

O Canal do Panamá: política e estratégia*

The Panama Canal: policy and strategy

Deus Navarro¹

Resumo

Esta nota diplomática constitui o texto escrito de uma palestra proferida pela Ministra Conselheira da Embaixada do Panamá no Brasil, Sra. Deus Navarro, proferida no Centro Universitário de Brasília - UniCEUB, no dia 25 de agosto de 2015. Esta nota diplomática descreve a história da construção do Canal do Panamá, bem como sua importância comercial e estratégica ao longo do século XX e as perspectivas futuras do Canal como peça de integração interoceânica e facilitação do comércio mundial.

Palavras-chave: Canal do Panamá. Integração regional. Comércio global. Política. Estratégia.

Abstract

This diplomatic note was written in the context of a lecture given by the Minister Counselor of the Embassy of Panama in Brazil, Mrs. Deus Navarro God, at UniCEUB on 25 August 2015. The text describes the history of construction of the Panama Canal, as well its commercial and strategic importance during the twentieth century and the future prospects of the inter-oceanic canal as part of integration and facilitation of global trade.

Keywords: Panam Canal. Regional integration. Global trade. Policy. Strategy.

* Recebido em: 25/08/2015.
Aprovado em: 16/09/2015.

¹ Ministra Conselheira da Embaixada da República do Panamá.

1 A via interoceânica

Por essa razão, toda uma nação, a França foi abalada em seus alicerces. Outra nação, Colômbia, perdeu o istmo do Panamá, que tinha sido um de seus bens mais valiosos. Nicarágua, que estava prestes a se tornar a encruzilhada do mundo, tinha que ficar à espera de uma oportunidade futura. Nasceu a República do Panamá. Os Estados Unidos foram forçados a desempenhar o papel de âmbito global". David McCullough (MCCULLOUGH, 1979, p. 9).

1.1 Um pouco de história

Em 1534, Charles V da Espanha ordenou os primeiros estudos para a construção de um canal por meio de uma seção do istmo. Embora essa ideia não tivesse se concretizado, os espanhóis construíram estradas pavimentadas com pedras, que serviram de estradas para o transporte em mulas de toneladas de ouro e prata do Peru para a Espanha e que hoje vemos seus traços no caminho de Cruces na cidade do Panamá.

Em 1880 os franceses comandados pelo criador do Canal de Suez, Fernando de Lesseps, começaram a construção do Canal do Panamá. Eles trabalharam por 20 anos, mas as doenças e os problemas financeiros os derrotaram.

Em 1903, o Panamá se tornou independente da Colômbia e assinou com os Estados Unidos da América o Tratado Hay – Bunau Varilla, que permitiu aos Estados Unidos construir um canal interoceânico, por meio do istmo do Panamá.

No ano seguinte, os Estados Unidos compraram os direitos e propriedades da Companhia francesa do Canal do Panamá, por US \$ 40 milhões e iniciou a construção do Canal do Panamá. Esse projeto monumental foi concluído em 10 anos a um custo aproximado de \$ 387.000.000. Os trabalhos finalizaram com o trânsito do navio a vapor Ancon em 15 de agosto de 1914. Desde 1903, os Estados Unidos investiram cerca de US\$ 3 bilhões na empresa do canal, dos quais cerca de dois terços foram recuperados.

A construção do Canal do Panamá envolveu três problemas principais: engenharia, saneamento e organização. Os problemas de engenharia incluíam cavar, por meio da cordilheira Continental, construir a maior barragem do mundo na época, projetar e construir o canal de eclusas mais imponente jamais imaginado, construir as maiores portões que já foram pendurados e resolver

graves problemas ambientais. Os primeiros foram em grande parte resolvidos pela engenharia e competências de homens como John F. Stevens e George W. Goethals, ambos estadunidenses, e a solução dos imensos problemas de saúde pelo Col. William C. Gorgas.

