

A Todo Vapor: Os Portos do Sudeste se Preparam para a Expansão do Canal do Panamá

Em quatro anos, o Canal do Panamá planeja celebrar seu centésimo aniversário com a conclusão de um projeto de expansão de US\$5,25 bilhões que permitirá que mais e maiores navios possam transitar entre os oceanos Pacífico e Atlântico. Na expectativa de abocanhar uma fatia do comércio internacional asiático transpacífico, anteriormente destinado aos portos da costa oeste, os oficiais dos portos da região sudeste, de New Orleans até Tampa na costa do Golfo e de Miami até Savannah na costa leste estão se movimentando a todo vapor para dragar ancoradouros e modernizar sua infraestrutura.

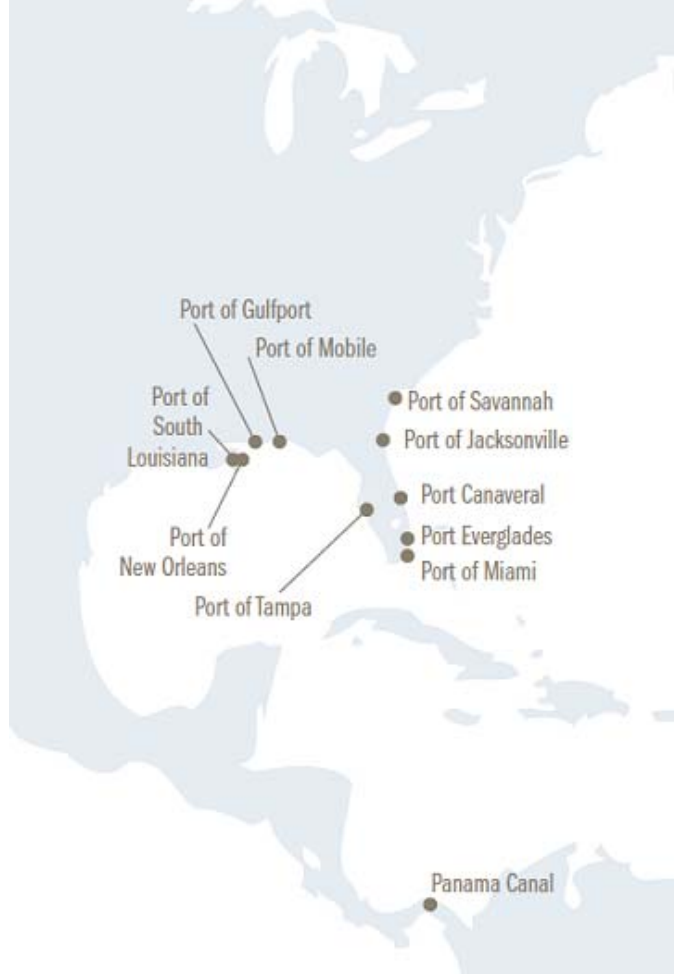
Há algo sobre o marco centenário que pede uma comemoração. As cidades assistem a seus centenários com paradas, proclamações e pirotecnia. Os centenários são homenageados com festa e sua história nos jornais. O ano de 2014 irá testemunhar um centenário Latino-Americano que se poderia razoavelmente argumentar como tendo repercussões econômicas significativas na economia da região Sudeste - aliás, no comércio global de forma geral. O Canal do Panamá irá chegar a seus primeiros 100 anos com a conclusão de um projeto de expansão no valor de US\$5,25 bilhões que irá acrescentar um terceiro conjunto de comportas para permitir a passagem de mais e maiores navios. Os maiores navios de containers - chamados de navios post-Panamax - conseguirão atravessar o canal para portos da costa leste da América do Norte, diminuindo, possivelmente, o domínio da costa oeste sobre o comércio internacional asiático transpacífico.



Os guindastes post-Panamax do Porto de Savannah capacitam o porto para receber navios maiores e mais containers.

