*East Asia* captura carga com potencial de utilização do Canal do Panamá, em especial da

Costa Leste da América do Norte e Leste Asiático. Os dados referem-se aos resultados consolidados de importação e exportação e estão em milhões de US\$.

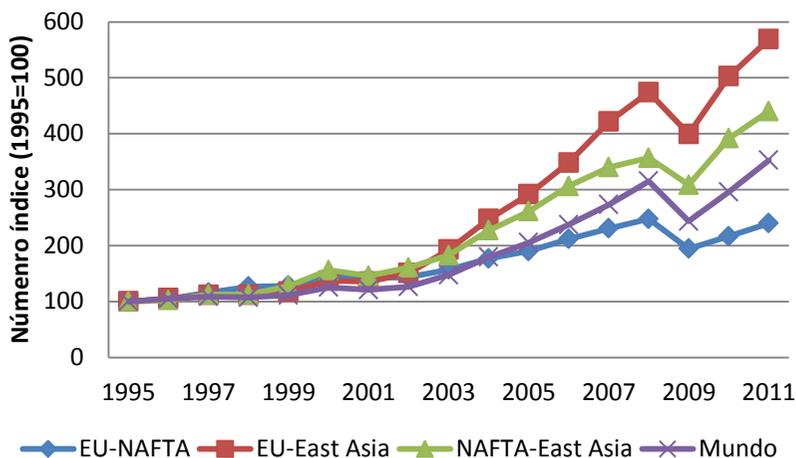
Figura 36. Comércio Internacional – 1995 e 2011



Fonte: UNCTAD Statistics (2012), elaboração própria

Os resultados apontam para o importante grau de participação dos pares de comércio selecionados. Observa-se que na década de 1990 o par EU-NAFTA liderava o fluxo de comércio dentre as rotas selecionadas. No entanto, este par foi superado pelos pares *EU-East Asia* e *NAFTA-East Asia* no final do período. Ou seja, os dados reforçam o crescimento do comércio asiático a partir dos anos 2000. Neste sentido, a figura a seguir apresenta a taxa de crescimento de comércio entre estes pares.

Figura 37. Taxa de Crescimento do Comércio Internacional – 1995 e 2011



Fonte: UNCTAD Statistics (2012), elaboração própria

Diante dos dados de taxa de crescimento observa-se o baixo crescimento do par *EU-NAFTA* (Comércio Transatlântico). O par *EU-NAFTA* apresentou taxa de crescimento inferior à taxa mundial no período. Além disso, destacam-se o significativo crescimento do comércio *NAFTA-East Asia* e *EU-East Asia*. O crescimento do comércio entre a Europa e o Leste Asiático é resultado do grande potencial manufatureiro asiático e o crescimento da demanda por matérias-primas e produtos industrializados em ambos os lados. Além disso, o Canal de Suez dispõe de capacidade de tráfego de embarcações de grande porte (das quais não podem cruzar o Canal do Panamá).

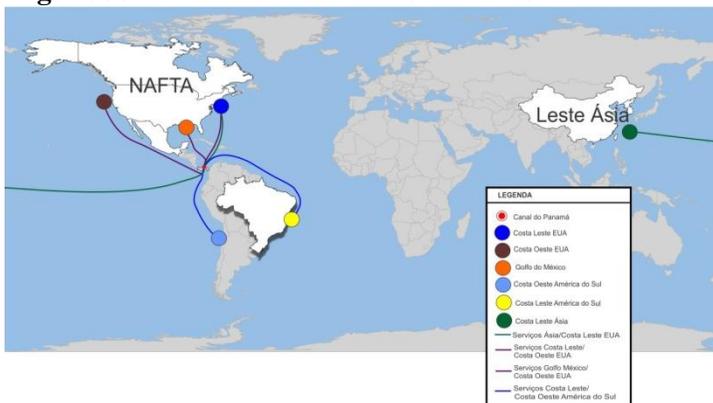
Por outro lado, o comércio entre a América do Norte e o Leste Asiático também apresenta grande potencial de crescimento. Entretanto, a atual limitação de capacidade do Canal impede que embarcações de maior porte o utilizem. Deste modo, a ampliação do Canal poderia potencializar este fluxo de comércio.

5.2.2. ROTAS MARÍTIMAS

Diante dos resultados apresentados do comércio internacional, esta seção expõe a delimitação da utilização do Canal entre o Leste

asiático e continente americano. A figura a seguir exibe os principais fluxos comerciais dentro da limitação proposta.

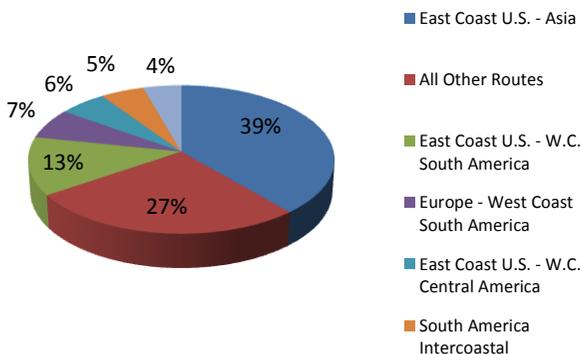
Figura 38. Rotas Marítima – Comércio Canal do Panamá



Fonte: Elaboração própria

A rota Costa Leste dos EUA e Ásia (em ambos os sentidos) representa em torno de 40% de todo volume transacionado no Canal, incluindo o comércio entre os EUA, China, Coréia do Sul e Japão (figura a seguir).

Figura 39. Principais Rotas Marítima – Canal do Panamá (em 2012)

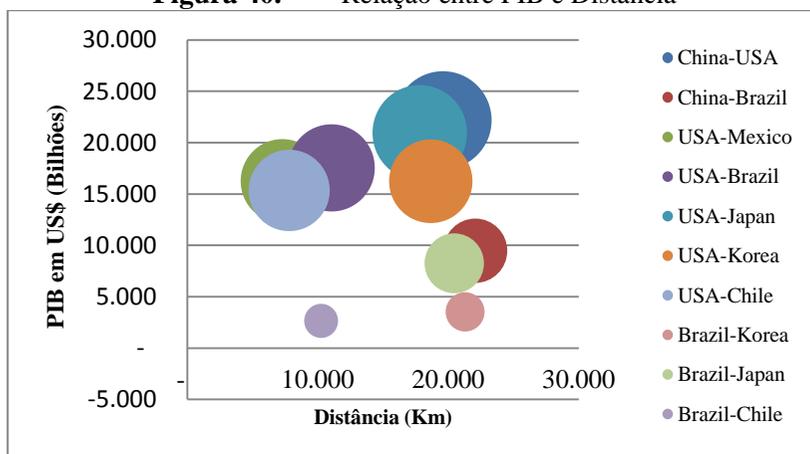


Fonte: ACP (2012), elaboração própria

5.2.3. ATIVIDADE ECONÔMICA E DISTÂNCIA

Como forma complementar de análise as rotas marítimas, a relação entre a atividade econômica e a distância representa um indicador na escolha dos principais fluxos comerciais. Como apresentado anteriormente, o maior fluxo de carga que transitam o Canal se refere ao comércio entre a Costa Leste dos EUA e o Leste Asiático. Além disso, destaca-se o comércio entre em ambas as costas do continente americano. Neste sentido, o gráfico da figura a seguir apresenta a relação entre a atividade econômica (representada pelo PIB – obtido pela base de dados da UNCTAD 2011) e a distância entre os principais portos (de acordo com os pares de origem e destino).