A partir de 1903, e durante todo o século XX, a política externa do Panamá foi desenvolvida em torno de suas relações com os Estados Unidos, em que as interpretações unilaterais da Convenção do Canal Isthmico por esse país desempenharam papel importante. Foram realizadas alterações parciais a esse Tratado, mediante os Tratados Arias – Roosevelt de 1936 e Remon – Eisenhower em 1955.

Além disso, a presença dos EUA e as intervenções constantes no território durante esse período conseguiu aumentar a consciência nacionalista panamenha, que levou a realizar ações de reafirmação da soberania, que culminaram nos acontecimentos de 09 janeiro de 1964 e, eventualmente, forçaram os Estados Unidos para a negociação e assinatura dos Tratados Torrijos-Carter, em 7 setembro de 1977.

Na luta pela recuperação do Canal, o Panamá fez uso das ferramentas de negociação e desenvolveu política externa agressiva, ganhando a solidariedade internacional da maioria dos países, que, de forma bilateral, geograficamente e em blocos geográficos e em organizações internacionais, apoiaram na empresa.

O Tratado Torrijos – Carter e o Tratado de Neutralidade Permanente do Canal foram assinados em uma cerimônia na sede da OEA em Washington, DC, em 07 de setembro de 1977. No Panamá foram aprovados por um plebiscito em 23 de outubro de 1977 e o Senado dos Estados Unidos deu a sua aprovação e consentimento para a ratificação em março e abril de 1978.

O novo tratado entrou em vigor em outubro de 1979. O Tratado de Neutralidade está aberto para adesão de todos os países do mundo, na sede da OEA. Ele tem recebido adesões de 41 países e permanece aberto para ratificação, na sede da Organização dos Estados Americanos (OEA), para os países que ainda não o fizeram.

Ao contrário do Tratado de 1903, esses novos tratados contemplaram a devolução do Canal a República do Panamá até 31 de dezembro de 1999, o fim de bases militares e a partida gradual das tropas dos EUA. Imediatamente, Panamá começou a perceber os benefícios econômicos de seu bem mais precioso assim como a utilização dos terrenos e edifícios que foram devolvidos e não

eram necessários para a operação, manutenção e defesa da hidrovia.

A Comissão do Canal do Panamá, agência do governo dos Estados Unidos, operou o Canal durante a transição que começou 20 anos após a implementação do Tratado do Canal do Panamá em outubro de 1979. A Comissão trabalhou sob a supervisão de um conselho binacional constituído por nove membros. Durante os primeiros 10 anos do período de transição, um cidadão dos EUA serviu como administrador do Canal do Panamá e um panamenho foi Administrador Adjunto. A partir do primeiro de janeiro de 1990, em conformidade com as disposições do tratado, o administrador foi um panamenho e serviu como Vice-administrador um estadunidense.

A Comissão do Canal do Panamá substituiu a antiga Companhia do Canal que, juntamente com a antiga Zona do Canal e seu governo, desapareceu em outubro de 1979. Em 31 de dezembro de 1999, como o tratado estabeleceu, os Estados Unidos transferiram o Canal a Panamá.

A República do Panamá assumiu total responsabilidade pela gestão, operação e manutenção do Canal do Panamá ao meio-dia, horário da costa leste, dia 31 de dezembro de 1999. Panamá cumpre as suas responsabilidades com uma entidade governamental autônoma chamada Autoridade do Canal do Panamá criada pela Constituição da República do Panamá e regulamentada pela Lei 19 de 11 de junho de 1997.

1.2 O Canal do Panamá: uma estratégia para o comércio mundial

O Canal do Panamá tem sido um dos principais fatores globais de ligação do comércio e ainda é um elemento importante do comércio internacional, especialmente para a América Latina, onde países como El Salvador, Nicarágua, Cuba, Chile, Equador e Peru têm entre 30% a 75 % do seu comércio usando o Canal do Panamá.