Com a aproximação do ano de conclusão das obras, aumenta a concorrência entre os portos da costa leste e da costa do Golfo para conseguir uma parcela maior do mercado asiático. Muitos dos portos da região sudeste não têm infraestrutura adequada para acomodar o volume de containers que os navios maiores devem transportar, nem profundidade ou largura de canal para permitir que naveguem. Atualmente, os portos de águas profundas devem ter uma profundidade

mínima de 40 pés para acomodar os navios Panamax, os maiores navios que conseguem atualmente navegar pelo Canal do Panamá (por isso o nome Panamax). Com base nessa definição, a região sudeste tem sete portos de águas profundas. Quatro deles estão na costa do Atlântico: Porto de Savannah, Porto Canaveral, Porto Everglades e Porto de Miami. Os outros três estão na costa do Golfo: os portos de Tampa, Mobile e New Orleans. No entanto, com a chegada de 2014 e a abertura do Canal do Panamá para os navios post-Panamax, a definição de porto de águas profundas terá de ser alterada. Os navios post-Panamax totalmente carregados com mais de 10.000 TEUs precisam de uma profundidade de canal de pelo menos 50 pés (TEU é



a abreviação de "equivalente a 20 pés" e descreve a capacidade de carga de um navio. Um container padrão de 40 pés (40X8X8 pés) equivale a dois TEUs (20x8x8 pés)).

Para acomodar navios maiores e um maior volume de containers, muitos dos portos dos Estados Unidos localizados na costa do Golfo e na costa leste estão implementando seus próprios projetos de expansão. Embora a recente recessão tenha causado a escassez de financiamento e desafios orçamentários, muitos portos estão prosseguindo com seus projetos para dragar seus canais de acesso, instalar novos guindastes post-Panamax para descarregar os containers e aumentar e aprimorar suas instalações. Eles também estão competindo pelos recursos do setor privado e do governo federal para financiar os projetos. Como disse Alec L. Poitevint II, presidente do conselho de administração da Georgia Ports Authority (GPA), "O Porto de Savannah continua comprometido com seus planos de longo prazo". Apesar da recessão, continuou ele,

a GPA não mudou sua estratégia, e o orçamento para a modernização da infraestrutura continua forte. Poitevint disse que o Porto de Savannah acrescentou recentemente mais quatro guindastes super-post-Panamax ao seu patrimônio, alcançando o número de 23 *ship-to-shore cranes* (guindastes para containers). Com 425 pés de comprimento, 180 localizados acima da água, e pesando 1.369 toneladas, esses guindastes são os maiores do mundo, capazes de atender os navios super-post-Panamax com o equivalente a uma largura de 22 containers. Desde 2000, o Porto de Savannah vem sendo o porto com crescimento mais rápido dos Estados Unidos e seu quarto maior porto de containers em termos de volume (vide o quadro 1 e a tabela).

Don Allee, presidente executivo da Mississippi State Port Authority no Gulfport, disse em um artigo do jornal *USA Today* de 2 de fevereiro de 2010: "Aqueles que estiverem mais bem preparados quando a recessão acabar, terão as melhores oportunidades de recompensas futuras". O Gulfport está atualmente passando por um processo de expansão de US\$570 milhões não somente para reparar os danos causados pelo Furacão Katrina e elevá-lo 25 pés para suportar melhor furacões futuros, mas também para atender o aumento do tráfego de containers que as

autoridades portuárias estão prevendo para depois da conclusão da expansão do Canal do Panamá.

Tabela

Tráfego de Containers em 2009

Portos do Sudeste	TEUs	Caixas	Containerizadas Carga
Gulfport, MS (30/31)	198.900	—	1.473.448
Miami, FL (17/16)	807.069	451.706	6.197.533
Mobile, AL —	112.270	—	1.497.929
New Orleans, LA —	229.067	153.537	2.802.587
Palm Beach, FL —	199.393	—	828.308
Port Everglades, FL (16/17)	796.160	—	4.721.162
Savannah, GA (4/4)	2.356.512	1.307.728	16.751.623

Maiores Portos dos	TEUs	Caixas	Containerizadas Carga
Long Beach, CA (2/2)	5.067.597	2.811.116	30.128.362
Los Angeles, CA (1/1)	6.748.995	3.744.710	—
New York/New Jersey (3/3)	4.561.527	2.652.209	—

Notas: A tabela inclui os sete principais portos de containers da região sudeste. Long Beach, Los Angeles e New York foram incluídos para fins de comparação. TEUs=unidades equivalentes a 20 pés (carregados e vazios). Carga Containerizada é o total de containers independentemente do cumprimento (carregados ou vazios). Os números entre parênteses próximos aos nomes dos portos indicam a classificação do porto por TEUs para 2008 e 2009, respectivamente.