Figura 40. Relação entre PIB e Distância



Fonte: UNCTAD (2011), elaboração própria

O gráfico de bolhas permite capturar a intensidade do fluxo. Neste caso, observa-se a grande atividade econômica dos pares China-EUA, Japão-EUA e Coreia do Sul-EUA. Devido à distância intercontinental, estes maiores fluxos comerciais são realizados com grandes distâncias⁵⁵ (entre 18.000 a 20.000 km). No caso do comércio entre os países do

⁵⁵ Foram considerados os seguintes portos: Port of South Louisiana (EUA – Costa Leste), Los Angeles (EUA- Costa Oeste), Shanghai (China), Pecém (Brasil), Yokohama (Japão), Busan (Coréia do Sul), San Antonio (Chile), San Carlos (México – Costa Oeste).

continente americano, observa-se grande intensidade de atividade econômica e menores distâncias, como no caso de Brasil-EUA, Chile-EUA e EUA-México.

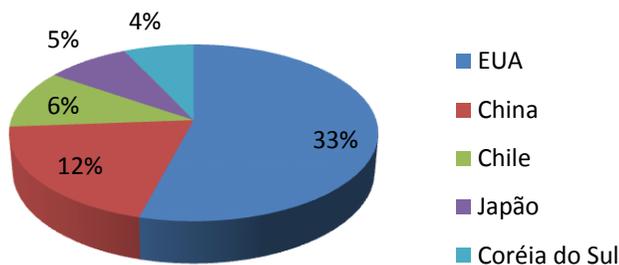
Para o comércio brasileiro, nota-se a grande distância com o continente asiático. Neste sentido, a utilização do Canal pelo Brasil torna-se uma rota alternativa, visto que para os portos localizados na região Sul, Sudeste e parte do Nordeste, a ligação com a Ásia pela rota do Cabo da Boa Esperança é realizada de modo curto em relação ao Canal do Panamá.

5.3. INTERESSE NACIONAL SOBRE A AMPLIAÇÃO DO CANAL

A recente participação de investimentos chineses no Panamá tem provocado reação da comunidade internacional a respeito de suas reais intenções na região. Neste sentido, é notório ressaltar que os chineses não estão presentes somente no Panamá. Estão, por exemplo, no maior terminal de contêineres do Caribe localizado em Freeport em Bahamas, de propriedade do grupo Hutchison, mesmo grupo detentor dos portos de Balboa e Cristóbal no Panamá (Hutchison Group, 2012).

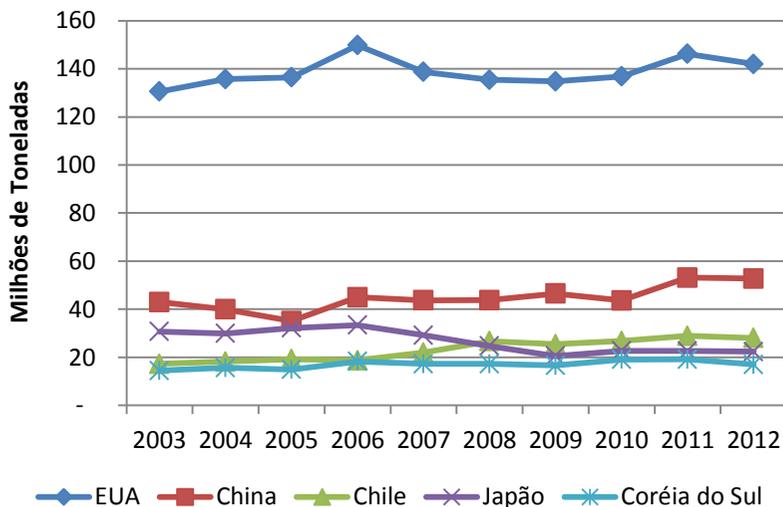
Os EUA ainda são os maiores usuários do Canal com 33% do total de trânsito do Canal em 2012 (Dados ACP, 2012). Apesar do grande desenvolvimento do setor de transporte no país, sobretudo pela construção das rodovias interestaduais e extensa rede ferroviária a partir da década de 1970, os EUA ainda utilizam muito o Canal para exportação de grãos e a importação de produtos de médio e alto valor agregado provenientes do Leste asiático, principalmente da China.

Figura 41. Principais Países Usuários do Canal do Panamá em 2012 (percentual)



Fonte: ACP (2012), elaboração própria

Figura 42. Participação dos Principais Países Usuários do Canal entre 2003 e 2012 (em milhões de toneladas)



Fonte: ACP (2012), elaboração própria

Diante disso, os asiáticos como China, Japão e Coréia aparecem como o segundo, quarto e quinto maior usuário, respectivamente. Portanto, observa-se a grande importância que o comércio com os EUA

gera para o Canal e a crescente participação dos países asiáticos na utilização do Canal e no aumento de investimentos na região. De acordo com dados da ACP, cerca de 80% do volume de trânsito do Canal se refere ao comércio entre a Ásia e os EUA, sendo 40% exclusivamente entre a China e os EUA. Isto é evidenciado no interesse que estes países demonstraram com o projeto de ampliação do Canal. A tabela a seguir apresenta as principais agências multilaterais⁵⁶ que estão financiando cerca da metade do orçamento da ampliação do Canal.

Tabela 6. Agências Financiadoras – Projeto de Ampliação do Canal do Panamá

Agências Financiadoras	US\$ milhões
Japan Bank for International Cooperation (JBIC)	\$ 800
European Investment Bank (BEI)	\$ 500
Inter-American Development Bank (IDB)	\$ 400
International Finance Corporation (IFC)	\$ 300
Corporación Andina de Fomento (CAF)	\$ 300
Total	\$ 2.300

Fonte: ACP (2012), elaboração própria

Evidencia-se o interesse japonês na utilização do Canal. Além do encurtamento consideravelmente da distância, os japoneses são beneficiados pela proximidade com o mercado norte-americano. Apesar da baixa utilização do Canal por países europeus, cuja movimentação do Canal refere-se principalmente a Holanda, Espanha e Bélgica, também apresenta grande interesse na ampliação do Canal devido a ligação com o mercado norte-americano e como uma alternativa de acesso a Ásia.

Os EUA também estão presentes nas demais agências multilaterais, como no Banco Interamericano de Desenvolvimento e na IFC (membro do Grupo Banco Mundial - maior instituição de desenvolvimento global voltada para o setor privado nos países em desenvolvimento), para solidificar o Panamá como um grande centro logístico na região da América Central e Caribe.

⁵⁶ Os contratos podem ser conferidos a empresas de qualquer país. Os empréstimos são para um período de 20 anos, com 10 anos de carência. Pouco antes, da assinatura dos contratos de empréstimos a Agência de rating Moodys conferiu nota A1 de *investment grade* a ACP (ACP, 2012).

Por fim, os países andinos, principalmente o Chile, Peru, Colômbia, Equador apresentam grande volume de cargas pelo Canal. Por meio da CAF (Corporação Andina de Fomento, em que o Brasil e Argentina e Panamá também fazem parte), estes países estão presentes no financiamento para a ampliação do Canal.

No que tange aos EUA, Mann (2011) destaca que o governo George W. Bush (2001–2009) promoveu grande apoio político ao projeto de ampliação do Canal por meio do setor público e do setor privado norte-americano e internacional, principalmente China e Japão. Isto demonstra que a política externa norte-americana esteve fortemente influenciada por interesses especiais de certos grupos domésticos e multinacionais.

Por exemplo, grandes empresas de varejo como Wal-Mart, dependem da importação de bens de baixo e médio valor agregado originários principalmente da Ásia. Portanto, a ampliação do Canal poderia beneficiar tais empresas por meio da redução do tempo de trânsito e do custo final do frete. O interesse político norte-americano está relacionado, pois, às vantagens econômicas⁵⁷.

5.4. STATUS ATUAL DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO

A ACP divulga mensalmente o status de andamento das obras no Canal. Do total financiado para as obras houve licitação para a contratação de empresas para a realização dos serviços. Sendo assim, a tabela a seguir apresenta a relação das principais obras contratadas com as empresas e valores correspondentes.