O Canal é também um fator importante para a supremacia nos mercados globais e para a competitividade dos seus principais usuários, especialmente para os Estados Unidos e Japão, e cada vez mais para China Continental. Panamá oferece atualmente a rota com custo mais econômico, além da experiência de uma cultura de tráfego que não é fácil de fazer em qualquer país da América Central, tampouco nas possíveis rotas de México ou Colômbia.

A Constituição Política da República do Panamá regula tudo o relacionado com o Canal do Panamá ao abrigo do título XIV. Entre os aspectos mais importantes legislados, ele é definido como:

Artigo 315: “O Canal do Panamá constitui um patrimônio inalienável da nação panamenha; permanecerá aberta ao trânsito pacífico e ininterrupto dos navios de todas as nações e seu uso estará sujeito às exigências e condições estabelecidas pela Constituição, a Lei e sua Administração”.

O Canal do Panamá constitui um patrimônio inalienável da nação panamenha, que não pode ser vendido, cedido ou hipotecado, ou de qualquer outra forma, gravado ou comprometido. O regime jurídico estabelecido para a ACP tem o objectivo fundamental de preservar as condições mínimas que fazem do Canal do Panamá uma empresa ao serviço público pacífico e ininterrupto da comunidade marítima e do comércio internacional.

O Presidente da República recebeu da Autoridade do Canal do Panamá, em 24 de abril de 2006, proposta para expandir o Canal, a fim de garantir que ele continuará a ser uma empresa competitiva, com a capacidade de atender a demanda futura de seus serviços, garantindo, assim, o crescimento das contribuições do Canal ao Estado panamenho. A proposta foi submetida a um referendo nacional, como é estabelecido pela Constituição.

O serviço prestado pela hidrovia afeta significativamente o país, estimula múltiplas atividades correlativas no Panamá, que criam postos de trabalho e oportunidades de investimento e de produção. Ou seja, é um ciclo contínuo que permite injetar divisas ao Panamá e aos panamenhos.

A proposta de expansão aprovada incluiu a construção de um terceiro jogo de eclusas e com as eclusas existentes permitirão o trânsito de 600 milhões de toneladas de carga, o que quase dobrará a capacidade atual do Canal. Além disso, as novas eclusas permitirão o trânsito pelo Canal de navios pós-Panamax, que podem carregar até doze mil contêineres.

A dinâmica das atividades económicas no país ocorre devido ao uso da posição geográfica estratégica que o Panamá tem no continente e no mundo. Isso se reflete com mais precisão quando o comércio global se movimenta usando o transporte marítimo, para levar a produção de uma região para outra do globo, e que, para encurtar a distância e os custos, atravessam o Canal do Panamá.

Agora, no século XXI, a paisagem do comércio marítimo internacional continua a expandir-se, com novos desafios e tecnologias. Com a expansão do Canal do Panamá, e a introdução de novas tecnologias, o canal poderá atender estes novos desafios: crescente demanda que registra o tráfego de barcos de maior capacidade ou tamanho, típico da concorrência e do desenvolvimento econômico que ocorre no mundo.

Ao atingir esse dinamismo nas exportações, pode-se esperar que o crescimento econômico produzirá um efeito multiplicador nas várias atividades que gerará a hidrovia.

A reversão do Canal permitiu o planejamento no Panamá, do complexo multimodal e sistema de transporte marítimo-portuario atualmente em desenvolvimento e, da mesma forma, os sistemas comercial e financeiro vinculado às atividades interoceânicas, a Zona Livre de Colón e o desenvolvimento da Zona Económica Especial de Howard, o Centro Bancário Internacional, o complexo educativo da cidade do saber como cidade do Conhecimento, o Centro de Organizações Internacionais e aeronáuticas e as instalações e as ligações de telecomunicações .

Estão ocorrendo mudanças nos usuários do Canal e nas mercadorias que passam por aquele. O interesse dos EUA é menor do que teve até o início dos anos noventa; no entanto, surgiram novos requerentes de seus serviços, dada a instabilidade do Oriente Médio e seu impacto sobre o Canal de Suez. Outros fatos constituem a relevância adicional ao Canal do Panamá. Por exemplo, a Guerra do Golfo, em 1991, o que representou aumento de 10 % de trânsito pelo Canal. Vale a pena notar a importância dessa via para os países com menor peso econômico. Estes não são o Japão ou os Estados Unidos, mas dependem do Canal para seu comércio exterior, países como a Nicarágua, El Salvador, Cuba, Equador, Chile e Peru.

