

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

ANÁLISE DO SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO NO PANAMÁ (1970-2009)

NADIUZKA OMAIRA RAMOS TROETSCH

PORTO ALEGRE

Dezembro, 2010.

NADIUZKA OMAIRA RAMOS TROETSCH

ANÁLISE DO SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO NO PANAMÁ (1970-2009)

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial e final para a obtenção do grau de Bacharel em Relações Internacionais.

Orientador: Prof^a. Dr^a. Jaqueline Angélica Hernandez Haffner

PORTO ALEGRE

Dezembro, 2010.

Dedico este trabalho aos meus pais Omaira e Johny e aos meus irmãos, por sua confiança, apoio, compreensão e principalmente pelo amor, que sempre esteve presente, mesmo quando a distância nos separava.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais pelo seu apoio e amor incondicional, especialmente a minha mãe que teve a paciência de me escutar diariamente através dos telefonemas, conseguindo me dar força para superar os obstáculos e também compartilhando comigo muitas alegrias.

Agradeço aos meus irmãos Gorbachov, Veruschka, Jovanka e especialmente a Dahara que com seu apoio e amor desde o começo me permitiu vir para o Brasil e retornar ao Panamá nas férias.

A minha tia Esther e família por todo o amor e apoio que sempre recebi deles.

Agradeço muito as minhas amigas Alizia, Mariana e Ana, por estarem sempre comigo em todos os momentos.

A meu namorado Eduardo que me encheu de amor e que aguentou tantas conversas chatas e choros durante o período em que eu fazia este trabalho.

A minha amiga Jú, que me brindou sua casa e carinho durante os fins de semana, onde compartilhamos muitas conversas agradáveis da vida, do amor, do futuro e de nossos trabalhos monográficos.

A minha orientadora Jacqueline, por sua dedicação. Certamente sem seus “puxões de orelha” para começar e terminar este trabalho, fazer as leituras e correções, eu não estaria me formando este ano. Muito obrigada!

Aos professores das Relações Internacionais e de Economia que tive a oportunidade de conhecer durante estes quatro anos de curso, por suas interessantes aulas e por sua compreensão e dedicação ao corrigirem meu “portunhol”.

À Universidade Federal de Rio Grande do Sul, por ter me aceitado como estudante conveniada para cursar meus estudos universitários.

“Quando uma criatura humana desperta para um grande sonho e sobre ele lança toda a força de sua alma, todo o universo conspira a seu favor”

Goethe

“Para a maioria das pessoas Panamá é um canal. Para os banqueiros é um centro financeiro internacional. Mas para os panamenhos é o seu país.”

(The Banker, octubre, 1975)

RESUMO

O mercado de transporte de cargas está em franca expansão e a globalização comercial exige maior eficiência no transporte a longas distâncias. Foi feita uma ampla análise da importância do setor de transporte marítimo no Mundo e no Panamá. Os dados comprovam que essa é a principal rede de circulação das mercadorias, com menor custo, segurança e eficiência. Por estes motivos, o setor do transporte marítimo vem sofrendo alterações tecnológicas na infraestrutura dos navios, dos portos e nas estratégias logísticas para atender a demanda de volume da carga transportada. Desta forma, o objetivo geral deste trabalho foi o de analisar o desenvolvimento desse setor no Panamá e sua evolução, dentro do quadro geral da indústria marítima mundial. Procurou-se levantar o histórico dessa indústria, caracterizar o setor de transportes marítimos, determinar as principais mudanças técnicas e operacionais ocorridas a partir de 1970. A pesquisa analisou a evolução da infraestrutura e da logística do transporte marítimo, apontou os fatores mais relevantes do transporte marítimo de cargas, identificou tendências do mercado internacional de cargas marítimas e mostrou como o Panamá está se preparando para tornar-se mais competitivo nesse mercado ao executar seu planejamento estratégico de acordo com a tendência de aumento da demanda por essa atividade. O estudo também identificou que o sucesso da navegação marítima está intimamente ligado ao crescimento da economia dos países, que o setor cresce quando a economia é pujante.

Palavras Chaves: Transporte marítimo, Canal de Panamá, comércio.

ABSTRACT

The market of cargo transportation is expanding and the globalization requires greater efficiency in transportation over long distances. Was conducted a comprehensive analysis of the importance of the maritime transportation sector in the World and in Panama. The data shows that this is the main network of merchandise traffic, with lower cost, safety and efficiency. For these reasons, ship transportation has faced technological changes in the infrastructure of ships, ports and the logistic strategies to accomplish the demand of the transported cargo volume. Thus, the general objective of this study was to examine the development of this sector in Panama and its evolution within the general framework of global maritime industry. It was aimed to study the history of this industry, to characterize the ship transportation sector, to determine the main technical and operational changes occurred since 1970. The research analyzed the development of the infrastructure and logistics of ship transportation, appointed the most relevant factors of ship transportation, identified trends of the international market of marine cargo and showed how Panama is being prepared to become more competitive in this market by implementing the strategic planning in accordance with the trend of increased demand for this activity. This study also found that marine navigation is closely linked to the economic growth of countries, that the sector grows when the economy is booming.

Keywords: Marine transportation, Panama Canal, trading.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 10 |
| 2 EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL: BREVE HISTÓRICO | 15 |
| 2.1 OS PRIMÓRDIOS DO SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO | 16 |
| 2.2 O SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO APÓS A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL | 18 |
| 2.3 O SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO APÓS A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL | 24 |
| 2.3.1 Transporte Marítimo de Petróleo | 29 |
| 2.3.2 Transporte de Granéis | 30 |
| 2.3.3 Navio de Carga Geral | 31 |
| 2.3.4 Os navios RO-RO | 32 |
| 2.3.5 Os navios porta-barcaça..... | 33 |
| 3 IMPORTÂNCIA DO SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO NA ECONOMIA MUNDIAL..... | 34 |
| 3.1 A NAVEGAÇÃO COMERCIAL E OS ANOS 1970 | 35 |
| 3.2 A NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E O TRANSPORTE MULTIMODAL NA DÉCADA DE 1980 | 36 |
| 3.3 MUDANÇAS NA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS NOS ANOS DE 1990..... | 38 |
| 3.4 O COMÉRCIO MUNDIAL E A INDÚSTRIA MARÍTIMA NA DÉCADA DE 2000. 41 | |
| 4 O CANAL DO PANAMÁ E A SUA IMPORTÂNCIA ECONÔMICA | 45 |
| 4.1 O CANAL DE PANAMÁ | 46 |
| 4.2 REGISTROS DOS NAVIOS – EMBANDEIRAMENTO | 52 |
| 5 CONCLUSÃO | 58 |
| REFERÊNCIAS..... | 61 |
| GLOSSÁRIO..... | 64 |

1 INTRODUÇÃO

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

Por estes motivos, o setor do transporte marítimo vem sofrendo alterações tecnológicas na infraestrutura dos navios, dos portos e nas estratégias logísticas para atender a demanda de volume da carga transportada. Essa modificação gera novos sistemas de articulação do transporte marítimo que, por sua vez, exigem novos marcos de funcionamento dos terminais portuários e novas capacitações de seus operadores.

Devido a isto, a expressividade econômica dessa atividade é grande o suficiente para provocar significativo interesse da sociedade como um todo, dos estrategistas do setor privado e dos formuladores de políticas públicas. O Panamá, possui no seu Canal, uma importante via interoceânica para o mundo. Trata-se de um caso ainda mais significativo, pois o Canal é o principal responsável pelo PIB panamenho. Além disso, a vinculação do país com a indústria marítima mundial se evidencia pela localização, em seu pequeno território, de quatro portos internacionais de grande importância para a América Latina, toda uma cadeia, envolvendo o segmento marítimo, como oficinas especializadas para navios, centrais de abastecimento de combustíveis, seguradoras marítimas, centro financeiro e bancário e a zona livre de comércio de Colón.

No que se refere ao Panamá, também há especificidades que tornam seu estudo mais peculiar do que o de outras grandes regiões portuárias do mundo. O país exibe uma atividade logística intensa, envolvendo dois diferentes oceanos e a integração com outros meios de transporte, como o transporte multimodal através de ferrovias e rodovias. Nessa interação, a maior parte das mercadorias que chegam

aos portos panamenhos não se destina ao país em si, mas ao envio a outros países da América Latina. Os seus portos contam ainda com grandes áreas de armazenamento de cargas.

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

O mercado de navegação passou por duas grandes mudanças no século XX, a primeira delas no transporte de carga geral, a segunda no transporte de granéis. Durante os anos de 1960, o crescente volume de carga inviabilizou o sistema de manipulação de carga geral então empregado. Esse sistema tratava a carga de maneira individual, embalando uma a uma. As cargas passaram então a ser colocadas em unidades padrão, contêineres ou paletes; o que teve excelentes resultados. O processamento da carga ganhou em economia, segurança, rapidez e facilitou a interface com os modais, por facilitar sua retirada de bordo e a colocação imediata em caminhões ou trens.

Para se ter um parâmetro de comparação, no início da década de 1960 uma mercadoria transportada da Europa para os Estados Unidos poderia levar alguns meses para chegar, atualmente, o intervalo de tempo é de apenas alguns dias. Em resumo, a nova forma de organizar a carga a bordo dos navios de carga geral resolveu o problema fundamental deste setor da indústria e permitiu o desenvolvimento da economia global (STOPFORD, 1997).