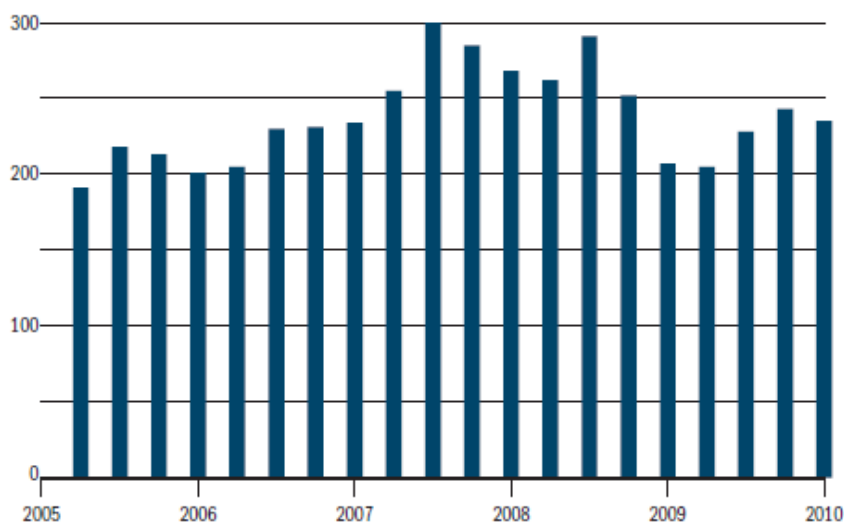
Fonte: *American Association of Ports Authorities*

A rota marítima pode não estar totalmente molhada

De acordo com a "Autoridad del Canal de Panama" (ACP), a maior parte do tráfego que passa pelo canal é entre a costa leste dos Estados Unidos e a Ásia. A segunda maior rota de comércio internacional é entre a Europa e a costa oeste dos Estados Unidos e do Canadá.

De acordo com a proposta de expansão da ACP de 2006, o Canal do Panamá competiu historicamente com o sistema intermodal dos EUA na rota entre o nordeste da Ásia e a costa leste dos EUA. A ACP estima que o Canal do Panamá tenha uma participação de mercado de 38% nessa rota, enquanto o sistema intermodal tem uma participação de 61% e o Canal de Suez, uma participação de 1%. Tradicionalmente, os transportadores acham bem mais eficiente enviar as mercadorias destinadas a portos da costa leste para portos da costa oeste, onde são

Chart 1
Import Volumes, Port of Savannah



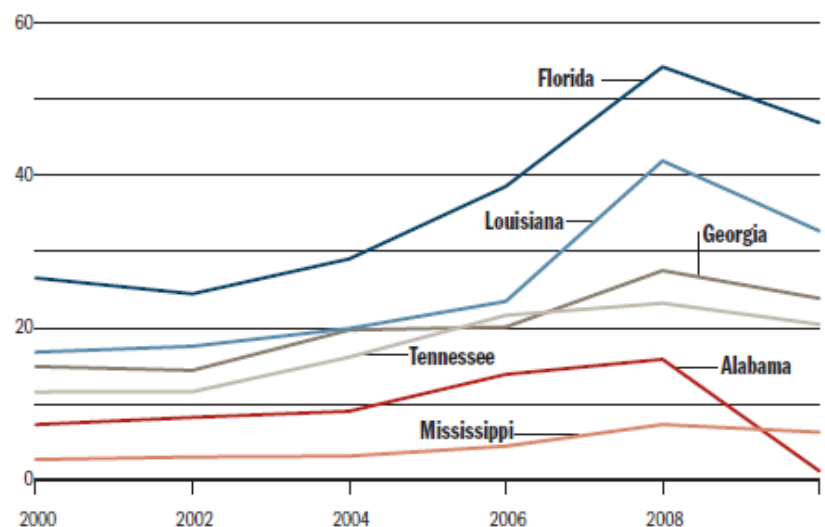
Note: Data are in thousands of TEUs and are from second quarter 2005 through first quarter 2010.
Source: *Global Port Tracker: North America Trade Outlook*, National Retail Federation, May 2010