O valor das vantagens estratégicas da rota interoceânica nos obriga a desenvolver política externa de grande alcance, pois define o futuro do Canal. Uma política externa de paz, estabilidade democrática, respeito pelo direito internacional e da neutralidade em conflitos mundiais. No entanto, é o futuro do Canal que irá determinar as possibilidades de desenvolvimento interno, o que será refletido no desenvolvimento econômico e social dos panamenhos.

1.3 Projeto de ampliação do Canal

Desde os anos trinta do século passado, falava-se da ideia de realizar a expansão do Canal devido ao con-

gestionamento dos navios. Nas últimas décadas, a esse problema se acrescentou fator ainda mais importante: o tamanho dos navios.

Ao contrário do Canal de Suez, que é uma via construída a nível do mar, o Canal do Panamá tem eclusas, por causa do terreno e da diferença de níveis e densidade da água dos dois oceanos. O fato da existência das eclusas envolve uma limitação: tamanho; e isso se traduz na medida dos navios Panamax. O Canal do Panamá foi projetado para navios Panamax com medidas que podem acomodar até quatro mil TEUs (contêineres de 20 pés: Twenty-foot Equivalent Unit), que levam em média 18 horas para atravessar o canal e com uma taxa média de pedágio de 54 mil dólares.

A importância do Canal do Panamá é medida não apenas pelo tráfego que recebe, mas pelo tipo de mercadoria que o atravessa (grãos, carga contentorizada e principalmente petróleo e produtos petrolíferos). As economias de escala têm transformado o modelo de negócio marítimo do século XX, que passou a manter grandes quantidades de barcos para transportar mais mercadorias, para a fabricação de navios de maiores dimensões e capacidade de carga, reduzindo, significativamente, os custos (em navios Panamax, a mercadoria média do frete custa mais do que dez centavos TEU / milha, enquanto no Super Post-Panamax é reduzida a dois centavos TEU / milha).

Embora o comércio marítimo seja lento em comparação com outros meios de transporte, os portos continuam a manter a atividade de 90 por cento do comércio mundial. Portanto, os países mais avançados fazem investimentos significativos em infraestrutura portuária. Por essa razão, essa via tinha de ser adaptada às novas regras do comércio mundial.

A atual geração de navios, chamados Post-Panamax e Super Post-Panamax, podem carregar entre quatro mil e 13 mil 640 TEU, excedem a capacidade das eclusas do Canal do Panamá e a profundidade do lago Gatun, portanto não são capazes de navegar na hidrovia.

A expansão do canal constitui uma das maiores e mais ambiciosas obras da engenharia moderna. O projeto principal consiste na construção do terceiro jogo de eclusas, uma nova rota de trânsito que corre em paralelo com as eclusas existentes. Essas são duas obras grandes e complexas, uma no Atlântico e outra no Pacífico, quase dois quilômetros cada, com três níveis e de água e bacias. Também faz parte do programa, o alargamento e o apro-

fundamento dos canais de navegação existentes no Lago Gatún e nas entradas do mar do Pacífico e do Atlântico, bem como o aprofundamento do Corte Culebra.

O terceiro jogo de eclusas o está construindo consórcio internacional Grupo Unidos pelo Canal (GUPC), liderado pela construtora espanhola Sacyr, responsável pela concepção e construção das novas eclusas. GUPC é formado por empresas Sacyr da Espanha, Impregilo da Itália, Jan de Nul da Bélgica e CUSA do Panamá.

O projeto desenhado milimetricamente permitirá ao Canal do Panamá dobrar sua capacidade atual para atender à crescente demanda do comércio internacional, reduzir os tempos de trânsito de navios e permitir a passagem de navios pós-Panamax.

