

Canal do Panamá espera redesenhar o tráfego marítimo

Obras de expansão tiveram a data de inauguração adiada seguidas vezes, e ainda geram dúvidas sobre sua adequação aos novos navios quando forem concluídas

A tão esperada expansão do Canal do Panamá já está 96% concluída, porém não estará aberta para tráfego comercial em abril, conforme projeções anteriores. A autoridade portuária local alega que o projeto passou por um ano de provações e atribuições, com as novas eclusas tendo que se adaptar a embarcações de capacidade superior a 14 mil Teus, quase o triplo dos navios Panamax que hoje circulam nas passagens centenárias.

Greves trabalhistas, litígios e vazamento, no entanto, foram responsáveis por mais de um ano de atraso na inauguração oficial. “Estamos chegando perto”, diz Jorge L. Quijano, diretor e CEO da Autoridade Portuária do Canal do Panamá. “Nunca se fez uma expansão como esta, e deveríamos comemorar o ponto a que chegamos”. A notícia do atraso foi divulgada após os vazamentos encontrados em agosto na estrutura de concreto que separa as câmaras baixa e média da eclusa de Cocoli, no lado Pacífico do canal. A autoridade notificou o Grupo Unidos Por el Canal, o consórcio responsável pela construção do canal, alegando que passaria a “rejeitar a condução dos trabalhos em andamento até que as falhas sejam reparadas”.

De acordo com as previsões de Quijano, o reforço nas eclusas será concluído em meados de janeiro, quando a equipe iniciaria os testes. Só então, teriam início os testes com um navio charter, previstos para abril. A data da inauguração de fato, no entanto, ainda não foi divulgada. A autoridade portuária disse esperar poder cortar a fita de abertura somente no segundo trimestre de 2016. Em seguida, a abertura comercial será determinada.

O projeto, cujo valor foi originalmente estimado em US\$ 5,25 bilhões, teve a primeira previsão de conclusão estabelecida para outubro de 2014, de modo a coincidir com o centésimo aniversário do Canal, porém desentendimentos entre a autoridade portuária e o GUPC relativos a gastos extrapolados foram prorrogando a previsão de término. Em seguida, conflitos trabalhistas adiaram as estimativas, até que a recente descoberta de vazamento veio gerar o terceiro atraso. Quijano, no entanto, ainda permanece otimista em relação à abertura do canal no início de 2016, principalmente porque o ministério internacional do país já enviou convites a 70 chefes de Estado para a cerimônia de abertura.

Enquanto isso, o mercado já começa a se questionar se o Canal do Panamá está começando a perder sua posição de dominância na rota de importadores da Costa Leste dos Estados Unidos, trazendo mercadorias da Ásia. A dúvida levantada é se o canal conseguirá recuperar os serviços que vem perdendo para a rota de Suez, quando o canal finalmente concluir as obras de expansão.

As opiniões são variadas, em grande parte por dependerem de níveis comparativos de taxas vigentes na época em que o canal for inaugurado, no entanto as mudanças econômicas globais já tendem a questionar a posição do Canal do Panamá como uma via marítima estratégica.

Quando o projeto para a terceira via de eclusas foi lançado, em 2004, o mercado tinha por certo que o projeto de expansão traria mais uma rota para o mercado da Ásia para a Costa Leste americana. As novas eclusas teriam capacidade para receber navios de até 13 mil Teus, um ganho real, se comparados aos limites então estabelecidos para navios Panamax de cerca de 5 mil Teus.

Com o passar dos anos, no entanto, o que vimos foi uma mudança nos parâmetros dos navios da rota Ásia - EUA, que possivelmente tenha direcionado o mercado de contêineres para o Canal de Suez com mais frequência do que para as rotas do Panamá.

Os atrasos efetivos na abertura do canal, portanto, não vêm colaborar em nada, uma vez que o mercado vem se ajustando seguidamente. Além disso, mesmo com a expansão, as novas eclusas não terão capacidade de operar os novos navios de 16 e até 18,4 mil Teus, prestes a serem introduzidos no mercado internacional. O antigo administrador do canal, Alberto Aleman Zubieta, arquiteto responsável pela expansão, declarou no ano passado que a rota ainda deveria receber outra expansão quando os grandes navios porta-contêineres fossem inseridos no mercado, uma possibilidade que a atual gestão vem considerando. “As novas eclusas virão para mudar o jogo” disse Oscar Bazan, gerente de marketing da autoridade portuária do canal. “Assim que a nova rota for inaugurada, esperamos reconquistar parte do volume que migrou para Suez”. Para isso, Bazan acredita que o comércio entre os Estados Unidos e a China continue a crescer.

De acordo com John Vickerman, presidente da consultoria marítima Vickerman & Associates, seja qual for o resultado da concorrência, o Panamá não terá desperdiçado o enorme investimento, uma vez que a expansão já está atraindo novos investimentos do setor privado em terminais, centros logísticos e negócios regionais. “O Panamá está se tornando a Cingapura da América Latina. Ainda vemos grandes portos de transbordo na entrada do Pacífico do Canal, onde um navio de 18 mil Teus pode atracar e distribuir cargas para a região”. Ele complementa ainda que “a conectividade oferecida pelo Canal do Panamá vai nos permitir ganhar novos tráfegos oriundos da América Latina, onde ainda há mercado para a containerização de produtos”. Como exemplo, Bazan menciona os novos terminais de contêineres em Balboa, do lado Pacífico, e as novas áreas logísticas que virão fortalecer as rotas marítimas.