⁵⁷ “Chinese toys and sneakers headed to Wal-Mart Stores Inc. and Target Corp. on the US East Coast may bypass Warren Buffett’s \$33.8-billion railway as the expansion of the Panama Canal slashes the cost of shipping them by sea. The deeper, wider Canal will allow A.P.Moeller-MaerskA/S, China Ocean Shipping Group Co. and other lines to ship more cargo directly to New York and Boston instead of unloading it on the West Coast for trains and trucks to finish the journey east. That could save exporters 30 percent”. (MANN, 2011)

Tabela 7. Empresas Contratadas para o projeto de Ampliação do Canal

Projetos	Empresa Contratada	US\$ milhões
Escavação do Canal de Acesso do Pacífico Fase 1	Constructora Urbana S.A. (CUSA)	\$ 41,1
Escavação do Canal de Acesso do Pacífico Fase 2	Cilsa Panama - Minera Maria	\$ 25,5
Escavação do Canal de Acesso do Pacífico Fase 3	Constructora Meco S.A.	\$ 35,5
Escavação do Canal de Acesso do Pacífico Fase 4	Consortium ICA-FCC-MECO	\$ 267,8
Dragagem da Entrada do Canal de Acesso do Pacífico	Dredging International	\$ 177,5
Dragagem do Novo do Canal de Acesso do Pacífico – Entrada Norte	Jan De Nul n.v	\$ 54,5
Dragagem do Canal de Acesso Norte do Lago Gatún	Dredging International	\$ 40
Dragagem da Entrada do Canal - Atlântico	Jan de Nul n.v.	\$ 89,6
Total		\$ 554

Fonte: ACP (2012), elaboração própria

Em sua última atualização em dezembro de 2012, ACP (2012) apresentou o status das obras em execução. A tabela a seguir apresenta o status de conclusão das principais obras.

Tabela 8. Progresso das Obras de Ampliação do Canal – até 30 de Novembro de 2012

Projeto	Status de conclusão
Escavação do Canal de Acesso das Eclusas do Pacífico	76,50%
Dragagem da Entrada do Canal lado Atlântico	99%
Dragagem da Entrada do Canal lado Pacífico	97%
Dragagem do Lago Gatún e Gaillard Cut	82% ⁵⁸
Design e construção das novas eclusas	36%
Aumento do nível operacional do Lago Gatún	10%
TOTAL	48,90%

Fonte: ACP (2012), elaboração própria

As obras mais evoluídas referem-se às dragagens e escavações em ambas as entradas no Canal. Com a conclusão desta etapa, os próximos passos consistem no termino do design e na finalização da construção das novas eclusas que proporcionarão duplicação⁵⁹ da capacidade de operação do Canal.

5.5. PERSPECTIVAS PARA O BRASIL COM A AMPLIAÇÃO DO CANAL

Devido as atuais limitações físicas do Canal e da maior distância de algumas rotas comerciais, o comércio brasileiro através do Canal ainda apresenta baixa participação em relação ao total do comércio exterior brasileiro. Contudo, é notório observar o crescimento dos últimos três anos (de 4,9 milhões de toneladas em 2010 para 7,6 milhões

⁵⁸ De acordo com ACP, a dragagem do Culebra Cut foi finalizada em 06 de março de 2013. A obra durou cerca de 5 anos, com a retirada de 3,2 milhões de metros cúbicos de sedimentos no local. A dragagem é de suma importância para o trânsito de embarcações de maior porte ao adentrar no Lago Gutún.

⁵⁹ Para navios de contêineres espera-se triplicar a capacidade devido a passagem de navios Post-Panamax com capacidade de 12.000TEUs contra os atuais Panamax com 4.000TEUs. Para os navios graneleiros espera-se duplicar a capacidade movimentada.

em 2012) devido ao fluxo de minério de ferro (ACP, 2012). Além do minério, o comércio de grãos apresenta grande potencial de utilização.

Neste sentido, as perspectivas do comércio brasileiro com a ampliação do Canal dependem fundamentalmente dos projetos de infraestrutura de transportes no país (rodovias, ferrovias, hidrovias e portos). Tais obras são de melhorias, manutenção, e, sobretudo, de novos empreendimentos. Neste sentido, grande parte destes novos empreendimentos são esforços do governo federal por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Um dos pilares do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo brasileiro no âmbito dos transportes refere-se a melhorias e expansão de modais de transporte para as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste⁶⁰. Deste modo, a localização geográfica dos portos do Norte e Nordeste favorece ao escoamento de cargas pelo Canal do Panamá.

Dentro da pauta brasileira com potencial de escoamento para o Norte e Nordeste destacam-se os produtos do agronegócio, em especial ao complexo de grãos da região produtora do Centro-Oeste do país.

De acordo com dados ALICEWEB (2012), cerca de 80% da soja exportada no país utilizam os portos da região Sudeste e Sul, especialmente os portos de Santos (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS) e São Francisco do Sul (SC). Sendo assim, a distância entre a origem das cargas e o destino dos portos passa de 1.500 km a 2.000 km, escoados predominante por meio de rodovias. A excessiva utilização de caminhões possui desvantagens relacionadas as condições precárias de muitas rodovias, a longa jornada dos motoristas e o congestionamento causado em muitos centros urbanos. Os congestionamentos de caminhões são um grande complicador nos portos de Santos e Paranaguá, especialmente no período de safra de grãos.

Deste modo, a utilização de hidrovias e ferrovias e o deslocamento do escoamento da produção para outras regiões do país tendem aliviar os problemas causados pela massiva utilização de caminhões e concentração dos portos do sul do país. Neste sentido, é relevante ressaltar alguns projetos em andamento que visa a ligação com a região norte e nordeste do país. Estes projetos possuem um horizonte temporal de conclusão a partir de 2015.

⁶⁰ Principais portos do Norte e Nordeste: Vila do Conde (PA), Santarém (PA), Itaqui (MA), Manaus (Itacoatiara) (AM).

A tabela a seguir apresenta os principais projetos em andamento e com entrada em operação para os próximos 5 anos.

Quadro 16. Projetos Estruturantes de Transporte no Brasil

Projeto	Tipo de Modal	Status	Entrada em Operação
Ferrovias Norte-Sul - Estrada de Ferro de Carajás – Porto do Itaqui (MA)	Ferrovias	Em execução	2015
Porto do Itaqui - TEGRAM	Porto	Licitação concluída 1ª. Fase	2015 - 1ª. Fase
Ferrovias Norte-Sul - Açailândia (MA) e Barcarena (PA)	Ferrovias	Em fase de estudo de viabilidade ambiental – conclusão 2014	Indefinido – depende Licença Ambiental e Licença de Operação
Ferrovias de Integração Centro-Oeste	Ferrovias	Licitação para o projeto executivo de engenharia	Indefinido – depende da aprovação do projeto executivo
BR-163 Cuiabá (MT) Santarém (PA)	Rodovias	Em execução	2015
Hidrovia Tocantins-Araguaia	Hidrovia	Obras do Pedral de São Lourenço em Licitação	2015
Hidrovia do Madeira	Hidrovia	Em operação	-
Hidrovia Tapajós-Teles Pires	Hidrovia	Projeto prévio	2016-2017

Fonte: Ministério dos Transportes, DNIT, ANTT e ANTAQ

Os principais projetos e obras supracitados, além da atual infraestrutura de transporte, permitem um grande incentivo na integração intermodal e das regiões geográficas do país. Neste sentido, as melhorias

nos meios de transportes proporcionam a criação de polos de desenvolvimento regional nas regiões mais afastadas dos grandes urbanos e de baixa renda, como nos casos do Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país. Os benefícios se estendem desde as regiões produtoras até as zonas hidroviárias e portuárias. Além disso, a maior utilização de ferrovias e hidrovias proporciona menores custos de fretes para as cargas transportadas, como no caso da integração do Meio-Oeste norte-americano com os portos do Golfo do México (BAIRD et al, 2011).