Panamá necessitava de enfrentar essas obras para preservar a sua hegemonia no comércio internacional e as novas eclusas serão, sem dúvida, a solução mais eficiente.

A complexidade do novo projeto não reside apenas em sua magnitude espetacular, mas também nos grandes desafios que enfrentam as áreas técnicas, orográficas, geológicas e climáticas. Os trabalhos trouxeram novos e grandes desafios em modelos de reações ante modelos sistêmicos, selecionando os melhores materiais e suas combinações, com um projeto estrutural mais adequado, eficiente e sustentável.

Foi necessária a concepção de um concreto especial que, inter alia, tivesse zero permeabilidade e elevada resistência com a complexidade adicional da transferência de material agregado que é removido no Pacífico, feito em grandes barcaças para a área do Atlântico. Não menos complexo tem sido a concepção, fabricação, transporte e instalação de novas portas (16 no total), de enormes dimensões e colocação pontual em buracos construídos para a sua localização. Em suma, uma obra de grandes desafios para a engenharia moderna.

Embora a operação do terceiro conjunto de eclusas seja semelhante ao existente, há grandes diferenças entre os dois. As novas eclusas terão mais capacidade e permitirão a passagem de navios de maior porte. Elas são mais rápidas do enchimento e esvaziamento e consomem 7% menos água. Eles têm nove tanques ao lado para reutilização da água, o que economiza até 60% deste bem precioso. Conterão portões deslizantes que não são articulados como os atuais em forma de V, mas rolantes que estão posicionados e se moverão, perpendicularmente, às câmaras.

Desde o início, a expansão do canal levou em consideração aspectos ambientais, tanto na concepção inferior consumo de água como na preservação da vida selvagem. Manter o ambiente é fundamental para preservar a biodiversidade do lago Gatún, que, não esqueçamos, é um lago artificial e, portanto, requer cuidado especial. Além disso, antes de iniciar os trabalhos, especialistas em meio ambiente estavam no comando de resgate da vida selvagem. Tartarugas, jacarés, preguiças, boas... todos foram resgatados e realocados em seu ambiente natural.

Estima-se que, com o seu desenho, que permitirá o trânsito mais rápido de navios nos próximos dez anos, poderão ser reduzidas mais de 160 milhões de toneladas de CO₂ emitido para o Planeta pelo sector marítimo. Para conectar as eclusas do Pacífico com a Corte Culebra, se realizará escavação em seco de um novo cauce de acesso de cerca de 6,1 km de comprimento.

1.3.1 O progresso no trabalho

Em coordenação com GUPCSA, a ACP realizou dos 10 até 17 de maio deste ano o projeto massivo de visitas ao projeto de eclusas no Pacífico. A atividade, que foi um sucesso, envolveu cerca de 70 mil pessoas entre panamenhos e estrangeiros.

Em 11 de junho, começou-se a encher as novas eclusas de Água Clara, na entrada da hidrovia no Atlântico e, em 22 de junho, as novas eclusas de Cocolí, na entrada da hidrovia no Pacífico, o que levou a testes operacionais e de controle da qualidade do trabalho e para testar alguns dos portões.

Neste trimestre (abril-junho de 2015) foram concluídas as comportas em Pordenone, Itália, responsável pela fabricação dos enormes portões rolantes. A equipe que supervisiona o projeto das eclusas participou em reuniões relacionadas com a transferência dos portões do local do Atlântico ao Pacífico, revisou as entregas do desenho previsto na construção de projeto; drenagem sub-superficial dos locais e estradas, defesas dos muros e outros equipamentos auxiliares das fechaduras.

1.4 Importância para o comércio mundial

O Canal tem contribuído significativamente para o progresso global e se destaca como uma conquista notável, pois fornece meio curto e relativamente barato entre os dois grandes oceanos, teve um impacto significativo na estrutura do comércio mundial, tem impulsionado o crescimento nos países desenvolvidos e tem dado a muitas áreas remotas o impulso que necessitam para a sua expansão económica.