descarregadas e, em seguida, transportadas por caminhão e trem até seu destino final por meio de um sistema complexo de transporte. (Os portos de Los Angeles e Long Beach dominam o comércio internacional com a Ásia; cerca de 40% de todo o tráfego de containers de carga que entram no Estados Unidos ainda chegam por meio desses dois portos). Essa rota de sistema intermodal oferece aos transportadores prazos mais curtos para que as encomendas cheguem até seu destino do que a rota marítima por meio do Canal do Panamá. Mas isso também envolve custos mais elevados e uma parcela de falibilidade do serviço. Por outro lado, a rota marítima para a costa leste, por meio do Canal do Panamá, é menos onerosa e comprovadamente mais confiável, mas a carga demora mais tempo para chegar a seu destino.

Mesmo antes de a ACP ter anunciado seu plano de expandir o canal, os portos da costa oeste haviam perdido parte de seus negócios transpacíficos para os portos do Golfo e da costa leste. Congestionamento e constantes disputas trabalhistas durante a última década contribuíram para isso. Com mais e maiores navios capacitados para atravessar o Canal do Panamá, a rota marítima da Ásia, através do canal para os portos do Golfo e da costa leste dos Estados Unidos, promete se tornar uma opção ainda mais atraente para os transportadores de carga em containers. De acordo com o *The Cunningham Report*, um informativo para o setor do comércio e transporte da costa oeste, quase 60% dos americanos vivem ao leste do Rio Mississippi, o que torna os portos da região sudeste mais próximos de mais consumidores e empresas do que os portos da costa oeste. Além disso, esses portos também são vistos como mais favoráveis aos negócios, mais eficientes e mais baratos do que seus concorrentes na costa oeste. Espera-se que esse impulso continue no futuro próximo. A *Global Port Tracker*, de maio de 2010, publicação semestral da *National Retail Federation* que apresenta uma previsão trimestral contínua dos 12 principais portos dos EUA, traz um prognóstico de crescimento de 13,5% para os portos da costa oeste e 17,1% para os da costa leste.

No entanto, um estudo sobre portos relacionado à iminente expansão do canal, feito em 2008 pelos Engenheiros das Forças Armadas dos EUA, sugeriu que as expectativas de um grande aumento de comércio de containers dos portos da região sudeste talvez fosse otimista demais por uma série de motivos. Primeiro, em 2008 as companhias transportadoras começaram a cancelar pedidos de navios post-Panamax devido a preocupações com a morosidade do comércio e com o arrocho do crédito - o que significa que esses navios não estarão se aproximando do Canal do Panamá. Segundo, os modelos climáticos mostram que a Passagem Noroeste - uma rota marítima através do Oceano Ártico - poderia efetivamente estar degelada até 2030, abrindo mais uma rota do noroeste da Ásia para os Estados Unidos. Neste caso, o relatório dos

Chart 2
Southeast Port Exports



Note: Data are in U.S. \$billions.
Source: U.S. Department of Transportation, International Trade Administration

Engenheiros disse ser mais provável que os navios procurem os portos da região nordeste e não os da região sudeste, já que irão se dirigir no sentido sul a partir do Círculo Ártico.

Quando há um desejo, há uma via navegável

Os sonhos de uma travessia marítima através da parte mais estreita da América Central existem desde que os espanhóis chegaram pela primeira vez a essa faixa estreita de terra no início do século XVI. No entanto, somente no final do século XIX a tecnologia chegou ao ponto de tornar viável um projeto tão gigantesco. Na década de 1880, a França deu início às escavações, mas abandonou o projeto depois que a febre amarela dizimou mais de 22.000 trabalhadores ao longo de cinco anos. Os Estados Unidos, então, assumiram o projeto e concluíram o canal em 1914.

Ao projetar as comportas para permitir a passagem de seus maiores navios de guerra, os Estados Unidos alcançaram seu objetivo de encurtar o caminho percorrido por esses navios da costa oeste para a costa leste. De fato a viagem foi reduzida em 8.000 milhas náuticas completas, ou cerca de 9.206 milhas, permitindo aos navios evitar a perigosa e onerosa rota em torno do Cabo Horn na América do Sul.