5.6. CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Este capítulo abordou a investigação do sistema portuário panamenho e os processos de investimentos que culminaram no projeto de ampliação do Canal. É fundamental salientar a sequência lógica deste capítulo em relação ao anterior.

No capítulo 4 trabalhou-se com análise histórico-política do Panamá e evidenciaram-se as influências – domésticas e externas – sobre o sistema portuário e no Canal. A reestruturação do setor e o influxo de investimentos estrangeiros coincidiram com a retomada da democracia constitucional após a invasão norte-americana em 1989.

Pode-se concluir que as principais mudanças ocorridas no âmbito do Canal do Panamá – principalmente a flexibilização da administração a partir do retorno do controle para o governo panamenho e a decisão de ampliação da capacidade do Canal – estão alinhadas com o paradigma mais liberal de gestão portuária e com a própria expansão econômica e do comércio ligando países desenvolvidos (Atlântico Norte) e mercados emergentes (principalmente, Leste da Ásia).

Quanto aos períodos distintos na trajetória da reconquista da autonomia pelo Canal do Panamá, pode-se ressaltar que a transição, ocorrida entre 1979-1999, foi marcada pela mudança institucional através da criação de agências autônomas para a administração do Canal e do setor portuário de seu entrono. Em decorrência, investimentos significativos foram atraídos para a área de infraestrutura portuária, por meio da construção de dois terminais de contêineres (MIT e Colón) e a revitalização de outros dois (Balboa e Cristóbal), ambos realizados pelo setor privado (em especial, de empresas chinesas e norte-americanas).

O período pós-2000, de total autonomia da ACP sobre a gestão do Canal, é caracterizado pela consolidação dos investimentos na ampliação do Canal e modernização dos portos na área de seu entorno e pelas reformas no sistema de cobrança de tarifas, com foco no aumento

de arrecadação dos navios porta-contêineres. Deste modo, a ACP passou a maximizar sua receita, aumentando a capacidade de autofinanciamento do projeto de ampliação do Canal.

Por fim, as perspectivas brasileiras de aumento de utilização do Canal dependem do aumento de capacidade do Canal assim como dos projetos estruturantes de infraestrutura de transporte empreendidos pelo governo brasileiro. O desenvolvimento do Arco Norte do país permite melhor condições de escoamento do agronegócio brasileiro e o desafogamento dos portos das regiões Sul e Sudeste do país.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo partiu das seguintes hipóteses para a ampliação do Canal do Panamá:

- I. Comércio Internacional: A expansão do comércio internacional e dos blocos regionais reforça a importância do transporte marítimo. Deste modo, a utilização de rotas de navegação que possibilitem menores distâncias e tempo passa a ter papel de extrema relevância no comércio internacional.
- II. Limite de Capacidade do Canal: A atual limitação física e estrutural de capacidade do Canal e o aumento da capacidade da frota marítima comercial proporcionam a necessidade pela ampliação do Canal
- III. Políticas Marítimas Coordenadas: A exploração da posição geográfica estratégica e a implementação de políticas marítimas coordenadas (por meio de agências estatais autônomas) têm contribuído para a consolidação do Panamá como um centro regional logístico e possibilitado melhores condições para a ampliação do Canal.

Neste sentido, o fenômeno estudado tem caráter interdisciplinar e foi abordado considerando as dimensões econômicas, institucionais, históricas e geográficas. Deste modo, o primeiro capítulo tratou da introdução de abordagem da problemática contendo as motivações, os objetivos, a justificativa, a metodologia e o cronograma de pesquisa.

No segundo capítulo abordou-se o embasamento teórico para a dissertação. Neste sentido, trabalhou-se com os estudos de sobre o Regionalismo, Economia Internacional e análise da Geografia Econômica. A inserção da temática do Canal é um fenômeno de complexidade econômica, política, social e jurídica. Sendo assim, com o foco nos aspectos comerciais para a Ampliação do Canal este capítulo contextualizou os debates teóricos sob o foco a localização e regionalização da produção e distribuição.

O capítulo terceiro inseriu a questão da navegação comercial e o projeto de ampliação do Canal. Diante disso, o capítulo abordou questões geográficas referentes a localização do país, a análise das rotas de navegação e as parceiras estratégicas da ACP com demais autoridade portuárias. É notório ressaltar o posicionamento geográfico estratégico do país como fator motivador do interesse doméstico e externo.

Sendo assim, o quarto capítulo apresentou a análise histórico-político do Panamá como meio de contextualização histórica do Panamá

e de seu istmo. Para tanto, o capítulo destacou os principais desdobramentos desde a construção, extinção da Zona do Canal e aprovação do projeto de ampliação do Canal. Neste sentido, ressalta que a relação com os EUA sempre pautaram as relações com o país e, sobretudo com o Canal. O processo de devolução do Canal da década de 1970 demonstra esta característica histórica.

Por fim, no quinto capítulo evidenciou a fase mais recente de administração no Canal. Com a retomada da democracia constitucional na década de 1990, o Panamá passou por reformas liberais que proporcionaram o grande influxo de investimento estrangeiro e Acordos de Livre Comércio (ALC) com os países vizinhos e, mais recentemente (outubro de 2012) a entrada em vigor do ALC com os EUA. Diante disso, antigos portos foram revitalizados e novos terminais foram construídos, com modernas instalações e aumento significativo no fluxo de cargas, especialmente de contêineres.

O posicionamento geográfico estratégico do Panamá configurou-se ao longo da história do país como um grande motivador para as intervenções externas. Neste sentido, a presença norte-americana (direta e indireta) aparece como principal responsável pela própria independência panamenha da Colômbia no início do século XX, e posteriormente pela construção do Canal.

No entanto, com a expansão e melhorias de infraestrutura de transporte nos EUA a partir da década de 1970 (rodovias interestaduais, ferrovias de bitola larga e hidrovias), a necessidade de utilização do Canal como meio de ligação entre as duas costas do país passou a se enfraquecer. Além disso, os portos da Costa Oeste norte-americana aumentaram a capacidade de absorção de cargas e juntamente com a integração intermodal por rodovias e ferrovias, o custo do frete tornou-se mais competitivos.

No âmbito interno, a gestão do Canal pelos militares de carreira norte-americanos estagnou-se no sentido de melhorias operacionais e de gestão de pessoas no Canal. Sendo assim, a transferência do controle norte-americano para os panamenhos tornou-se inevitável, após contornar os entraves jurídicos com a extinção dos Tratados do Canal.

Ademais, o sistema portuário panamenho passava por um processo de estagnação, visto que sua capacidade operacional estava limitada pelas dimensões do Canal e sua infraestrutura e equipamentos estavam obsoletos. Neste sentido, a revitalização do sistema portuário era um fator chave para a atração de cargas e estímulo no fluxo de cargas no Canal.

Portanto, diante da relação complementar entre o sistema portuário e o Canal, o período de transição para o controle panamenho do Canal foi associado com a privatização do sistema portuário. Sendo assim, a privatização dos portos permitiu o grande influxo de investimentos por meio de melhorias nas instalações existentes e a construção de novos Terminais de grande porte.

Pode-se concluir que as principais mudanças ocorridas no âmbito do Canal do Panamá – principalmente a flexibilização da administração a partir do retorno do controle para o governo panamenho e a decisão de ampliação da capacidade do Canal – estão alinhadas com o paradigma mais liberal de gestão portuária e com a própria expansão econômica e do comércio ligando países desenvolvidos (Atlântico Norte) e mercados emergentes (principalmente, Leste da Ásia).

Diante disso, destaca-se a importância do comércio Norte-Sul e da linha Pacífico (em substituição ao comércio e transporte Norte-Norte via Atlântico) na medida em que os esforços de cooperação entre os países do eixo Sul-Sul tem resultado no estímulo ao comércio, como salienta Lima (2005) em referência ao aumento de complementaridade econômica dos países emergentes.