Por exemplo, um navio de carvão que sai da costa leste dos Estados Unidos em direção ao Japão, ao atravessar o Canal do Panamá, economiza 3.000 milhas em comparação com uma rota do mar mais curta alternativa; um barco de banana deixando o Equador em direção à Europa poupa uma distância de cerca de 5.000 milhas.

A grande maioria do tráfego do Canal é mobilizado entre a Costa Leste dos Estados Unidos e do Extremo Oriente, enquanto o tráfego entre a Europa e a costa oeste dos Estados Unidos e Canadá são a segunda maior rota de comércio da hidrovia. No entanto, outras regiões e países, incluindo os países vizinhos da América Central e do Sul, dependem, proporcionalmente, muito mais dessa artéria vital para promover seu avanço econômico e aumentar o comércio.

Embora a atividade muitas vezes refira-se à atividade do canal com os grandes mercados internacionais, deve-se notar que muitos países da América Latina e do Caribe (ALC) têm relação vital com ele. Durante a maior parte de sua história, o Canal esteve sob administração norte-americana, com critérios operacionais geopolíticos e de serviços, diferentes dos da navegação comercial internacional.

No entanto, desde o ano 2000, o Canal – baixa administração panamenha começou a projetar e operar perfil diferente, o que ocorreu nos momentos em que as limitações operacionais para a capacidade de desenho original começou a aproximar sua capacidade máxima. Ao mesmo tempo, o transporte internacional, a logística de produção e comércio, os serviços portuários etc., experimentaram mudança dramática em suas condições daquela época, como projetado, voltando-se para uma perspectiva até então desconhecida.

Pelas razões acima expostas, reúnem-se no tempo três fatores principais: a) uma mudança profunda na atividade marítima global e nas exigências da globalização do comércio e da produção; b) serviço de mudança de paradigma e operações do Canal do Panamá e c) a necessidade de efetuar a mudança em sua capacidade operacional, que começou com a construção do terceiro conjunto de eclusas como o componente mais importante de seu plano de desenvolvimento eficaz.

Benefícios que trouxe a construção do Canal do Panamá:

1) uso dos trabalhadores do Panamá

No início, o Canal do Panamá foi executado pelos americanos até sua partida em 1999. Atualmente,

trabalham no canal cerca de 10.000 funcionários e esse número vai aumentar a partir de 2016, quando o terceiro conjunto de eclusas será aberto.

2) Campanha contra doenças tropicais

Há muitas histórias que contam sobre a doença que matou milhares de pessoas durante a construção do canal, como era a malária e a febre amarela. Embora a ligação entre mosquitos e doença tenha sido identificada há alguns anos pelos cubanos Carlos Finlay e implementados controle de infecção em Cuba durante a Guerra Hispano-Americana de 1898, seria a sua aplicação bem-sucedida no Panamá que acabaria dando visibilidade mundial ao modelo.

Os números falam por si: estima-se que, na construção do canal, morreram 25.609 pessoas no total, mas 22.819 desses óbitos ocorreram durante a administração francesa, principalmente em virtude de doenças que atingiram os EUA mais tarde. E o crédito, basicamente, é para o epidemiologista norte-americano William Gorgas, que já havia postado em Cuba e foi contratado para projetar a campanha mais ambiciosa de saúde pública do seu tempo.

3) Passo aberto a milhares de navios

Um dos maiores benefícios que o Canal do Panamá trouxe constitui o poder de encurtar as rotas para os navios de todo o mundo, economizando tempo e dinheiro. O Canal, atualmente, opera 24 horas por dia, 365 dias por ano, graças à instalação de uma iluminação fluorescente no Corte Culebra e nas três eclusas.

4) Crescimento do turismo no Panamá

O Canal do Panamá é um dos destinos mais visitados do país, isso inclui também o centro de visitantes da nova expansão do canal, localizado na província de Colon.