O Canal do Panamá permaneceu sob a administração plena dos EUA até 1977 quando foi firmado um tratado estabelecendo a transferência do controle do Canal para o Panamá até 1999. Naquele ano, toda a responsabilidade sobre o canal foi transferida ao governo do Panamá, à ACP, uma agência semi-autônoma do governo do Panamá. Os Estados Unidos reservaram-se o direito perpétuo de intervenção militar para proteger seus interesses econômicos sobre a importante rota de navegação.

O Canal do Panamá torna-se maior. O mundo torna-se menor.

Os sonhos para o Canal do Panamá não acabaram quando o primeiro navio navegou por ele em 1914. De acordo com a ACP, os planos para sua expansão vêm sendo aventadas desde os anos 30. Em 1939, por exemplo, os Estados Unidos começaram a construir um terceiro conjunto de comportas para permitir a passagem de navios comerciais e de guerra cujo tamanho agora ultrapassam a capacidade das comportas existentes. Mas com a deflagração da 2ª Guerra Mundial, os trabalhos foram suspensos.

Com o aumento da globalização e o congestionamento dos portos da costa oeste e também a instabilidade de mão de obra durante a última década, muitos transportadores já optaram pela rota totalmente marítima oferecida pelo Canal do Panamá, e este ganhou uma parcela considerável do tráfego de containers destinados à costa leste dos EUA. De acordo com os Engenheiros das Forças Armadas dos Estados Unidos, o Canal do Panamá serve de passagem para mais de 14.000 navios todos os anos. Cerca de 70% dos US\$100 bilhões de cargas em containers do canal - por volta de 275 toneladas - dirige-se aos Estados Unidos ou deles é proveniente.

No entanto, os navios post-Panamax atualmente não têm a opção de navegar pelo canal devido ao seu tamanho. Os navios que conseguem passar pelo canal frequentemente enfrentam atrasos onerosos. Não é raro as embarcações terem de esperar por até 10 dias durante a estação de pico para passar pelo canal. Esse tempo ocioso pode custar aos transportadores de US\$40.000,00 a US\$50.000,00 por dia e, algumas vezes, resultou em uma disputa feroz de lances. De acordo com os Engenheiros das Forças Armadas dos EUA, em 2006, um navio petroleiro inglês pagou a absurda quantia de US\$220.000,00 (sem incluir as tarifas de passagem) para passar na frente de outros 83 navios.

Em 2006, o governo da Nicarágua anunciou plano de construir seu próprio canal, um projeto com valor estimado em US\$18 bilhões, mais de três vezes o PIB do país. O canal conectaria os Oceanos Atlântico e Pacífico, como o Canal do Panamá, mas permitiria a passagem de navios post-Panamax. Os panamenhos não precisavam de nenhum outro argumento para perceber que o Canal do Panamá precisava de uma reforma geral. Em 22 de outubro de 2006, os cidadãos do Panamá aprovaram de forma unânime um plano para a expansão do canal. Embora a movimentação com relação à proposta de construção de um canal na Nicarágua pareça ter desaparecido, ocasionalmente surgem notícias sobre reuniões de representantes do governo da Nicarágua com investidores estrangeiros para financiar o projeto.



Da esquerda para a direita: O primeiro navio atravessa o Canal do Panamá em 1914; as Comportas Gatun, do lado do Oceano Atlântico do Canal do Panamá; um navio de containers Panamax, atualmente o maior que o canal pode receber.

Depois da Grande Recessão, a região sudeste mergulha na expansão dos portos

As autoridades dos portos do sudeste, de Nova Orleans à Tampa na costa do Golfo e de Miami à Savannah na costa leste estão se movimentando a todo vapor para expandir e modernizar seus portos a fim de conquistar sua parcela do tráfego que, espera-se, a expansão do Canal do Panamá traga.