Cervo (2008 e 2010) e Pecequillo (2008) argumentam que a ascensão dos mercados emergentes no cenário internacional, tem provocado mudanças nas relações de política externa com os países desenvolvidos. Neste sentido, a liberalização comercial, os esforços de integração comercial via formação de blocos regionais e a própria complementariedade econômica entre nações não desenvolvidas podem resultar em uma maior aproximação também entre as nações emergentes – com um papel relevante a ser desempenhado pelo Canal do Panamá duplicado, viabilizando, por exemplo, um comércio mais eficiente entre a porção norte do Brasil e o Leste asiático.

Como salienta Barnett e Duvall (2010), o exercício do poder assume diversas formas, dentre elas pode ser compulsório (controle direto de um ator sobre outro) e institucional (atores controlando de forma distante). No caso panamenho, a reforma institucional empreendida na Zona do Canal permitiu aos EUA ceder seu poder compulsório sobre a região e passar a exercê-lo de forma indireta, como nos termos dos tratados de devolução da área do Canal.

Conforme argumenta Moravcsik (1997), a agenda de cooperação entre os Estados depende diretamente da natureza dos padrões de preferência; ou seja, eles estão limitados pelas preferências de outros Estados devido à interdependência política gerada pela busca de

interesses nacionais distintos. Neste sentido, os interesses panamenhos e norte-americanos alinharam-se diante da inviabilidade financeira na administração norte-americana do Canal e na oportunidade dos panamenhos em explorar de modo mais eficiente o Canal.

Do ponto de vista de mercado, a ampliação do Canal do Panamá é uma consequência do aumento da demanda internacional de navegação e do aumento do tamanho dos navios. Além disso, como observado acima, a ampliação é também resultado de uma conjuntura internacional favorável desde final dos anos 1990 até a crise financeira global (2008) – com abundância de recursos internacionais e melhoria geral das condições de atração de investimentos nos países em desenvolvimento – que proporciona investimentos privados em todo sistema portuário panamenho, aumentando capacidade e produtividade operacional e atribuindo à região novas perspectivas de integração aos fluxos mundiais de comércio.

Em suma, as reformas institucionais, o processo de privatização e o ingresso de investimento estrangeiro têm proporcionado uma mudança de paradigma no perfil da administração do Canal e de ganhos de eficiência e competitividade do setor portuário e de logística do Panamá. A visão mais pragmática e a influência mais indireta dos interesses dos EUA na Zona do Canal propiciaram as reformas regulatórias, os ganhos de receita e a visão empresarial da operação do Canal e de sua região de influência – desde a consolidação da Zona de Livre Comércio de Colón até o espalhamento de arranjos logísticos por países vizinhos.

Além disso, a autonomia panamenha sobre o Canal e as reformas adotadas resultaram na redução de incertezas econômicas e políticas, na adoção de um marco regulatório proativo ao investimento e aos ganhos de produtividade e, sobretudo, na ampliação das expectativas de criação de um cluster logístico e produtivo de desenvolvimento regional capaz de irradiar efeitos positivos por toda a América Central e Caribe.

No caso brasileiro, a maior participação na utilização do Canal deve ser consequência dos projetos estruturantes de infraestrutura de transporte (rodovias, ferrovias, hidrovias e portos) nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país. Neste sentido, uma malha de transporte mais consistente pode criar condições viáveis para o escoamento do agronegócio brasileiro para os portos do Norte e Nordeste. Portos como Itaqui (MA), Santarém (PA) e Itacoatiara (AM) podem absorver o fluxo do complexo agronegócio (soja, milho, farelos) através do Canal do Panamá com destino ao mercado asiático.

Sugestões de Trabalhos Futuros

Este trabalho abordou um tema de extrema relevância para as Relações Econômicas Internacionais. A integração comercial e formação de Blocos Regionais são potencializadas pela utilização de uma Política Comum de Transporte, como no caso da União Europeia, e por sistema de transportes eficientes. Nesta dissertação optou-se por trabalhar com o sistema marítimo por meio do Canal do Panamá.

Como sugestões de trabalhos futuros podem-se aprofundar alguns temas contidos nesta dissertação:

- Investigar a importância dos tratados internacionais no que tange as consequências econômicas e políticas.
- Investigar a relação quantitativa entre as rotas de navegação e o fluxo de comércio.
- Aprofundar a relação de complementaridade a integração comercial e dos sistemas de transporte.
- Pesquisar o impacto de uma nova estrutura organizacional em uma entidade pública (como no caso da ACP) em termos mudanças de estratégias e geração de resultados (tendo em vista uma maior autonomia administrativa em relação ao governo).
- Avaliar os impactos da ampliação do canal sobre o comércio exterior brasileiro.

7. REFERÊNCIAS

ACP (2012) – **Autoridad del Canal de Panamá**. Disponível em: <http://www.panCanal.com/>. Acesso em outubro de 2012.

BAIRD, T. et all. Understanding the Economic, Environmental and Energy Consequences of the Panama Canal Expansion on Midwest Grain and Agricultural Exports. **National Center for Freight and Infrastructure Research and Education (CFIRE)**. University of Wisconsin-Madison., May 2011.

BALASSA, B. **The theory of economic integration**. Illinois: Richard Irwin Press, 1961.

BALDWIN, R. **A domino theory of regionalism**. New York, 1993 (NBER Working Papers, n. 4.465).

BALDWIN, R; VENABLES, A. **Relocating The Value Chain: Off-Shoring And Agglomeration In The Global Economy**. Discussion Paper Series, number 544, march 2011.

BHAGWATI, J. **The world trading system at risk**. Princeton: Princeton University Press, 1991.

_____. Regionalism and multilateralism: an overview. In: DE MELO, J.; PANAGARIYA, A. (Ed.). **New dimensions in regional integration**. Cambridge: Cambridge University Press, 1993. p. 22-51.

_____. **Free trade today**. Princeton: Princeton University Press, 2002.

_____. **Termites in the trading system**: how preferential agreements undermine free trade. New York: Oxford University Press, 2008.

BARNETT, M., e DUVALL, R. (2005) Power in International Politics. **International Organization** Volume 59, Issue 01, January 2005, pp 39-75.

BRASIL. MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. SECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR (SECEX). **ALICEWEB - Sistema de Análise das Informações de**

Comércio Exterior [2012]. (Disponível em: <http://alicesweb2.mdic.gov.br/>). Acesso em fevereiro de 2013.

BUNKER WORLD. Base de Dados Bunker World. Disponível em <http://www.bunkerworld.com/prices/>. Acesso em Janeiro 2013.

CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe: Ranking Movimiento portuario contenedorizado de América Latina y el Caribe – 2010**. Disponível em: <http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/1/42881/P42881.xml&xsl=/Transporte/tpl/p1f.xsl&base=/perfil/tpl/top-bottom.xsl>. Acesso em novembro de 2012.

CERVO, A. L. (2010) Brazil's rise on the international scene: Brazil and the World. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, n° 53 (edição especial), p. 7-32.

_____. (2008) **Inserção internacional**. São Paulo: Saraiva..

EDMONDS, J. T. (2012) "Panama Canal: "Game Change" Depends On Who Provides The Best "Playing Fields." **Economic Development Journal** 11.2 (2012): 42-47. Business Source Complete. Web. 29 Oct. 2012.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Departamento do Estado - **Panama Background Note** – Agosto de 2011. Disponível em: <http://www.state.gov/outofdate/bgn/panama/187038.htm>. Acesso em Outubro de 2012.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

IBGE (2012). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: **Países**. Disponível <http://www.ibge.gov.br/paisesat/main.php>. Acesso em Dezembro de 2012.

ITC (2012) – **International Trade Center – Trade Map** (2012). Disponível em: www.trademap.org/. Acesso em setembro de 2012.