A revolução de transportes a granéis ocorreu por uma alteração na forma de se encarar esse transporte. Ele passou a ser visto como um elo na cadeia logística, no qual investimentos poderiam aumentar a produtividade. Foram desenvolvidos sistemas de manobra de carga de grande rapidez, que, às vezes, é mais vantajoso importar certas matérias primas de países distantes do que comprá-las de fornecedores a alguns quilômetros, mas que terão que transportar o material por terra. O aumento dos deslocamentos de navios teve um papel importante nessa economia; no período de 1945 a 1995, os navios-tanque tiveram seu tamanho multiplicado por 20 vezes, e os graneleiros sólidos por 10 a 15 vezes. (STOPFORD, 1997).

Desta forma, o objetivo geral deste trabalho foi o de analisar o setor de transportes marítimos no Panamá e sua evolução, dentro do quadro geral da indústria marítima mundial. Seus objetivos específicos buscaram levantar o histórico da indústria marítima mundial, caracterizar o setor de transportes marítimos, determinar as principais mudanças técnicas e operacionais a partir de 1970. A pesquisa analisou a evolução da infraestrutura e da logística do transporte marítimo, apontou os fatores mais relevantes do transporte marítimo de cargas, identificou tendências do mercado internacional de cargas marítimas e mostrou como o Panamá está se preparando para continuar competitivo nesse mercado.

O trabalho propôs a ideia de que a adequação das infraestruturas e dos sistemas logísticos levou em consideração que o Panamá, por ter sua economia fortemente ligada ao setor de transporte marítimo, executou seu planejamento estratégico, de acordo com a dinâmica da demanda dessa atividade. Uma prova disso são as obras de ampliação do Canal do Panamá que serão inauguradas em 2014, que permitirão o ingresso de navios de grandes porte, bem como as melhorias executadas nos quatro principais portos do país que passaram a ter o mesmo grau de eficiência dos grandes portos internacionais.

No seu embasamento teórico, o estudo buscou conceitos de Adam Smith e Martim Stopford para justificar sua pesquisa. Os dois autores reafirmam a importância do transporte marítimo para a economia mundial. Segundo o autor “O transporte marítimo é um espelho da atividade econômica global e seu estudo leva a uma análise da economia mundial. Com a evolução da economia global a navegação tem servido como elemento que viabiliza o crescimento do comércio entre os diversos continentes”. (STOPFORD, 1997)

No livro “A Riqueza das Nações”, Adam Smith trata das vantagens de se ter um grande mercado e comenta que só por meio do transporte marítimo isso é possível. Smith comenta também que o mercado é que limita a capacidade de especialização de um povo, pois pequenos mercados obrigam a que as empresas diversifiquem suas atividades. (SMITH, 1776).

Quanto à metodologia, a monografia utilizou conceitos de Ackoff e Hegenberg. Deve-se compreender que método científico é uma forma de selecionar técnicas, forma de avaliar alternativas para a ação científica. “Métodos são regras de escolha; técnicas são as próprias escolhas”. Para Ackoff (apud HEGENBERG, 1976), um procedimento que permite seleção do melhor dentre várias possíveis

procedimentos de amostragem é um método científico; a escolha de um meio apropriado de efetuar mensuração envolve o uso de um método. A metodologia se compara, portanto, ao estudo de métodos científicos. O objetivo da metodologia é o aperfeiçoamento dos procedimentos e critérios utilizados na pesquisa, visando a alcançar os mais elevados padrões de controle, na investigação científica.

Esta monografia será desenvolvida por meio da análise histórica. Trata-se de um estudo de caso que utilizará o método de procedimento histórico. Será utilizada uma abordagem indutiva, focando as evoluções do setor marítimo e as transformações do mesmo no Panamá para chegar a um postulado que encontre respaldo nas categorizações já existentes acerca do tema. Pretende enquadrar a situação pouco estudada do Panamá nas teorias já existentes acerca da logística do transporte internacional, apontando novos desenvolvimentos que ainda não foram alcançados pelos estudiosos.

Serão utilizados para o desenvolvimento da monografia do projeto livros-texto, artigos, documentos do governo, leis referentes ao tema, além de consultas a sites oficiais da Autoridade Marítima do Panamá, do Governo do Panamá, da página oficial do Canal do Panamá, dos relatórios oficiais da UNCTAD sobre o transporte marítimo disponíveis na Biblioteca das Nações Unidas na Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

A presente pesquisa analisou o tema “a importância do Setor Marítimo no Panamá, no período compreendido entre 1970 e 2009”. O estudo foi dividido em três capítulos. No primeiro, a pesquisa fez uma retrospectiva histórica da importância do transporte marítimo para o comércio mundial, abertura de novos mercados, geração de riquezas e intercâmbio entre as mais diversas nações e civilizações. Nesse sentido, foram utilizados conceitos de diversos autores, como Adam Smith, Antônio Galvão Novaes, Joaquim Rocha e Martin Stopford.

Este capítulo também abordou os primórdios do setor de transporte marítimo, o setor de transporte marítimo após a revolução industrial, o setor de transporte marítimo após a Segunda Guerra Mundial, o transporte marítimo de petróleo, o transporte de granéis e o navio de carga geral. Ainda foram abordados, os navios RO-RO e os navios Porta-barcaça.

No segundo capítulo, ressaltou-se a importância do setor marítimo para a economia mundial. Estes dados foram trabalhados em base em informações dos dados publicados nos relatórios oficiais da Conferência das Nações Unidas para

Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) entre os anos de 1970 e 2007, além de conceitos de autores, entre os quais, Martin Stopford e Fernando González Laxe.

Neste capítulo foram abordados temas como a navegação comercial e os anos de 1970, a navegação marítima e o crescimento do transporte multimodal na década de 1980, as mudanças na administração nos anos de 1990 que em muitos países passaram a terceirizar parte de seus serviços, além do crescimento do comércio mundial, beneficiando a indústria marítima na primeira década do ano de 2000.

No terceiro capítulo, a monografia destacou a importância do Canal do Panamá para a navegação mundial, sua história e os seus reflexos na economia daquele país. Para tanto, primeiro se fez uma apresentação da República do Panamá e depois do Canal do Panamá. O estudo apresentou indicadores econômicos, de infraestrutura e de logística da nação panamenha. Abordou também quem são seus principais parceiros comerciais, seus principais produtos de exportação. As informações foram obtidas nos sites oficiais do Governo do Panamá e do Ministério das Relações Exteriores do Brasil.

Por último foram apresentadas as conclusões da monografia e suas referências bibliográficas.

2 EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL: BREVE HISTÓRICO

Neste primeiro capítulo, a pesquisa fará uma retrospectiva histórica da importância do transporte marítimo para o comércio mundial, abertura de novos mercados, geração de riquezas e intercâmbio entre as mais diversas nações e civilizações. Para tanto, serão utilizados conceitos de diversos autores, tais como Adam Smith, Martin Stopford, Frederic Mauro, Joaquim Rocha dos Santos e Antônio Galvão Novaes.

A pesquisa também abordará os primórdios do setor de transporte marítimo, o setor de transporte marítimo após a revolução industrial, o setor de transporte marítimo após a Segunda Guerra Mundial, o transporte marítimo de petróleo, o transporte de granéis e o navio de carga geral.

A navegação marítima tem sua relevância atribuída a diversos fatores, dentre os quais se destacam a distribuição desigual no mundo de matérias primas, produtos energéticos, produtos alimentícios e manufaturados, provocando a necessidade de se incrementar a mobilidade dos produtos dos centros de produção e transformação para os lugares de consumo e intercâmbio. O transporte marítimo tem sido utilizado há milhares de anos devido as suas vantagens operacionais, como a possibilidade de transportar cargas de grande quantidade, com menor custo e maior segurança.

A literatura econômica sempre destacou a importância da navegação comercial no intercâmbio entre mercadorias. Adam Smith (1776), em sua obra clássica “A Riqueza das Nações”, via a navegação como uma fonte de transporte barato que pode abrir maiores mercados, permitindo a especialização, fornecendo transporte para todos os produtos a preços inferiores dos atingidos por outros meios.

Smith afirma que o comércio marítimo tem condições de abrir mais mercados que o terrestre; desta forma, é ao longo das costas dos países e de seus rios navegáveis que as indústrias se dividem e se desenvolvem. Somente após algum tempo a especialização atinge o interior dos países. Seu argumento principal era de que os navios são capazes de movimentar muito mais cargas do que as carruagens a cavalos e os trens. Com respeito a isso, Joaquim Rocha dos Santos escreveu:

Algumas ideias muito importantes podem ser tiradas desses pensamentos de Adam Smith: primeiro a navegação é uma indústria intimamente relacionada ao crescimento econômico de um país; segundo a navegação é uma indústria intrinsecamente global; e terceiro, não há sentido em se tentar criar uma indústria de construção naval para atender a necessidades regionais, pois ela não seria competitiva, por falta de especialização. (SANTOS, 2007, p. 47).

Ainda em relação às vantagens do transporte marítimo, Adam Smith estabelece que só tendo um grande mercado o país terá sucesso na navegação comercial, acrescentando que o mercado também é o que limita a capacidade de especialização de um povo. (SANTOS, 2007, p. 2).

2.1 OS PRIMÓRDIOS DO SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Segundo Stopford (2009) a utilização de meios de locomoção hidroviários é conhecida há pelo menos mais de cinco mil anos. As viagens épicas de Cristóvão Colombo e outros marinheiros inauguraram rotas marítimas pelo mundo todo. O setor de transporte marítimo tem uma história de mudança contínua, gradual e ocasionalmente calamitosa. Faz-se necessário, portanto, investigar como essa história foi evoluindo ao longo do tempo.