5) Aproveitando o crescimento da China

O canal tem permitido a América Latina se beneficiar mais do crescimento econômico da China. Entre os primeiros beneficiários, por exemplo, também incluem Chile e Japão, graças ao transporte mais barato de seus produtos para a Costa Leste dos EUA e, em menor grau, para o Atlântico Europeu.

E o canal tem servido como potencializador do crescimento econômico na China, facilitando a

sua utilização por países como Argentina, Brasil e até mesmo os Estados Unidos.

1.5 Vantagens do Canal para Panamá

Desde a abertura do canal em 15 de agosto de 1914, grande impacto tem sido feito para encurtar a distância e o tempo de comunicação marítima, o que levou, por sua vez, aos desenvolvimentos econômicos e comerciais durante a maior parte do século XX. Justamente por isso, o setor terciário responde por quase 70 por cento do produto interno bruto (PIB) da República do Panamá.

O Canal é mais rentável desde que Panamá passou a gerenciá-lo. O Canal do Panamá tem gerado 1.376 milhões de dólares em benefícios diretos para o governo panamenho desde 1999, quando o canal foi transferido para o Panamá. Os lucros obtidos foram maiores do que os fornecidos pelos EUA durante os 85 anos de seu mandato, 1.833 milhões de dólares em quase nove décadas em mãos americanas, em comparação com os 16 anos sob o poder do Panamá.

Um relatório da Autoridade do Canal do Panamá (ACP) indica que, a partir de outubro de 2004 a julho de 2005, transitaram na estrada oceânica 10.672 navios, representando aumento de 1,1% sobre o ano passado. O número de navios que podem ser incluídos em uma programação depende dos tipos e tamanhos de navios; ras-cunhos de navios (navios com maior calado exigem mais tempo de processamento nas fechaduras); condições do canal (disponibilidade de recursos, tais como as tripulações nas eclusas, rebocadores, práticos) e restrições de navios no canal.

Para as embarcações que não fazem reserva, o seu tempo de chegada ao Canal determinará seu trânsito. Depois de determinar quais navios devem transitar em uma data específica, inicia-se a elaboração de uma programação, a partir da qual serão priorizados e incluídos os navios e as embarcações que se encaixem ao abrigo dos Tratados existentes. A ordem específica na programação deve ser realizada com o objetivo primário de otimizar a rota e recursos, tendo em conta também os navios com restrições de reserva para cada tráfego de navios e os navios de prioridade de trânsito.

Também está disponível para o trânsito a vaga No. 25 que se assina por leilão. O recorde pago mediante esse sistema é de US\$ 220.300,00, em 24 de agosto de 2006. O cliente foi o petroleiro Erikoussa, que evitou uma linha de 90 navios devido a trabalhos de manutenção das

eclusas do Gatun, evitando atraso de sete dias. O custo regular do trânsito gira em torno de US\$ 47 mil.

52 milhões de galões de água doce são atualmente necessários (aprox. Cerca de 236 milhões de litros) para levar a cabo o processo de trabalho das eclusas para cada navio que transita pelo Canal. Demora cerca de 10 minutos para preencher cada uma das câmaras de uma eclusa. A transferência de água entre uma e outra e o bloqueio é tão rápido que a sua duração é menos do que o preenchimento que representa uma banheira casa.

A arqueação média anual dos navios que transitam pelo Canal é de cerca de 300 milhões de toneladas. Isso representa 5% do comércio mundial anualmente. Com a expansão a ser concluída em 2016, o Canal, além de permitir o trânsito de navios pós-Panamax, duplicará a quantidade de tonelagem anual atingindo 600 milhões de toneladas.

As principais empresas que transportam produtos são: Nippon Yusen Kaisha, Mitsui OSK, Maersk Selado, Kawasaki Kisen e Evergreen marinhos. E os principais produtos transportados são: contentores de carga, de grãos, petróleo e produtos petrolíferos, minerais e metais, artigos de ferro e aço, carvão e coque, madeira, produtos químicos e petroquímicos, fertilizantes e fosfatos, produtos refrigerados e carros e peças. Os navios que fazem mais trânsitos através do Canal são os graneleiros, porta-contêineres, roll on e roll off e navios de cruzeiro.