LLÁCER, F. J. (2004). Panamanian maritime sector management. *Marine Policy*, Vol.28, Issue 4, 283–295.

_____. (2005a) The Panama Canal. *Marine Policy*, Vol. 29, Issue 3, 223–234.

_____. (2005b) Panama Canal Management. *Marine Policy*, Vol. 29 Issue 1, 25–37.

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING. Statistical Tables, **World fleet statistics**. Disponível em <http://www.lr.org/default.aspx>. Acesso em dezembro 2012.

KEEDI, S., MENDONÇA, P. C. C. **Transportes e Seguros no Comércio Exterior** -2e São Paulo: Aduaneiras, 2000.

KEOHANE, R. e Nye, J. **Power and Interdependence: World Politics in Transition**. Little, Brown, 1977.

_____. “**Afterword**”, in: Keohane, R. O. y Nye, J. S. *Power and Interdependence*, 3a ed. New York: Longman, 2001, pp. 267-287.

_____. “**Power, Interdependence, and Globalism**”, in: Keohane, R. O. y Nye, J. S. *Power and Interdependence*, 3a ed. New York: Longman, 2001, pp. 228-263.

KEOHANE, Robert e MARTIN, Lisa. “The promise of Institutional Theory”. *International Security*, vol. 20, n° 1, 1995, pp. 39-51.

KEOHANE, R. **After hegemony: Cooperation and discord in the world political economy**. Princeton: Princeton University Press, 1984.

KNOWLES, R.D. (2006) Transport shaping space: differential collapse in time-space. *Journal of Transport Geography* 14, 407–425.

KRASNER, S. D. **Structural Causes and Regime Consequences: Regimes as Intervening Variables**. Ithaca: Cornell University Press, 1983. Disponível em:

<<http://institute.fsv.cuni.cz/~plech/Krasner%20Regimes.pdf>>. Acesso em: dezembro 2012.

KRUGMAN, P. **Geography and Trade**. Cambridge: MIT Press, 1991.

_____. Increasing Returns and Economic Geography. **National Bureau of Economic Research, Cambridge**, EUA, p. 01-28. mar. 1990a.

_____. Multinational Enterprise: The Old and the New in History and Theory. **North American Review of Economics & Finance**, 1(2):267-280, 1990b.

_____. What's new about the New Economic Geography? **Oxford review of economic policy**, v. 14, n. 2, 1998.

KRUGMAN, P.; OBSTFELD, M. **Economia Internacional: Teoria e Política**. 6. ed. São Paulo: Pearson Addison Wesley, 2005.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. rev.ampl. São Paulo : Atlas, 2003.

LIMA, M. R. S. (2005) A política externa brasileira e os desafios da cooperação Sul-Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, a. 48, n°1, p. 24-59.

MALAMUD, A. **Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional**. V Congreso Latinoamericano de Ciencia Política (ALACIP), Buenos Aires, 28 al 30 de Julio de 2010

MALAMUD, A; GARDINI, G. Has Regionalism Peaked? The Latin American Quagmire and its Lessons. **The International Spectator: Italian Journal of International Affairs**, 47:1, 116-133, 2012.

MANSFIELD, E. D.; REINHARDT, E. Multilateral determinants of regionalism: the effects of GATT/WTO on the formation of preferential trading. **International Organization**, v. 57, n. 4, p. 829-862, 2003.

MANN, C. G. (2003). The Panama Canal: A Historical Background. **Comité Nacional del Centenario**. Istmo 7 (November-December 2003), ISSN: 1535-2315

_____. (2011) National Security or Special Interests? US Support for the Panama Canal Expansion Programme. **Global Society**, 25(2), 181–204.

MARTIN, Lisa L. e SIMMONS, Beth A. “Theories and Empirical Studies of International Institutions”, **International Organization**, vol. 52, no. 4, 1998, pp. 729-757.

MAURER, N. **Panama Canal: Troubled History, Astounding Turnaround**. Harvard Business School. Dezembro de 2010.

MAURER, N; YU, C. What T. R. Took: The Economic Impact of the Panama Canal, 1903–1937. **Journal of Economic History**. Volume 68. Issue 03. Setembro 2008 , pp 686-721.

_____. (2011). **The Big Ditch**: How America took, built, ran, and ultimately gave away the Panama Canal. Princeton Press University, p.p. 420.

MATTLI, Walter. **The Logic of Regional Integration. Europe and Beyond**. Cambridge: Cambridge University Press. 1999

MEADE, J., 1955. The Theory of Customs Union. North Holland, Amsterdam.

MORAVCSIK, A. (1997) Taking Preferences Seriously: A Liberal Theory of International Politics. **International Organization**, 51, pp 513-553.

NORTH, D. C. (1991) Institutions. **The Journal of Economic Perspectives** , Vol. 5, No. 1, pp. 97-112.

NOTTEBOOM, T.E. Towards a new intermediate hub region in container shipping? Relay and interlining via the Cape route vs. the Suez route. **Journal of Transport Geography**, 22, 164–178, 2012.

OLIVEIRA, I.T. **O Regionalismo no Século XXI: Comércio, Regulação e Política**. Texto para Discussão, 1709 – IPEA. Rio de Janeiro, Fev. 2012.

PECEQUILO, C. S. (2008) A Política Externa do Brasil no século XXI: Os eixos combinados de cooperação horizontal e vertical. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, n°51, p. 136-153.

QUIVY, Raymond & CAMPENHOUDT, Luc van. **Manual de Investigação em Ciências Sociais**. Lisboa, Gradiva, 1995.

REPÚBLICA DO PANAMÁ. **Governo do Panamá**. Disponível em <http://www.presidencia.gob.pa/>. Acesso em Dezembro de 2012.

RODRIGUE, J.P. **Transportation and the Geographical and Functional Integration of Global Production Networks**. Growth and Change. Vol. 37 No. 4, pp. 510–525, December 2006

RODRIGUE, J.P.; HESSE, M. The transport geography of logistics and freight distribution. **Journal of Transport Geography**, 12, 171–184, 2004

RODRIGUE, J.P. (2010). **Factors Impacting North American Freight Distribution in View of the Panama Canal Expansion**. Van Horne Institute, University of Calgary.

RODRIGUE, J., & NOTTEBOOM, T. (2008). Editorial The Geography of Containerization : Half a Century of Revolution , Adaptation and Diffusion. **Geo Journal**.

RODRIGUE, COMTOIS, SLACK (2009). **The Geography of Transport Systems**. New York: Routledge; 2nd. edition (July 15, 2009). 368 pages. ISBN-10: 0415483247.

STOPFORD, M. (2009) **Maritime Economics**, Third Edition, London: Routledge.

THE WORLD BANK. **World Development Report: Reshaping economic geography**, 2009.

UNCTAD (2011) - United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport**.

VILLA, R; CORDEIRO, F. Ganhos Relativos ou Política Doméstica? Os Tratados do Canal do Panamá como um Jogo de Dois Níveis. **Contexto Internacional**. Rio de Janeiro, vol. 28, no. 2, julho/dezembro 2006, pp. 301-353.

VINER, J. (1950). **The Customs Union Issue**. Carnegie Endowment for International Peace, New York.

WTO/ESCAP Regional Seminar on the WTO and Regional Trade Agreements (RTAs) for Asian Economies. **RTAs: Facts and Figures**. Bangkok, Thailand 25- 27 July 2011.

WTO. World Trade Organization: **World Trade Report 2011**, 2011.

WTO. (2012) World Trade Organization: **World Trade Time Series**.

WTO. World Trade Organization: RTA and PTA. **Regional trade agreements and preferential trade arrangements** <http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/rta_pta_e.htm>. Acesso em 08 de maio de 2012.

WTO. **General Agreement on Tariffs and Trade 1994** (GATT-1994). Geneva, 1994.