De acordo com Stopford (2009), o desenvolvimento do transporte marítimo iniciou-se na Mesopotâmia, por volta de 3000 anos A.C., e avançou para o Mediterrâneo, em direção à Grécia e à Roma. Há cerca de mil anos, a locomoção hidroviária chegou a Veneza, de onde se dirigiu à Antuérpia e à Amsterdam. As cidades hanseáticas foram abrindo relações comerciais com o Mar Báltico e a Rússia. No século XVIII, o fenômeno chegou a Londres. A América do Norte tornou-se um importante centro de comércio marítimo no século XIX. Finalmente, no século XX, o comércio marítimo teve rumo a oeste do pacífico, no Japão, Coreia do Sul, China e Índia, onde teve grande crescimento.

A primeira rede do comércio marítimo da qual se tem conhecimento foi desenvolvida há cinco mil anos no Golfo Pérsico, na Mesopotâmia, terra entre os rios Tigre e Eufrates, e no rio Indo, na Índia ocidental. Os mesopotâmios trocavam óleo, cobre e marfim através das rotas fluviais, marítimas e costeiras. Em Roma, foi

construída uma frota de navios especiais para transportar grãos do norte da África, Sicília e Egito. Assim, durante duzentos anos, a frota mercante do Império Romano controlou o comércio nas costas do Mediterrâneo e do Mar Negro. (STOPFORD, 2009. p. 9-10).

No século XV, a Europa lançou as bases para uma rede global de comércio ultramarino, que viria a dominar o transporte marítimo durante os próximos quinhentos anos. As viagens de descoberta para o oceano Atlântico transformam o comércio marítimo em um negócio global, cujo objetivo era de teor econômico. Para os navegadores europeus a navegação pelo Atlântico Sul era difícil em função das correntes e dos fortes ventos que iam contra os navios que navegavam ao sul, mas os exploradores europeus souberam extrair vantagens do uso da bússola e do astrolábio. (STOPFORD, 2009, p. 13)

A Europa logo tomou novos rumos no comércio marítimo; em menos de uma década, haviam sido estabelecidas rotas marítimas para todas as partes do mundo. As nações do velho continente começaram então a se valer dessas descobertas em seu proveito.

As viagens de descoberta abriram novos mercados para produtos manufaturados europeus e novas fontes de matérias primas como lã, corantes, açúcar, algodão, chá, café, e especiarias. Os europeus começaram a povoar as terras da América, ricas em matérias primas, e desenvolveram técnicas melhores para a navegação e armamento. Formaram, assim, uma economia mundial na qual era necessária a construção de navios maiores e capital para financiar as longas viagens. (STOPFORD, 2009, p.17)

Mais adiante, a Holanda passa a ser o centro de uma rede de comércio marítimo por sua ótima localização geográfica entre os anos 1585 e 1620. A frota de navios holandesa em 1669 era composta por 6.000 navios, de cerca de 600.000 toneladas, o equivalente a todas as frotas de outros países europeus juntos.

Para realizar uma expansão do comércio a granel, os holandeses desenvolveram um navio mercante oceânico, o Flyboat. Estes navios tinham uma capacidade de carga de 20% a mais e levavam uma tripulação menor, se comparados a um navio francês equivalente. Os holandeses também tiveram uma indústria naval muito próspera e competitiva na compra e venda de navios de segunda mão. Com o Flyboat, as taxas de frete eram mais baratas e isso ajudou a melhorar a expansão holandesa no comércio de milho, madeira, sal e açúcar.

Em 1560, os holandeses tinham três quartos do comércio no mar Báltico com o transporte de produtos como grãos, produtos florestais, alcatrão, entre outros. Amsterdam posicionou-se como centro financeiro com a abertura da Bolsa. (STOPFORD, 2009, p. 20)

Nos 50 anos seguintes, o comércio marítimo no norte da Europa viria a ser servido pelos navios ingleses e holandeses, deixando para trás a frota de navios veneziana, que se encontrava enfraquecida. No entanto, o seu maior sucesso foi no oriente, onde, após um início lento, os holandeses estabeleceram uma posição dominante. Em 1602, foi fundada a Companhia Holandesa das Índias Orientais, com um capital de 6,5 milhões de florins. Seu monopólio se estendia desde o Cabo da Boa Esperança até ao Estreito de Magalhães. A influência e a atividade holandesa se expandiram por todo o arquipélago malaio, China, Japão, Índia, Pérsia e pelo Cabo da Boa Esperança. (STOPFORD, 2009, p. 20)

2.2 O SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO APÓS A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

Por volta de 1750, a supremacia marítima holandesa foi diminuindo à medida que a Grã-Bretanha se tornava centro do comércio marítimo através da revolução industrial e da máquina a vapor. (STOPFORD, 2009. P. 20). Em 1787, foi construído o primeiro navio de ferro, uma pequena embarcação construída por Wilkinson. No final do século XVIII, a Inglaterra possuía um grande império marítimo, o maior do mundo, a despeito da perda das Treze Colônias; o comércio exterior era muito importante para economia inglesa. (MAURO, 1973. p. 30)

O comércio ultramarino passou a ser dominado pelos têxteis, tecidos de lã, madeira, vinho e produtos de mercearia. Com as máquinas a vapor o comércio exterior britânico cresceu de 10 milhões de libras em 1700 a 60 milhões de libras em 1800. À medida que o século avançava, o perfil dos produtos se alterou, passando também a ser importados e alimentos semitropicais e matérias-primas vindas das Américas. Depois de 1660, Londres, com suas exportações crescentes de manufaturados e uma gama de serviços financeiros e transporte marítimo, conseguiu uma posição de liderança na Europa. (MAURO, 1973)

Em 1792, a liderança britânica começou a ser ameaçada com o ingresso de dois mil e setecentos navios que entraram no país, transportando material de construção naval, cânhamo, sebo, ferro, potássio e grãos. Grande parte do comércio era realizada por navios dinamarqueses e suecos. Essa atividade também foi importante para os comerciantes das Índias Ocidentais, que exportavam café, açúcar, melão, rum, cacau, algodão e tinturas, e alguns navios que faziam viagem triangular para as costas da Guiné transportando escravos para as Índias Ocidentais. Londres, Bristol e Liverpool foram os principais portos do comércio das Índias Ocidentais.

Por outro lado, os Estados Unidos empregaram cerca de 250 navios britânicos, havendo um comércio ativo entre a British North América e a Newfoundland para suprir as necessidades dos pescadores na Bahia de Hudson. Houve também intenso intercâmbio com Espanha, Portugal, Madeiras e Canárias, onde foram empregados cerca de 500 a 600 navios de pequeno porte transportando vinho, frutas, cortiças, sais e lã fina.

Foi estabelecido também um comércio marítimo para o sul da Groenlândia; uma frota de navios de pequeno porte com cerca de 200 toneladas que percorriam a costa leste, entre os portos de Scottish e Newcastle, Hull, Yarmouth e Londres, transportando carvão, pedra, ardósia, argila, cerveja, e grão. O carvão foi, de longe, a carga mais importante, no século XVIII, empregando cerca de 500 navios, fazendo oito ou nove viagens em volta de um ano. Finalmente, havia o comércio de passageiros; além da carga, muitos dos navios mercantes realizavam viagens com a finalidade de transportar pessoas. (STOPFORD, 2009, p. 21)

Os Estados Unidos, antes mesmo de sua independência, já possuíam sua própria frota e comerciava com o Extremo Oriente e as Antilhas. Com a independência, os Estados Unidos se convertem em uma grande potência marítima, mas antes passam por uma experiência difícil devido à revolução náutica no século XIX. Em 1790, a marinha mercante renasce, e isso se vê refletido no seu comércio exterior, que passa de 124.000 toneladas em 1789 para 981.000 toneladas em 1810. As importações representavam, em 1789, 17.5%, e em 1810, 93%. Já as exportações americanas, em 1789, eram 30% e, em 1810, 90%. (MAURO, 1973, p.186)

A legislação americana incentiva o comércio marítimo com leis como a de 4 de julho de 1799, que reduzia em 10% os direitos de aduana, atingindo os produtos

importados por navios cujos proprietários ou construtores fossem cidadãos americanos, e a lei de 20 de julho de 1789, que instituía a entrada dos portos americanos um direito de 6 cents por tonelada para as embarcações construídas e adquiridas pelos americanos, de 30 cents por tonelada para embarcações construídas na América, mas que pertenciam a estrangeiros e 50 cents para as embarcações construídas no estrangeiro e cujos proprietários eram estrangeiros. Essas leis de 1789 possibilitaram aos Estados Unidos criar uma marinha de guerra para proteger a marinha mercante. Em 1826, o comércio exterior dos Estados Unidos atingiu 92.5% das embarcações americanas. Os estaleiros americanos vendiam muito ao exterior. Foi inaugurada, em 1816, a primeira linha de passageiros de Nova York – Liverpool. (MAURO, 1973, p. 187)

Entre 1830 e 1860, tanto os Estados Unidos como a Europa conheceram a revolução náutica do século XIX, período em que se generalizou o cálculo de longitude com a ajuda do cronômetro de precisão, as construções de embarcações de madeira foram substituídas pelas de ferro, o vapor substituiu a vela como fonte propulsora, e o número e tamanho dos navios sofreram um drástico aumento.

Em 1853, 22% da tonelagem americana eram constituídos por navios a vapor, quase todos de madeira, já que os americanos tiveram grande sucesso com o Clipper, modelo de navio rápido de madeira lançado em 1845. Já no ano de 1859, a demanda por navios nos estaleiros americanos cai, e estes não conseguem mais competir contra os navios europeus, que tomaram à dianteira e já construíam navios de ferro havia tempo. Em 1858, os Estados Unidos põem em movimento 244,000 toneladas; enquanto em 1859, 156,000, 92.5% do comércio exterior total dos Estados Unidos, e, em 1861, 65.2%. (MAURO, 1973, p. 187).