O financiamento desses projetos tem sido um desafio e, às vezes, até mesmo uma controvérsia. Durante o ápice da recessão, quando os volumes e as receitas de carga caíram acentuadamente (vide o quadro 2), alguns portos tiveram seus orçamentos reduzidos e tiveram de adiar seus projetos de expansão. Outros portos não reduziram o ritmo de forma alguma. Apesar dos massivos déficits orçamentários experimentados pelo estado da Geórgia, o Porto de Savannah manteve, relativamente intacto, seu orçamento para expansão. De acordo com o diretor, Poitevint, o porto continua comprometido com sua estratégia de longo prazo e em "atender as atividades de importação e exportação, com a expectativa de que o Canal do Panamá esteja concluído em 2014."

Grande parte do financiamento que os portos disputam advém de vários programas federais, incluindo uma re-autorização plurianual para transporte de superfície que, em breve, será submetida à aprovação do Congresso, bem como a *Harbor Maintenance Tax (HMT - Taxa para Manutenção Portuária)*, posta em vigor em 1986 pelo Congresso para obter reembolso dos transportadores de acordo com o valor da carga que estão transportando. Muitos portos estão contando com um futuro incentivo dos gastos federais, bem como esforços mais abrangentes, tais como a Iniciativa Nacional de Exportação da administração atual com sua meta de dobrar as exportações dos EUA até 2015. A solicitação de orçamento para o exercício fiscal de 2011 do Departamento dos Transportes dos EUA, divulgada em fevereiro, incluiu US\$4 bilhões para a criação de um Fundo para Inovação e Financiamento da Infraestrutura Nacional.

Em fevereiro de 2010, foram disponibilizados US\$1,5 bilhão em recursos federais nos termos do Título XII da Lei Americana de Recuperação e Reinvestimento de 2009 (*the American Recovery and Reinvestment Act of 2009 (ARRA)*) para melhoria dos transportes. No entanto, só foram disponibilizados 8% das concessões de financiamento com recursos dos Investimentos em Transportes a fim de Gerar Recuperação Econômica (TIGER) para a melhoria dos portos, para desconsolo dos líderes portuários. A competição por esses recursos é acirrada. Alguns portos dos EUA já receberam concessão de financiamento do TIGER. O Gulfport, em parceria com a Kansas City Southern Railway (KCS) recebeu US\$20 milhões para melhorar uma ligação férrea de 76,5 milhas entre o porto e Hattiesburg, Mississippi, um projeto de US\$50 milhões que promete aprimorar o sistema intermodal portuária e conectar melhor o porto a Chicago, New Orleans, Canadá e à costa leste dos Estados Unidos. Atualmente, a via férrea acomoda apenas o tráfego de frete de empilhamento único a 10 milhas por hora. As autoridades portuárias disseram que, com a modernização, a via férrea permitirá padrões com empilhamento duplo a 49 milhas por hora.

Em dezembro de 2009, foi aprovado um outro programa de concessão do governo federal. Semelhantes às concessões do TIGER, as Concessões Discricionárias do TIGER II são administradas pelo Departamento de Transportes dos EUA e utilizadas para melhoria da infraestrutura. Os portos já estão competindo por sua parcela. Gary LaGrange, presidente e diretor-presidente do Porto de New Orleans, disse que seu porto está tentando obter uma concessão TIGER II de US\$35 milhões para expandir o tamanho de sua doca.

O porto de Gulfport está financiando a primeira fase de seu projeto de expansão principalmente com o uso dos US\$570 milhões por meio de um programa de concessões para o desenvolvimento comunitário (*Community Development Block Grants*) que o Departamento de Desenvolvimento Habitacional e Urbano dos EUA (HUD) concedeu ao estado do Mississippi depois do Furacão Katrina. A utilização dos recursos do HUD para a expansão dos portos não ocorreu de forma totalmente livre de controvérsias, na medida em que algumas críticas insistiram que os recursos deveriam financiar a habitação, enquanto o poder público estadual alegou que a reconstrução do porto fazia parte de seu pedido de financiamento feito ao governo federal desde o início. A expansão do porto está indo em frente.

Independentemente do desafio de obter recursos, há um consenso geral, entre os administradores de portos, de que em 2014 o Canal do Panamá, recentemente expandido, irá alterar significativamente as rotas do comércio internacional, e esses portos simplesmente não podem perder a oportunidade de trazer mais negócios para suas respectivas regiões.

Este artigo foi escrito por Nancy Condon, redatora associada da EconSouth.