YEATS, A. Does Mercosur's Trade Performance Raise Concerns about the Effects of Regional Trade Arrangements? **Policy Research Working Paper**, 1729. The World Bank, Washington, DC, February, 1997.

8. ANEXO

Países que aderiram ao Tratado de Neutralidade

	Países	Data de Adesão
1	Alemanha	09 de fevereiro de 1988
2	Arábia Saudita	27 de agosto de 1987
3	Argentina	4 de novembro de 1983
4	Barbados	14 de setembro de 1987
5	Belize	26 de março de 1985
6	Bolívia	7 de março de 1980
7	Coréia do Sul	4 de novembro de 1980
8	Costa Rica	18 de setembro de 1981
9	Chile	22 de julho de 1980
10	China	22 de julho de 1980
11	Dinamarca	15 de dezembro de 1982
12	Equador	25 de julho de 1986
13	Egito	6 de abril de 1981
14	El Salvador	1 de maio de 1980
15	Espanha	13 de abril de 1981
16	Filipinas	20 de maio de 1981
17	Finlândia	31 de outubro de 1986
18	França	28 de abril de 1999
19	Guatemala	17 de julho de 1980
20	Guiné Equatorial	04 de fevereiro de 1987
21	Honduras	13 de maio de 1980
22	Israel	30 de junho de 1983
23	Itália	14 de março de 1995
24	Jamaica	30 de novembro de 1984
25	Libéria	9 de setembro de 1985
26	Malawi	12 de maio de 1980
27	Marrocos	10 de setembro de 1990
28	Nicarágua	1 de maio de 1980
29	Noruega	15 de dezembro de 1982
30	Países Baixos	3 de abril de 1985
31	Paraguai	14 de maio de 1990
32	Reino Unido	15 de dezembro de 1982
33	República Dominicana	5 de abril de 1984
34	Rússia	2 de novembro de 1988

	Países	Data de Adesão
35	São Vicente e Granada	24 de junho de 1981
36	Suécia	3 de maio de 1984
37	Tunisia	18 de junho de 1981
38	Uruguai	10 de dezembro de 1986
39	Venezuela	4 de outubro de 1982
40	Vietnam	6 de novembro de 1979

Fonte: Organização dos Estados Americanos - Protocol To The Treaty Concerning The Permanent Neutrality And Operation Of The Panama Canal

Observação: O Brasil ainda não aderiu ao Tratado de Neutralidade com o Panamá.

TREATY CONCERNING THE PERMANENT NEUTRALITY AND OPERATION OF THE PANAMA CANAL

The United States of America and the Republic of Panama have agreed upon the following:

ARTICLE I

The Republic of Panama declares that the Canal, as an international transit waterway, shall be permanently neutral in accordance with the regime established in this Treaty. The same regime of neutrality shall apply to any other international waterway that may be built either partially or wholly in the territory of the Republic of Panama.

ARTICLE II

The Republic of Panama declares the neutrality of the Canal in order that both in time of peace and in time of war it shall remain secure and open to peaceful transit by the vessels of all nations on terms of entire equality, so that there will be no discrimination against any nation, or its citizens or subjects, concerning the conditions or charges of transit, or for any other reason, and so that the Canal, and therefore the Isthmus of Panama., shall not be the target of reprisals in any armed conflict between other nations of the world. The foregoing- shall be subject to the following- requirements:

(a) Payment of tolls and other charges for transit and ancillary services, provided they have been fixed in conformity with the provisions of Article III(c);

(b) Compliance with applicable rules and regulations, provided such rules and regulations are applied in conformity with the provisions of Article III;

(c) The requirement that transiting- vessels commit no acts of hostility while in the Canal; and

(d) Such other conditions and restrictions as are established by this Treaty.

ARTICLE III

1. For purposes of the security, efficiency and proper maintenance of the Canal the following rules shall apply:

(a) The Canal shall be operated efficiently in accordance with conditions of transit through the Canal, and rules and regulations that shall be just, equitable and reasonable, and limited to those necessary for safe navigation and efficient, sanitary operation of the Canal;

(b) Ancillary services necessary for transit through the Canal shall be provided;

(c) Tolls and other charges for transit and ancillary services shall be just, reasonable, equitable and consistent with the principles of international law;

(d) As a pre-condition of transit, vessels may be required to establish clearly the financial responsibility and guarantees for payment of reasonable and adequate indemnification, consistent with international practice and standards, for damages resulting from acts or omissions of such vessels when passing through the Canal. In the case of vessels owned or operated by a State or for which it has acknowledged responsibility, a certification by that State that it shall observe its obligations under international law to pay for damages resulting from the act or omission of such vessels when passing through the Canal shall be deemed sufficient to establish such financial responsibility;

(e) Vessels of war and auxiliary vessels of all nations shall at all time be entitled to transit the Canal, irrespective of their internal operation, means of propulsion, origin, destination or armament, without being subjected, as a condition of transit, to inspection, search or surveillance. However, such vessels may be required to certify that they have complied with an applicable health, sanitation and quarantine regulations. In addition, such vessels shall be entitled to refuse to disclose their internal operation, origin, armament, cargo or destination. However, auxiliary vessels may be required to present written assurances, certified by an official at a high level of the government of the State requesting the exemption, that they are owned or operated by that government and in this case are being used only on government non-commercial service.

2. For the purposes of this Treaty, the terms "Canal," "vessel of war," "auxiliary vessel," "internal operation," "armament" and "inspection" shall have the meanings assigned them in Annex A to this Treaty.

ARTICLE IV

The United State of America and the Republic of Panama agree to maintain the regime of neutrality established in this Treaty, which shall be maintained in order that the Canal shall remain permanently neutral, notwithstanding the termination of any other treaties entered into by the two Contracting Parties.

ARTICLE V

After the termination of the Panama Canal Treaty, only the Republic of Panama shall operate the Canal and maintain military forces, defense sites and military installations within its national territory.

ARTICLE VI

1. In recognition of the important contributions of the United States of America and of the Republic of Panama to the construction, operation, maintenance, and protection and defense of the Canal, vessels of war and auxiliary vessels of those nations shall, notwithstanding any other provisions of this Treaty, be entitled to transit the Canal irrespective of their internal operation, means of propulsion, origin, destination, armament or cargo carried. Such vessels of war and auxiliary vessels will be entitled to transit- the Canal expeditiously. .

2. The United States of America, so long as it has responsibility for the operation of the Canal, may continue to provide the Republic of Colombia toll-free transit through the Canal for its troops, vessels and materials of war. Thereafter, the Republic of Panama may provide the Republic of Colombia and the Republic of Costa, Rica with the right of toll-free transit.'

ARTICLE VII

1. The United States of America and the Republic of Panama shall jointly sponsor a resolution in the Organization of American States opening to accession by all nations of the world the Protocol to this Treaty whereby all the signatories will adhere to the objectives of this Treaty, agreeing to respect the regime of neutrality set forth herein.

2. The Organization of American States shall act as the depositary for this Treaty and related instruments.

ARTICLE VIII

This Treaty shall be subject to ratification in accordance with the constitutional procedures of the two Parties. The instruments of ratification of this Treaty shall be exchanged at Panama at the same time as the instruments of ratification of the Panama Canal Treaty, signed this date, are exchanged. This Treaty shall enter into force, simultaneously with the Panama Canal Treaty, six calendar months from the date of the exchange of the instruments of ratification.

DONE at Washington, this 7th day of September, 1977, in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

Annex: A

1. "Canal" includes the existing Panama Canal, the entrances thereto and the territorial seas of the Republic of Panama, adjacent thereto, as defined on the map annexed hereto (.Annex B), and any other interoceanic waterway in which the United States of .America. is a participant or in which the United States of America has participated in connection with the construction or financing, that may be operated wholly or partially within the territory or the Republic of Panama, the entrances thereto and the territorial seas adjacent thereto.