Já o continente europeu, a partir de 1870, passa por três grandes formas de expansão econômica no mundo: comercial, financeira e demográfica. Segundo Frédéric Mauro (1973), essa tríplice expansão foi facilitada pelos progressos consideráveis realizados no domínio dos transportes. Ele considera o transporte marítimo como o mais importante, pois a expansão econômica deu-se, sobretudo, em ultramar. (MAURO, 1973, p.199; STOPFORD, 2009, p. 26).

Em 1869, as embarcações à vela ultrapassam as embarcações a vapor quanto à tonelagem global. Os armadores estimam que a navegação a vapor não convém para o transporte em razão do preço do carvão. Para Mauro (1973), três tipos de transformações intervêm entre 1860 e 1914: um crescimento da frota

mercante, progressos técnicos na construção de navios e a abertura de novas vias marítimas.

Para 1870, a tonelagem bruta da marinha mercante mundial era superior a 19 milhões de toneladas, das quais três quartos eram representavam a marinha à vela. A Grã-Bretanha possuía 40% da frota mundial, com sete milhões de toneladas. A França estava com um milhão, o que a deixava no segundo lugar. Já para 1913, a tonelagem mundial bruta está acima de 49 milhões de toneladas, das quais 43 eram da marinha a vapor. A Grã-Bretanha continua com o primeiro lugar, com 19 milhões de toneladas, Alemanha em segundo, com cinco milhões de toneladas, Noruega em terceiro e França em quarto com dois milhões, seguidos de Itália e Países Baixos. (MAURO, 1973, p. 199)

Como os navios a vapor não podiam cobrir grandes distâncias, foram sendo substituídos pelo navio à vela que podiam levar maior quantidade de mercadorias. A construção dos navios de madeira foi substituída pelos navios de ferro; apesar do comprimento destes ser limitado e de sua manutenção ser mais dificultosa, seu tempo de duração era de 25 a 30 anos, duas vezes mais que os navios construídos com madeira. A Inglaterra, para 1870, já havia construído toda sua frota mercante em ferro, e para 1885, a metade da frota mercante passa a ser construída a aço, por ser mais leve e igualmente resistente. A tonelagem das embarcações não para de aumentar, já que navios grandes permitem economias na construção, no gasto do combustível e nos gastos de equipamento, além de resistirem melhor à ação do tempo à medida que a técnica das máquinas melhora. Após 1880, a utilização de navios de carga frigorífica permite o transporte de carne da América do Norte para América do Sul. A turbina, inventada em 1893, emprega a força viva do vapor no lugar da pressão, o que permite um aumento da velocidade e uma economia de 25% do carvão utilizado. Em 1900, é introduzido o combustível *mazout* (óleo para aquecedor), que faz com que os navios precisem de menos manutenção, permitindo uma economia de mão-de-obra e a realização de trajetos mais longos. Para 1914, a Inglaterra já possui embarcações superiores a 45.000 toneladas e Alemanha, de 58.000 toneladas. (MAURO, 1973, p. 199-201)

Com a abertura de novas rotas marítimas, o trânsito de navios se intensificou, já que se tornaram mais curtas as viagens e reduziram-se os custos de transporte. Em 1869, foi aberto o canal de Suez, que liga o Porto Said, porto egípcio no Mar Mediterrâneo, a Suez, no Mar Vermelho. A posse do canal foi concedida à

companhia dirigida por Ferdinand de Lesseps por 99 anos, ao final dos quais passou a ser dirigida pelo Estado egípcio a partir de 1956. O canal abre concorrência à rota do Cabo; com uma extensão de 163 quilômetros, permite que embarcações naveguem de Europa à Ásia sem terem que contornar a África pelo Cabo de Boa Esperança. Antes da construção do canal, as mercadorias tinham de ser transportadas por terra entre o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho. Em termos de distância, há uma redução econômica de 42% para o trajeto de Liverpool-Bombaim, de 24% para Liverpool-Yokohama, e de somente 8% para Liverpool-Melbourne. (MAURO, 1973, p. 202)

Em 1956, o presidente egípcio, Gamal Abdel Nasser, nacionalizou a companhia do canal, com o objetivo de financiar a construção da Barragem de Assuã, ou Represa Alta de Assuã, depois que os Estados Unidos se recusaram a fornecer os fundos para sua construção. França e Inglaterra eram os principais acionários do canal. O Presidente Nasser denuncia a presença colonial britânica no Oriente Médio e apoia os nacionalistas na Guerra de Argélia, o que faz com que França, Inglaterra e Israel façam uma operação militar chamada de operação *mosqueteiro* em 1956. Isto provoca a Crise do Canal de Suez, que dura uma semana. A ONU declara a legitimidade egípcia e condena a expedição de França, Inglaterra e Israel através de uma resolução. De 1967 até 1975, o canal permanece fechado devido à Guerra dos seis dias e só é reaberto em 1978.

O canal de Suez permite a passagem de navios de 15 metros de calado, mas para este ano (2010) seriam feitos trabalhos que permitam a passagem de navios *supertanker* (navios de grande porte) com até 22 metros de calado. Aproximadamente atravessam por ano 15.000 navios pelo canal, representando 14% do transporte mundial de mercadorias. Sua travessia demora de 11 a 16 horas.¹

Outra via marítima importante aberta no século XX, foi o Canal do Panamá. Ele foi inaugurado em 15 de agosto de 1914. A construção do canal de Panamá foi uma ideia conjunta dos Estados Unidos e a Inglaterra firmada no tratado de Clayton-Bolivar, de 1880; a Inglaterra, porém, logo desiste. Assim, Ferdinand de Lesseps decide criar uma sociedade para a construção do canal, com negociações com a Colômbia, já que o Panamá era então território parte daquele país.

¹ Para maiores informações ver a página oficial do Canal de Suez: <http://www.suezcanal.gov.eg>

Esta sociedade, no entanto, faliu em 1887-1889, fato este conhecido como o “escândalo do Panamá”. Imediatamente, os Estados Unidos compra da França o projeto e inicia com o Panamá, após sua independência da Colômbia, novas negociações para a construção do canal em 1903, empreendimento feito com o intuito de ligar o oceano Pacífico ao Atlântico.

Desse modo, diminuiu-se a distância entre a costa ocidental e a Europa, evitando assim que as embarcações tivessem que realizar o contorno da América do Sul. O canal de Panamá é finalmente concluído em 13 de agosto de 1913. Os navios fazem uma trajetória de Liverpool a São Francisco, que passa de 13.500 milhas para 7.800 milhas, e o trajeto de Liverpool a Valparaíso passa de 8.700 milhas para 7.200 milhas. O canal foi um triunfo estratégico-militar muito importante para os Estados Unidos e revolucionou os padrões de transporte marítimo. A complexa série de eclusas permitia até mesmo a passagem dos maiores navios da época. (MAURO, 1973, p. 202. FITZGERALD, 2005, p. 35-37).

Depois de várias décadas, em 7 de setembro de 1977, o presidente dos Estados Unidos, Jimmy Carter, e o presidente de Panamá, Omar Torrijos, assinam o Tratado Torrijos-Carter, no qual os Estados Unidos cedem o controle e administração do canal e a Zona do Canal aos panamenhos a partir de 31 de dezembro de 1999. Atualmente o Canal de Panamá esta sendo ampliando com um novo jogo de eclusas (compartimento do Canal do Panamá por onde passam os barcos) para que navios com maior porte (*post-panamax*) possam transitar pelo canal. Segunda a Autoridade do Canal de Panamá, o projeto de ampliação terminará em 2014. Desde sua abertura em 15 de agosto de 1914, realizaram-se 943.042 travessias no Canal de Panamá.²

Prosseguindo a história da navegação no início do século XX, durante a Primeira Guerra Mundial, nos Estados Unidos, a Shipping Board cria outra agência, a Emergency Fleet Corporation, com um capital de 50 milhões de dólares para a construção de um grande número de navios mercantes. Seu objetivo era estabelecer uma verdadeira ponte através do Atlântico. Abrem-se estaleiros navais, sendo que o Hog Island em Filadélfia tem uma grande capacidade que o equipara a todos os estaleiros da Grã-Bretanha reunidos antes da guerra.

² Informações vistas na pagina oficial do Canal de Panamá: www.pancanal.com. Falar-se-á mais sobre o Canal de Panamá no capítulo três desta monografia.

2.3 O SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO APÓS A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Como a globalização imposta pelo fenômeno capitalista teve um grande impulso após a revolução industrial e, ainda, mais expressivamente após a Segunda Guerra Mundial, o transporte marítimo teve sua importância cada vez mais evidente. Assim, por volta de 1950, as exportações mundiais totalizavam pouco mais de 60 bilhões de dólares, atingiram mais de 570 bilhões de dólares em 1973 e provavelmente chegaram a um trilhão de dólares no fim da década de 1970. Dos 600 bilhões de dólares em 1974, mais de 135 bilhões foram gastos em transporte marítimo e terrestre, incluindo despesas de transbordo e armazenagem nos portos. O transporte marítimo foi responsável por cerca de 39 bilhões de dólares do total utilizado para os transportes terrestres, fluvial, costeiro. (NOVAES, 1976, p. 1).

O mercado de navegação passou por duas grandes mudanças no século XX: uma no transporte de carga geral e outra no transporte de grânéis. Durante os anos de 1960, o crescente volume de carga inviabilizou o sistema de manipulação de carga geral então empregado. Esse sistema tratava a carga de maneira individual, embalando uma a uma. As cargas passaram então a ser agrupadas em unidades padrão, contêineres ou paletes, o que proporcionou ganhos em economia, segurança, rapidez e facilitou a interface com os outros modais, agilizando a retirada da carga do navio e a sua colocação imediata em caminhões ou trens.