O Canal do Panamá custou aos EUA cerca de US\$ 375 milhões, incluindo US\$ 10 milhões pagos para o Panamá e US\$ 40 milhões pagos à empresa francesa, tornando-se, assim, o projeto mais caro realizado pelo país até o momento.

Mais de um milhão de navios passaram pelo canal nos últimos cem anos. O tráfego diário de navios através do canal é entre 35 e 40.

O custo de um trânsito pelo Canal varia de acordo com o peso do navio. O preço médio pago por um navio Panamax é cerca de US\$ 80.000, quantia elevada, mas abaixo do que seria rodear o continente por Cabo Horn. Um iate de recreio pagar entre 500 e 1.000 dólares. O pagamento é feito antecipadamente (mínimo 48 horas) e em dinheiro. Não são aceitos nem cheques ou cartões de crédito.

O recorde de pagamento de pedágio de um único navio corresponde a MCS Fabienne, que em 07 de maio de 2008 pagou \$ 317.142 para atravessar o Canal.

O Canal do Panamá recorre de noroeste a sudoeste-

te 80 km, mas a distância em linha reta entre as duas entradas é 69,1 quilômetros e sua área de drenagem da bacia hidrográfica é 326.000 hectares. O tempo médio para atravessar o que é estritamente o Canal oscila entre 8 e 10 horas de tempo. No entanto, o número médio de dias que um navio geralmente passa nas águas do canal é de 24 horas.

2 Conclusões

1. O local do que é agora o Canal do Panamá tem sido, desde a descoberta da América, fonte de importância considerável em virtude de suas características únicas, como, curiosamente, primeira rota terrestre para a passagem de minerais, alimentos e produtos da costa – do Mar do Sul (Oceano Pacífico) para a costa atlântica, antes de serem exportados para a Europa pelo navio. Desde então, ele tem sido local importante nas áreas comercial, financeira, militar, bancário, marítimo, naval, geopolítica e econômica e até mesmo geográfica, como o fato de que, enquanto o Oceano Pacífico se encontra para o oeste do Atlântico, um trajeto desde este a aquele não envolve ir para o oeste, mas para a direção sudeste.
2. O Canal do Panamá tem sido um dos principais fatores globais que ligam o comércio até mesmo quando as mudanças vêm produzindo-se pelos usuários do canal e, com as mercadorias, ainda é um elemento importante para o comércio internacional.
3. O terceiro conjunto de eclusas não teria sido possível sem o enorme capital humano que tem participado no projeto desde a sua criação e concepção até à sua construção final. Mais de 10.000 trabalhadores de 40 nacionalidades diferentes, com uma qualificação em todos os níveis, tornaram realidade esse trabalho extraordinário. O terceiro conjunto de eclusas é um projeto enorme, que tem colocado grandes desafios e imprevistos.

Constitui projeto de enorme complexidade técnica, pelo seu tamanho e porque exigia grandes doses de inovação aplicada para projetar e implementar a melhor solução. O terceiro conjunto de eclusas é a chave do Canal do Panamá para dobrar sua capacidade atual e atender a demanda crescente de tráfego e do comércio internacional, é sem dúvida projeto colossal que ficará para sempre gravado na história da engenharia.

Referências

Constitución Política da República do Panamá de 1972. Reformada pelos Actos Reformatórios de 1978. Pelo Acto Constitucional de 1983 y pelos Actos Legislativos No. 1 de 1993 y No. 2 de 1994 y pelo Acto Legislativo No. 1 de 2004. Cuarta Edición. Texto de acordo com a Gazeta Oficial 15,176 del 15 de noviembre de 2004 (1).

MCCULLOUGH, David. *El cruce entre dos mares: la creación del canal de Panamá 1870-1914*. Mexico: Lasser Press, 1979. p. 9.