2. "Vessel of war" means a ship belonging to the naval forces of a State, and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew which is under regular naval discipline.

3. "Auxiliary vessel" means any ship, not a vessel of war, that is owned or operated by a State and used, for the time being, exclusively on government non-commercial service.

4. "Internal operation" encompasses all machinery and propulsion systems, as well as the management and control of the vessel, including its crew. It does not include the measures necessary to transit vessels under the control of pilots while such vessels are in the Canal.

5. "Armament" means arms, ammunitions, implements of war and other equipment of a vessel which possesses characteristics appropriate for use for warlike purposes.

6. "Inspection" includes on-board examination of vessel structure, cargo, armament and international operation. It does not include those measures strictly necessary for admeasurement, nor those measures strictly necessary to assure safe, sanitary transit and navigation, including examination of deck and visual navigation equipment, nor in the case of live cargoes, such as cattle or other livestock, that may carry communicable diseases, those measures necessary to assure that health and sanitation requirements are satisfied.

Discurso do Presidente Carter na Sede da Organização dos Estados Americanos na assinatura dos Tratados com o Panamá.

Statement on the Panama Canal Treaty Signing (September 7, 1977)

Jimmy Carter

Mr. Secretary General and distinguished leaders from throughout our own country and from throughout this hemisphere:

First of all, I want to express my deep thanks to the leaders who have come here from 27 nations in our own hemisphere, 20 heads of state, for this historic occasion.

I'm proud to be here as part of the largest group of heads of state ever assembled in the Hall of the Americas, Mr. Secretary General.

We are here to participate in the signing of treaties which will assure a peaceful and prosperous and secure future for an international waterway of great importance to us all.

But the treaties do more than that. They mark the commitment of the United States to the belief that fairness, and not force, should lie at the heart of our dealings with the nations of the world.

If any agreement between two nations is to last, it must serve the best interests of both nations. The new treaties do that. And by guaranteeing the neutrality of the Panama Canal, the treaties also serve the best interests of every nation that uses the canal.

This agreement thus forms a new partnership to insure that this vital waterway, so important to all of us, will continue to be well operated, safe, and open to shipping by all nations, now and in the future.

Under these accords, Panama will play an increasingly important role in the operation and defense of the canal during the next 23 years. And after that, the United States will still be able to counter any threat to the canal's neutrality and openness for use.

The members of the Organization of American States and all the members of the United Nations will have a chance to subscribe to the permanent neutrality of the canal.

The accords also give Panama an important economic stake in the continued, safe, and efficient operation of the canal and make Panama a strong and interested party in the future success of the waterway.

In the spirit of reciprocity suggested by the leaders at the Bogota summit, the United States and Panama have agreed that any future sea-level canal will be built in Panama and with the cooperation of the United States. In this manner, the best interests of both our nations are linked and preserved into the future.

Many of you seated at this table have made known for years through the Organization of American States and through your own personal expressions of concern to my predecessors in the White House, your own strong feelings about the Panama Canal Treaty of 1903. That treaty, drafted in a world so different from ours today, has become an obstacle to better relations with Latin America.

I thank each of you for the support and help that you and your countries have given during the long process of negotiation, which is now drawing to a close.

This agreement has been negotiated over a period of 14 years under four Presidents of the United States.

I'm proud to see President Ford here with us tonight. And I'm also glad to see Mrs. Lyndon Johnson here with us tonight.

Many Secretaries of State have been involved in the negotiations. Dean Rusk can't be here. He has endorsed the treaty. But Secretary of State William Rogers is here. We are glad to have you, sir. And Secretary of State Henry Kissinger is here too.

This has been a bipartisan effort, and it is extremely important for our country to stay unified in our commitment to the fairness, the symbol of equality, the mutual respect, the preservation of the security and defense of our own Nation, and an exhibition of cooperation which sets a symbol that is important to us all before this assembly tonight and before the American people in the future.

This opens a new chapter in our relations with all nations of this hemisphere, and it testifies to the maturity and the good judgment and the decency of our people. This agreement is a symbol for the world of the mutual respect and cooperation among all our nations.

Thank you very much for your help.

Obras no lado do Oceano Pacífico do Canal – Janeiro de 2011



Fonte: Autoridad del Canal de Panamá

Obras no lado do Oceano Atlântico do Canal – Janeiro de 2011

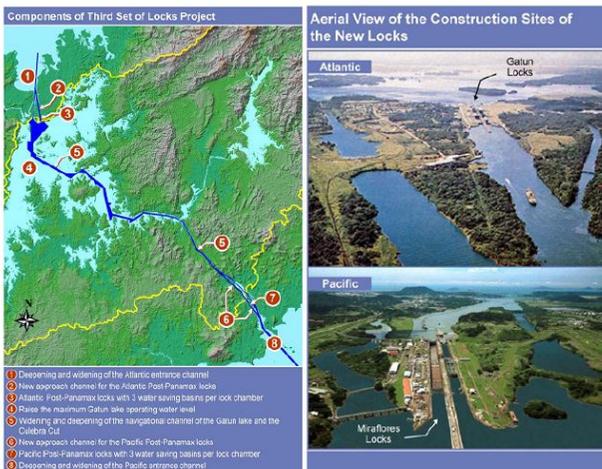


Fonte: Autoridad del Canal de Panamá

Website: Panama Canal



Fonte: ACP (2012)

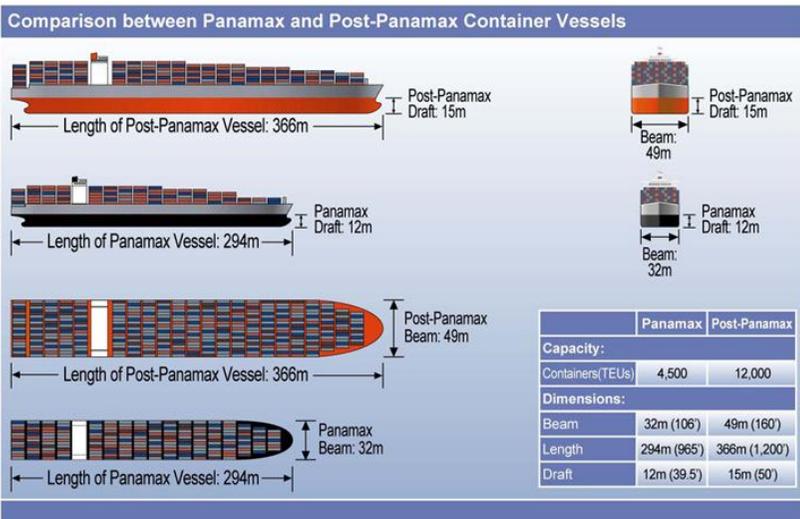


Fonte: ACP (2012)

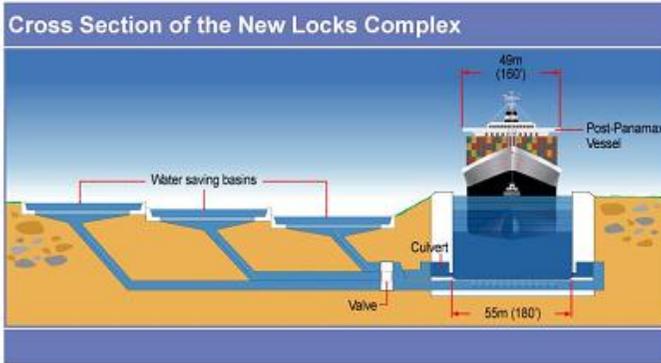
Terceiro Jogo de Eclusas – Especificações



Fonte: ACP (2012)



Fonte: ACP (2012)



Fonte: ACP (2012)



Fonte: The Miami Herald, 18 abril de 2013. "Port executives say a funding gap for port upgrades could hurt U.S. competitiveness"

Posição Estratégica no Continente Americano



Fonte: PSA International Terminal