Como consequência, no início da década de 1960, uma mercadoria transportada da Europa para os Estados Unidos poderia levar alguns meses para chegar, atualmente gastam-se apenas alguns dias. Em resumo, a nova forma de organizar a carga nos navios resolveu o problema fundamental deste setor da indústria e permitiu o desenvolvimento da economia global (STOPFORD, 1997, pág.4)

A revolução no transporte de grânéis é decorrente de uma nova abordagem para o tipo de operação, a qual tornou-se um elo na cadeia logística, onde a produtividade passou a ser o foco das atenções. Foram desenvolvidos sistemas de manuseio de carga de grande rapidez, que integravam o sistema de transporte como um todo. O custo de transporte a granel ficou tão reduzido que, em alguns casos, tornou-se mais vantajoso importar certas matérias primas de países distantes do que

comprá-las de fornecedores próximos, que transportam o material por vias terrestres.

O escalonamento das dimensões dos navios tornou-se um elemento chave permitindo que o transporte de granéis passasse a usufruir cada vez mais das economias de escala; no período de 1945 a 1995 os navios-tanque tiveram seu tamanho multiplicado por 20 vezes, e os navios de granéis secos por 10 a 15 vezes (STOPFORD, 1997, pág. 4).

Em termos operacionais, três fatores podem ser considerados fundamentais na evolução do transporte marítimo: o aperfeiçoamento nas técnicas de manuseio de carga, a unificação da carga e a introdução do conceito de carga (*transshipment*).

A respeito ao manuseio da carga, nos últimos 100 anos foram realizados progressos de vulto no projeto e na construção naval, objetivando transporte mais rápido e mais econômico entre os pontos do globo, mas os sistemas de carga e descarga nos terminais até a década de 1970 não acompanharam a mesma evolução. Como resultado dessa defasagem, os navios muitas vezes acabavam permanecendo mais tempo nos portos do que no mar. Em 1950, os custos de operação, no porto, de um cargueiro convencional passaram a ser maiores do que o custo no mar, assim, o aperfeiçoamento de técnicas novas para manuseio da carga ganhou grande prioridade. (NOVAES, 1976, p. 18).

Sobre a unificação da carga, o primeiro passo foi a introdução no transporte marítimo do *pallet*, ou estrado, associado à utilização de empilhadeiras. Mas a unificação de carga geral atingiu seu máximo ponto através da utilização maciça dos contenedores. Após a Segunda Guerra Mundial, chegou-se à conclusão de que o aperfeiçoamento do movimento da carga geral na operação de carga e descarga era um imperativo de ordem econômica. Conseqüentemente, durante a década de 1950, dispensou-se grande quantidade de dinheiro e esforços na solução do problema. (NOVAES, 1976)

Na dinâmica do transporte marítimo, um pouco antes em 1956, criou-se o primeiro deste serviço em larga escala na navegação oceânica. Malcolm Mc Lean, então presidente da Mc Lean Trucking Co., transformou quatro petroleiros em porta-contenedores e construiu cerca de duas centenas de cofres de carga.

Sua ideia era desenvolver um sistema fechado de transportes no qual os caminhões os fossem apanhar, carregados pelo usuário, levando-os diretamente para o cais onde seriam embarcados. Mc Lean colocou seu sistema em operação

por meio de uma subsidiária, Pan-Atlantic Steamship Co., que se converteu na Sea Land em 1961 e expandiu sua operação de contenedores rapidamente, servindo os principais portos dos Estados Unidos e ligando-os a Porto Rico e Alaska. A Sea-Land era, em 1975, a maior empresa de navegação operadora de contenedores no mundo, possuindo cerca de meia centena de navios com aproximadamente 20.000 caixas de 35 pés de comprimento. (NOVAES, 1996)

Em 1957, outra firma americana, a Matson Navigation Company, operando na rota Califórnia-Havaí, desenvolveu um sistema operacional próprio. Com o sistema de Havaí implantado, a Matson lançou um serviço para o Japão e, em 1967, associou-se a duas grandes empresas de navegação, a Showa Kainn e a Nippon Yusen Kaisha.

Após as experiências da Sea-Land e da Matson, outras empresas lançaram seus serviços na rota do Pacífico, a Grace Lines investiu 7 milhões de dólares em 1959 num sistema integral para a Venezuela, mas teve que cancelar o serviço quando os estivadores venezuelanos se recusaram a manusear as caixas. As experiências isoladas levaram as Conferências de fretes, tanto no Atlântico como no Pacífico, a proteger seus signatários. Para isso, estipularam sobretaxas para a carga transportada em cofres, visando a retardar a adoção em larga escala do sistema. (NOVAES, 1976)

A contragosto dos signatários das Conferências de Fretes do Atlântico Norte, a Sea-Land rompeu definitivamente a barreira introduzindo em abril de 1966 um serviço exclusivo de contenedores ligando semanalmente a Europa à Nova York. Para vencer a concorrência, organizou um plano de vendas agressivo para toda a Europa, tendo assinado acordo com 325 empresas rodoviárias européias para efetuar o transporte terrestre naquele lugar. Em consequência da agressividade demonstrada pela Sea-Land, as outras empresas de navegação foram obrigadas a tomar posição. A Americam Export Isbrandtsen decidiu pela conversão rápida de dois grandes navios minérios.

Tirando seus navios convencionais da linha do Atlântico Norte, a Isbrandtsen organizou uma subsidiária, a Containers Marine Lines, que passou a oferecer nessa rota, a partir de janeiro de 1967, um serviço quinzenal somente de contenedores. Empresas europeias formaram cartéis para exploração de contêineres. Seis companhias representando quatro países europeus investiram cerca de 200 milhões

de dólares na Atlantic Container Line, que iniciou suas operações na linha do Atlântico Norte em 1967.

A corrida não tem atraído apenas as empresas de navegação e as administrações portuárias. Também as empresas rodoviárias, que constituem o complemento natural de um sistema transatlântico, e as ferrovias, que vêm apresentando alterações radicais no seu sistema de operação. As consequências principais de seu emprego foram o aumento do porte de velocidade, barateamento dos custos e reformulação radical na sistemática de operação portuária. (NOVAES, 1976, p. 22, STOPFORD, 2009, p 41)

A concepção do *transshipment* ou transferência de carga de um para outro meio de transporte ou veículo baseia-se na utilização de supernavios, mesmo com calado maior do que o admissível nos portos de destino pode levar a vantagens econômicas substanciais nas principais rotas do globo. Para isso, constrói-se um terminal de transferência, passando o produto para barcos menores com calado adequado às profundidades dos portos receptores.

Segundo Novaes (1976), sua consequência principal é o incentivo de construir navios ainda maiores e o surgimento de alguns superportos, que absorvem e exportam muito mais carga do que a região circunvizinha seria capaz de absorver ou produzir por si própria. Exemplos marcantes destes portos é o terminal de contenedores de Nova York (Port Elizabeth) e o porto de Rotterdam.

Na interação navio/porto cabe destacar que a operação eficiente de navios mercantes está intimamente associada à existência de portos e terminais adequados, tanto do ponto de vista físico como sob o aspecto operacional. O grande problema enfrentado pelas entidades portuárias em todo o mundo é o de transformar portos convencionais, de concepção e construção antiga, em terminais modernos, adequados ao recebimento de navios de maior porte e com características operacionais mais sofisticadas.

Na localização de um porto convencional, preferiam-se locais juntos a águas protegidas, tais como estuários, rios, baías etc. Essa exigência se prendia ao fato de que as embarcações antigas, em virtude de suas proporções reduzidas, não podiam suportar a ação de ondas, ventos e correntes quando atracadas. Esses portos, construídos há muitos decênios atrás, ainda estão em uso, sendo provável que continuem em operação por muito tempo devido aos vultosos investimentos realizados.

Não é somente o aspecto de localização física que caracteriza os portos convencionais. Sob o ponto de vista operacional há também características bem marcantes. As mercadorias, durante séculos, eram transportadas e manuseadas em conjunto, isto é, não havia segregação por tipo de produto. Essa operação correspondia ao que hoje ocorre com a chamada carga geral. Trata-se de um conjunto de mercadorias, as mais diversas, devidamente embaladas de modo a evitar contaminação, extravios, etc. Assim eram transportados, numa mesma embarcação, sacos de açúcar, madeira, fardos de couro e peles, tonéis de vinho, tambores de óleo etc. (NOVAES, 1996, p. 23)

O porto convencional refletia, no seu arranjo físico e na sua prática operacional, essas peculiaridades. Não havia basicamente distinção entre os diversos berços de atracação, nem tampouco era necessário dispor de equipamento portuário diferenciado para os vários tipos de carga. As quantidades relativamente reduzidas dos diversos embarques e a multiplicidade de tipos faziam com que os processos de manuseio, controle, fiscalização, armazenagem e transporte terrestre se convertessem em operações complexas, exigindo grande contingente humano e extensas instalações para seu funcionamento. Daí o fato de que a grande maioria dos portos convencionais acabou gerando núcleos urbanos à sua volta. Com o tempo esses núcleos transformaram-se em cidades, chegando mais tarde a perturbar, ou mesmo a sufocar em alguns casos, a operação portuária. (NOVAES, 1976, p.23-24)

Com o advento do transporte especializado, iniciado com os petroleiros, seguido pelos granéis sólidos e posteriormente estendido à carga geral por meio dos contêineres, quebrou-se a estrutura antiga, mudando radicalmente a concepção portuária. O primeiro passo foi o de instalar equipamentos especializados tais como sugadores para cereais, descarregadores de caçamba para carvão, fertilizantes e outros tipos de granéis sólidos, correias transportadoras e silos; bombas; canalizações e tanques para petróleo e seus derivados; guindastes, e pátios para contenedores etc.

A inadequação física representada por limitações de calado, canais de acesso etc. somada às deficiências operacionais e institucionais e à evolução da engenharia portuária, fez com que se desenvolvessem novos projetos de características totalmente novas. Surgiram assim os terminais, que avançam mar adentro (*off-shore*) e que podem receber navios de grande porte. Posteriormente

foram construídas ilhas artificiais para embarque de granéis sólidos e instalações flutuantes para carga e descarga de petróleo. Instalações desse tipo são denominadas mais apropriadamente de terminais, em lugar de portos, pois, embora operando grandes tonelagens anualmente, exigem reduzidos contingentes de pessoal e de serviços suplementares.³ (NOVAES, 1976).

2.3.1 Transporte Marítimo de Petróleo

No que diz respeito ao transporte de petróleo, sua evolução está intimamente ligada a fatores conjunturais que têm ocorrido em épocas bem nítidas da história econômica mundial. No período anterior à II Grande Guerra, os combustíveis eram exportados principalmente pelos Estados Unidos e Venezuela como produtos refinados. Segundo Novaes (1976), a guerra trouxe três mudanças fundamentais nesse esquema: a) o consumo de combustível cresceu muito, passando os Estados Unidos a desempenhar o papel de importador, acarretando o desenvolvimento em larga escala dos poços petrolíferos do Oriente Médio. Esse fato fez aumentar o fator de escala no transporte de petróleo, favorecendo o transporte do óleo não refinado; b) por razões estratégicas os países importadores, que sofreram restrições na sua cota de combustível durante o conflito, foram compelidos a construir suas próprias refinarias, passando a importar o produto na forma bruta; e c) as experiências na construção de petroleiros, usando a técnica da soldagem, finalmente deram resultados satisfatórios. Após uma série de tentativas chegou-se ao domínio tecnológico da soldagem e ao desenvolvimento de métodos modernos de fabricação, possibilitando a construção de grandes petroleiros com substancial redução nos custos de aquisição por toneladas de porte bruto (TPB). Como resultado, o transporte de pequenas quantidades de vários produtos refinados deu lugar ao transporte a longas distâncias de grandes quantidades de petróleo bruto. Essa mudança foi o início da era do superpetroleiros, que ainda hoje está em evolução quando se trata de embarcações com maior capacidade. (NOVAES, 1976, p. 28)

³ Exemplo típico é Fós, situado junto a Marselha. Esse terminal apresenta profundidade de 21,5 m contra apenas 12,5 do antigo porto. Com isto pode receber navios-tanques de 250.000 a 300.000 tpb.

Com a crise de Suez, foram os japoneses os primeiros a construir superpetroleiros; hoje em quase todos os países com tradição naval já se constroem navios de grande porte. Em 1970, a classe de petroleiros na faixa de 250.000/300.000 tpb passou a ser a mais procurada, suplantando a de 200.000/250.000 mais em voga nos anos anteriores, e os estaleiros japoneses passaram a deter mais de 40% de tonelagem encomendada no mundo. Acompanhando a crise mundial de petróleo, surgiu, após um período de acomodação, um excesso de oferta de navios de grande porte, com sensível queda nas taxas de frete.

No Brasil, com a construção de diques de grande capacidade pela indústria naval e com as encomendas de Petrobrás e Docenave, também se verifica a tendência no sentido de utilizar petroleiros e graneleiros de grande porte, embora sujeita à conjuntura do mercado internacional de fretes. Verificou-se um crescimento extraordinário do porte dos petroleiros a partir de 1950. (NOVAES, 1976, p. 30).

O título de maior navio do mundo pertence ao petroleiro Knock Nevis, da Noruega, com 485,4 metros de comprimento e 68,9 metros de largura. Este navio começou a navegar em 1981, batizado de Seawise Giant. Em 1988, foi bombardeado por caças iraquianos durante a Guerra Irã-Iraque, sendo depois reformado, voltando a navegar em 1989, renomeado Happy Giant. Em 1991, voltou a ser renomeado Jahre Viking, nome pelo qual se tornou mundialmente famoso. Em 2004, deixou de navegar e transportar petróleo, foi novamente renomeado Knock Nevis e passou a funcionar como um navio FSO (Floating Storage and Offloading – Base Flutuante de Armazenamento de Produtos Petrolíferos) no Qatar para a Maersk Oil.

2.3.2 Transporte de Granéis

Já com relação ao transporte de granéis sólidos, a partir de 1945 acentua-se a tendência em todos os meios de transporte no sentido de uma maior especialização. Um dos resultados foi a ampliação do uso dos graneleiros, projetados para serem carregados e descarregados através de equipamento de alta

velocidade de transbordo. Como consequência, muitas mercadorias até então transportadas em sacos passaram a ser carregadas a granel.

Segundo Novaes (1976), após a II Guerra Mundial, com o aumento do fluxo de matérias-primas a granel, surgiu o graneleiro especializado, projetado para transportar um único tipo de produto. Esses já eram concebidos de maneira semelhante aos petroleiros destinados ao transporte de carga líquida. Com a crise de Suez os armadores perceberam o risco econômico da especialização e adotaram solução mais flexível: graneleiros de múltipla finalidade que, embora um pouco mais caros e exigindo limpeza de porões em alguns casos, ainda assim traziam vantagens. Surgiu a ideia das viagens triangulares: num segmento é transportado óleo, no outro se viaja em lastro e no terceiro carrega-se granel sólido. A ideia vingou de tal maneira que 40% da tonelagem de graneleiros encomendados ou em construção correspondem a esse tipo. Grande parte dos navios convencionais vem sendo substituída por graneleiros de múltipla finalidade, cuja flexibilidade de operação os torna mais atrativos para os armadores.

2.3.3 Navio de Carga Geral

Outro tipo de navio é o de carga geral, construído para carregar cerca de 4.000 contenedores, este tipo de navio recebeu o título de maior meio de transporte já construído. Essas embarcações podem levar até 12 passageiros e aplicasse-lhes as classificações gerais, legais de construção dos navios mercantes. Os cargueiros são cada vez mais dotados de meios tecnológicos e de maquinaria de ponta que lhes transmite uma maior automatização. Atualmente, o volume de carga seca mundial é transportado por navios de carga com um carregamento de contenedores de aço de 12 metros de comprimento e 4 metros de altura. Eles são especificamente desenvolvidos para serem levantados por guindastes colocados na embarcação e nos comboios ou caminhões para facilitar a distribuição. São os mais numerosos que operam a nível mundial, mas a utilização generalizada de navios porta-contêineres e outros tipos de navios retiraram aos navios de carga geral o seu mercado tradicional. Os navios de carga geral podem transportar todos os tipos de mercadorias e materiais para qualquer parte do mundo, o que lhes deu o termo de

“tramp”. Os dois tipos de navios mais comuns são o *multipurpose* e o Box-Type. (NOVAES, 1976, p.48)

A criação dos navios portas-contêiner data dos anos 1950 e a sua evolução constitui uma das mais marcantes facetas da engenharia naval do século XX. A capacidade dos navios porta contenedores é medida em TEU's (*twenty foot equivalente units*). A designação FCC (*full container carrier*) é por vezes utilizada para distinguir os navios que se destinam exclusivamente ao transporte de contenedores e por isso são equipados com guias nos porões. Os portas-contêiner são utilizados em serviço de linha normalmente combinando o transporte transoceânico em navios de grandes dimensões com a distribuição em navios feeders, os quais são autodescarregadores, equipados com gruas para poder servir portos menores e menos desenvolvidos. Os navios porta-contêineres apresentam vários tamanhos. Os Fedeer, com uma capacidade de 100 a 499 TEU's, os feedermax, suportam de 500 a 999 TEU's, os Handy, carregam 1.000 a 1.999 TEU's, Sub-Panamax, 2.000 a 2.999 TEU's, Panamax 3.000 a 4.500 TEU's e os Post-Panamax que suportam mais de 4.500 TEU's. (STOPFORD, 2009).

2.3.4 Os navios RO-RO

Esses tipos de navios são embarcações em que a carga entra e sai dos porões na horizontal ou quase na horizontal e geralmente sobre rodas, como automóveis, autocarros e caminhões etc. O desenvolvimento dos primeiros navios porta-contêineres despertaram o interesse na procura de soluções alternativas para a movimentação de cargas unitizadas, e assim surgiram os navios roll-on/roll-off ou RO-RO. O N/M comet, foi construído em 1958 nos Estados Unidos para transportar veículos militares. Este navio foi o protótipo para vários projetos que surgiram pouco depois nos Estados Unidos e na Europa. (NOVAES, 1976, p. 78).

2.3.5 Os navios porta-barcaça

Eles surgiram nos anos 60 como uma solução eficiente para o transporte de cargas originadas no rio Mississipi e destinadas a portos europeus servidos por rios. Os primeiros navios LASH (lighter aboard ship) transportavam 89 barcaças de 60' (18.8 m) com capacidade para 370 toneladas de carga por unidade. As barcaças são posicionadas a bordo por meio de uma grua pórtico. Nos anos 70 surgiu outra solução para o transporte de barcaças com maiores dimensões, com capacidade de 840 toneladas de carga. (NOVAES, 1976, p. 74).

Pode-se constatar através da história que o setor de transporte marítimo tem evoluído através do tempo, melhorando imensamente o transporte de mercadorias de todo tipo e, assim, aumentando o comércio internacional entre países.

3 IMPORTÂNCIA DO SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO NA ECONOMIA MUNDIAL

Neste capítulo será abordada a importância do setor marítimo para a economia mundial. A descrição realizada será desenvolvida com base em dados elaborados pelos relatórios da Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) entre os anos de 1970 e 2007, além de conceitos de Stopford e Fernando González Laxe.

Esta análise se faz necessária porque existe um consenso entre os mais diversos estudiosos do setor que a economia da indústria marítima apresenta resultados cíclicos, com períodos de grande euforia e outros de grande depressão. Para Stopford (1997), algumas variáveis influenciam nesse comportamento, pelo lado da demanda, ressalta-se o nível de atividade da economia mundial; o nível de intensidade do transporte marítimo de commodities; a distância média das viagens; eventos políticos; e os custos de transporte. O que acaba acarretando uma instabilidade no mercado da navegação marítima.

Já no lado da oferta, Stopford destaca o que influencia o desempenho da economia marítima é a capacidade de transporte da frota mundial em toneladas, a produtividade desta frota, a capacidade de produção pelos estaleiros de novos navios, as perdas e demolições de navios, que afetam a capacidade da frota e as taxas de frete

Por outro lado, Fernando González Laxe, diretor do Instituto Universitário de Estudios Marítimos da Universidade da Coruña, na Espanha, em seu Boletim Económico de Informação Económico Espanhola (ICE) nº 2717, considera que os processos de liberalização do comércio mundial e a descentralização da produção tem acelerado os ritmos de crescimento dos intercâmbios internacionais, com a globalização, tendo incentivado as redes de transporte e acentuado o uso do mar como via de comunicação.

Fernando González Laxe aponta que o transporte marítimo apresenta vantagens em relação ao terrestre e ao aéreo, por poder transportar maior quantidade mercadorias, por seu baixo custo e por sua flexibilidade de utilização, além de abranger uma atividade internacional, em que qualquer empresa pode

exercer sua atividade com independência, não interessando sua nacionalidade localização. O pesquisador espanhol aponta ainda, que o transporte marítimo é beneficiado pela intensa competitividade, alimentada pelas facilidades outorgadas por alguns países, que oferecem “livres matrículas” ou “bandeiras de registros” para a ampliação dos meios de transporte.

No boletim do ICE é destacado que a utilização de navios especializados, construídos e equipados em função das características que precisa o transporte da mercadoria e das suas necessidades de armazenamento, tem beneficiado o setor marítimo por propiciar um transporte mais eficiente. Por outro lado, cresce o modelo de transporte conhecido como *tramp* - um sistema de embarcação pelo qual o navio vai de um porto a outro sempre que exista uma carga lucrativa, sem ter um calendário fixo.

A evolução do transporte marítimo e as incorporações tecnológicas derivadas têm desenvolvido o transporte multimodal, que, por sua vez, tem estimulado os intercâmbios transoceânicos. Esta dinâmica acelerou os processos de forte concentração geográfica e das rotas específicas do tráfico e dos intercâmbios, conforme o boletim do ICE.

3.1 A NAVEGAÇÃO COMERCIAL E OS ANOS 1970

Conforme o relatório da UNCTAD, sobre o transporte marítimo, o comércio marítimo internacional tem uma tendência de crescimento no longo prazo, porém sua evolução ano após ano pode registrar flutuações negativas. Nos anos de 1970, o motivo principal da oscilação da movimentação marítima se dava pela baixa taxa de crescimento da economia mundial, principalmente em 1971, em comparação com 1970.

O mesmo documento aponta que um dos motivos do baixo crescimento da navegação comercial naquela época era o pequeno número de países que participavam do comércio mundial. Eles eram muito dependentes do sucesso das nações ricas para obterem bons resultados (UNCTAD (1972-73, p. 5).

Em 1973, a navegação comercial cresceu devido a escassez de petróleo nos Estados Unidos e as grandes compras de cereais feitas em grande escala pela extinta União Soviética e os Estados Unidos.

A indústria mundial de transportes marítimos nesse período também teve progressos em outras áreas. A revolução tecnológica fez com que os países desenvolvidos que possuíam grandes marinhas mercantes foram obrigadas a reduzir a mão-de-obra utilizada nos navios e nas instalações costeiras por tonelada de carga transportada e manipulada.

A navegação marítima registrou, nesse período, uma tendência de evolução do tamanho médio dos diferentes tipos de navios. Os que mais cresceram foram os navios de cisterna⁴, os graneleros⁵ e os mineralereiros⁶ (UNCTAD1972-73, p. 20-21).

Também passou a ter importância fundamental o transporte de matérias primas e de petróleo procedentes de diversos locais, que tornaram-se decisivos para o funcionamento de grandes indústrias dos países desenvolvidos.

Já no aspecto institucional continuou a ocorrer uma evolução contínua do setor. Esse avanço aconteceu devido a dois fatores principais. O primeiro foi a revolução tecnológica que aconteceu e que levou os países desenvolvidos que possuíam grandes marinhas mercantes a se verem obrigados a reduzir a mão-de-obra utilizada nos navios e nas instalações costeiras por tonelada de carga transportada e manipulada. O segundo fator foi a importância que o transporte de matérias primas e de petróleo procedentes de fontes distintas tiveram para o funcionamento da economia de mercado (UNCTAD p.113).

3.2 A NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E O TRANSPORTE MULTIMODAL NA DÉCADA DE 1980

Ingressando na década 1980, o relatório de 1985 aponta que naquele ano foram transportados 3.330 milhões de toneladas de carga, cerca de um por cento a

⁴ Navio equipado com reservatórios para transporte de líquidos.

⁵ São os navios destinados ao transporte de grandes quantidades de carga a granel: milho, trigo, soja, minério de ferro, etc.

⁶ Navios especializados no transporte de mercadoria pesada a granel.

menos que em 1984. Já a propriedade das embarcações continuou concentrada nos países desenvolvidos. Por outro lado, a participação dos países em desenvolvimento subiu para a 17,1% em 1985, em comparação com os 15,9% de 1984, enquanto os países socialistas da Europa Oriental e da Ásia eram proprietários de 8,8% da frota mercante mundial naquele ano (UNCTAD, 1985, p. 11).

A participação dos países em desenvolvimento na frota mercante mundial seguiu sendo consideravelmente mais baixa que sua participação no tráfico marítimo internacional. Assim, em 1985, 37% da carga de tráfico internacional, combinando exportações e importações, procedia dos países em desenvolvimento, entretanto esses países possuíam 17,1% da tonelagem em peso morto ou "Dead Weight Tonnage – DWT (indicador da capacidade de um navio para transportar carga, combustível e provisões). Já os países desenvolvidos de economia de mercado, que direta ou indiretamente (através da frota de livre matrícula) possuíam 73,1% da tonelada mundial, geravam 56% do tráfico total.

Quase todos os índices de contratação de fretes mostraram em 1985 uma tendência decrescente. As exportações marítimas mundiais correspondente aos países em desenvolvimento também caíram. Quanto as mercadorias descarregadas, a parte correspondente dos países do terceiro mundo diminuiu de 27,2% em 1983 para 25,7% em 1985.

O transporte multimodal, nos anos 1980, passou a adquirir cada vez mais importância em todo o mundo pela necessidade de se agilizar os procedimentos de distribuição da carga nas suas distintas fases, beneficiando tanto os governos como a indústria. (UNCTAD, 1985, p. 51-52).

Para contribuir com essa tarefa, seminários para altos funcionários foram organizados pela UNCTAD na África e na Ásia, onde foram conhecidas as vantagens e desvantagens do transporte multimodal e tratou-se de se melhorar o ambiente para a introdução do transporte multimodal.

No aspecto institucional ocorreu em 1985, a Conferência das Nações Unidas sobre as condições de matrículas dos navios, em Genebra, na Suíça. Foram realizadas duas reuniões: uma, de 15 de janeiro a 15 de fevereiro; e outra, de 15 de fevereiro a 19 de julho. A conferência foi convocada em cumprimento da resolução 37/209 da Assembleia Geral, de 20 de dezembro de 1982, para considerar adoção de um acordo internacional sobre as condições para a aceitação de navios nos registros marítimos nacionais. O encontro terminou com a realização de sua sessão,

ocorrida em 20 de fevereiro de 1986, quando se aprovou um convênio das Nações Unidas sobre as condições de inscrições dos navios.

Em paralelo, a esta conferência, um subgrupo de técnicos, reuniu-se de 24 de setembro a 5 de outubro de 1984, num Grupo de Trabalho para debater a regulamentação internacional do transporte marítimo. Foram elaboradas diversas propostas, além de um conjunto de cláusulas internacionais não obrigatórias relativas ao seguro marítimo de cascos e ao seguro marítimo da carga. As sugestões foram encaminhadas a Comissão de Transporte Marítimo da Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento.

Por outro lado, a secretaria da UNCTAD executou um total de 50 projetos de assistência técnica financiados pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Esses programas se referiram basicamente a serviços de assessoria e consultoria e de capacitação (concessão de bolsas de estudo e formação coletiva). No total, foram investidos pelo PNUD em formação e qualificação profissional aproximadamente 2,2 milhões de dólares.

Na metade da década de 1980, o Programa TRAINMAR⁷ ampliou ainda mais seu papel em relação a capacitação do transporte marítimo. Foram estabelecidos quatro novos centros de capacitação e desenvolvimento de novos cursos, a facilitação de um intercâmbio de material didático e a organização de cursos. O TRAINMAR, naquele período, já tinha formado 350 instrutores e organizado 225 cursos para 3.000 administradores de países em desenvolvimento. Estas atividades visaram o melhor desempenho do setor portuário, como também geraram fundos para novos programas de capacitação, gestão e manutenção promovidos pela UNCTAD.

3.3 MUDANÇAS NA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS NOS ANOS DE 1990

As grandes transformações ocorridas na década de 1990, na política e na economia, como a queda da União Soviética e a consolidação da hegemonia dos Estados Unidos na liderança mundial também tiveram reflexos na economia

⁷ Programa TRAINMAR – Programa da ONU em Gestão Portuária e Transporte Internacional.

marítima. Nessa década, a economia marítima registrou um período de grande crescimento. Em 1990, o volume do tráfico internacional cresceu pelo quinto ano consecutivo, chegando a alcançar os 4 milhões de toneladas, com um aumento de 3,1% em relação a 1989.

No que se refere ao Brasil, governado na época pelo presidente Fernando Collor de Melo, ocorreu a implantação de uma série de medidas de liberação do comércio internacional e de sua política marítima. Foi um fato destacado pela Revista da UNCTAD de 1994, pela importância do país na economia mundial e por representar uma abertura dos portos significativa em relação às políticas praticadas pelos governos anteriores brasileiros.

Neste sentido, o novo governo brasileiro reduziu pela metade o antigo imposto de 50% sobre a carga de importação (denominada de sobretaxa sobre a carga para financiar a renovação da marinha mercante). Também acabou com as restrições a importação pelo Brasil de certos grupos de produtos. Por último, o país com a maior economia da América do Sul acabou com a reserva de mercado das companhias membros das conferências para o transporte de café e cacau, dois produtos de exportação essenciais para o Brasil. Essas medidas fizeram que as indústrias brasileiras, principalmente as do setor automotivo (produção de veículos), tivessem que modernizar suas plantas industriais, para concorrer com os automóveis importados que começaram a chegar ao mercado brasileiro, de diversas partes do mundo.

Analisando os indicadores dos países industrializados, observa-se que os dados divulgados pelo relatório de 1994 apontam para um crescimento real do PIB de 3,1% nos negócios dos países industrializados, enquanto a economia marítima dos países em desenvolvimento registrou um acréscimo de 5,6%. O volume das exportações mundiais de mercadorias aumentou em 9% em 1994, mais que o dobro da taxa de 1993. Foi o maior aumento anual desde 1976. Esse aumento de deu principalmente pela forte recuperação do comércio da Europa ocidental e ao fortalecimento da expansão dos intercâmbios na Ásia, América do Norte e América Latina. (UNCTAD, 1994, p. 16)

Na América Latina, a forte demanda procedente da América do Norte e do interior da região geraram um aumento das exportações de 10,5%, o que representou um maior incremento anual em volume desde 1983.

Pode-se observar que o tráfico marítimo mundial alcançou um nível sem precedentes de 4.460 milhões de toneladas no período. Já o total de serviços do comércio mundial em toneladas aumentou 2,8 % em 1994 em relação a 1993, alcançando a 19,5 bilhões.

O documento da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento aponta que a participação combinada da frota mundial se manteve quase no mesmo nível do ano de 1993 (67,5%), enquanto a participação dos países em desenvolvimento teve um pouco aumento significativo, chegando a 22,6%.

No que se refere à concentração na propriedade da frota marítima prosseguiu nos anos 1990. Os países desenvolvidos e os de livre matrícula mantinham 67,5% do total das embarcações. Já a participação das nações em desenvolvimento passou para 22,6%, ante 22,3% em 1993.

No campo político/institucional um acontecimento relevante foi a reunião em Genebra, do Grupo Intergovernamental Misto UNCTAD/OMI, em dezembro de 1994. Nesse encontro, foi apresentado um conjunto de projetos para um convênio sobre o embargo preventivo de navios, medida que significou uma garantia jurídica, no caso de uma embarcação ser alvo de algum processo judicial.

É importante destacar que um pouco antes do encontro antes mencionado, em outubro de 1994, em Columbus, no Estado de Ohio, nos Estados Unidos, reuniram-se ministros e dirigentes de todo o mundo num Simpósio Internacional das Nações Unidas sobre Eficiência Comercial. Neste sentido, foram propostas formas originais de melhorar a eficiência do comércio internacional que poderiam dar lugar a uma diminuição anual de custos de até 100.000 milhões de dólares para o ano de 2000, visando aumentar a competitividade do transporte marítimo.

Já no aspecto gerencial, os anos de 1990 marcaram uma reestruturação institucional em numerosos portos, aumentando a participação do setor privado, em especial através de empresas mistas. Tais empresas, no geral, concentram-se nas atividades de desenvolvimento de contêineres. Os principais países que adotaram mudanças na sua gestão foram: Argentina, China, Coreia do Sul, Filipinas, Moçambique e Rússia.

Os governos com as alterações, como a concessão para a iniciativa privada da administração dos portos, buscaram a redução de custos e modernização dos equipamentos dos terminais portuários, aumentando a competitividade para agilizar as exportações dos seus países junto a outros mercados. Os países reconheceram

que o seu acesso ao desenvolvimento econômico passava pelo incremento do comércio internacional. As nações passaram a entender que um funcionamento deficiente dos portos poderia obstaculizar o desenvolvimento comercial e até desincentivar os investimentos.

Já em 1994, um acontecimento importante na navegação marítima foi a comemoração dos 80 anos do Canal do Panamá, uma das mais importantes rotas de navegação do mundo. Nessa época, o Canal ainda era administrado por uma junta diretiva binacional integrada por nove membros, dos quais cinco norte-americanos e quatro panamenhos. O Panamá passou a administrar o Canal sozinho a partir de 1999. Esse tema não será analisado neste capítulo, mas no próximo capítulo, quando a pesquisa se concentrará na economia do Panamá e a importância do seu canal.

3.4 O COMÉRCIO MUNDIAL E A INDÚSTRIA MARÍTIMA NA DÉCADA DE 2000

Os anos 2000 começaram com um crescimento relevante da Indústria da Navegação Marítima, registrando um crescimento de 3,8%, enquanto em 2001 a produção mundial subiu 1,3% (UNCTAD, 2000, p.1).

Em 2001, o comércio mundial foi fortemente abalado pelos ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, juntamente com a posterior ação militar no Afeganistão. Como consequência disso, os seguros pagos pela empresas de navegação tiveram um aumento, entre 25 e 30%, a partir de fevereiro de 2002, o que acarretou um aumento dos custos das empresas de transporte marítimo e das cargas em geral.

Quando os problemas foram superados, cinco anos depois, no ano de 2006, o mundo voltou a ter um período de forte crescimento econômico, baseado na expansão de algumas nações dinâmicas em países em desenvolvimento. Em 2006, o PIB mundial cresceu 4,0%, o segundo maior incremento dessa década. Esse grande impulso se deu pelo notável e sustentável crescimento das economias da China e da Índia, além de outras nações em desenvolvimento. Os países desenvolvidos, no entanto, cresceram 3,0%.

Observa-se que o volume de comércio mundial de mercadorias, nesse mesmo ano de 2006, registrou um aumento de 8,0%, um reflexo do crescimento firme do processo de globalização e da maior integração econômica dos países. Só a China aumentou em 22,0% suas exportações. A quantia de mercadorias transportadas chegou a 7.400 milhões de toneladas.

Nessa mesma época, conforme dados da UNCTAD de 2006, ocorreu um crescimento das economias dos países asiáticos acima da média, com as exportações da região tendo crescido 18%, beneficiando-se da excelente demanda mundial. Já o Azerbaijão, beneficiado pelas exportações de petróleo, registrou o maior crescimento do PIB com um incremento de 31% nos primeiros anos da década de 2000. Também os países em desenvolvimento da região asiática continuaram aumentando suas reservas de divisas em volumes consideráveis alcançando a soma significativa de 2,5 bilhões de dólares.

Em 2006, os países desenvolvidos embarcaram 36,2% das mercadorias, enquanto que das mercadorias descarregadas esse percentual chegou a 57,9%. Já nos países em desenvolvimento as mercadorias embarcadas no mundo foram de 61,1%, chegando a um total de 41,4% das descarregadas.

Com relação ao controle da frota mundial até 2006 não ocorreram grandes alterações. Os países desenvolvidos continuaram na liderança com a propriedade de 65,9% das embarcações; os países em desenvolvimento, 15,2%; enquanto as nações com economias em transição, 2,9%.

Por outro lado, as negociações para facilitar o intercâmbio entre a Organização Mundial Marítima e os países que participam do organismo, suspensas em meados de 2006, por falta de acordo em diversos pontos sobre a navegação comercial, foram retomadas em fevereiro de 2007. Esses encontros do Grupo de Negociação sobre a Facilitação do Comércio se dirigiram sobretudo a buscar propostas sobre medidas específicas de agilização das transações que acabariam fazendo parte de um acordo posterior.

Nas reuniões ainda foram debatidas questões jurídicas que regulamentam o transporte marítimo, como normas e pautas que se referem a cadeia marítima, com as participações da Organização Mundial de Aduanas (OMA), a Organização Marítima Internacional (OMI) e a Organização Internacional de Normatização (ISO), conforme relatório da UNCTAD, de 2007.

Em maio de 2007 foi aprovada uma nova Convenção Internacional sobre a eliminação dos restos de naufrágios, uma medida na linha sócio-ambiental, visando a preservação do meio-ambiente. Com a liderança da Organização Marítima Internacional (OMI), e passou-se a trabalhar por um projeto de convênio internacional para a reciclagem segura e ambiental racional dos navios.

Entre as propostas que foram aceitas e passaram a vigorar na navegação marítima comercial, estão as seguintes:

- Publicação e notificação dos regulamentos comerciais e as disposições sancionadoras, incluída a publicação na Internet e o estabelecimento de um ponto único de investigação nacional.
- Intervalo entre a publicação e a entrada em vigor.
- Direito de apelação e mecanismo correspondente em uma união aduaneira.
- Eliminação gradual da obrigação de recorrer a agentes de aduanas.
- Formulários uniformes, requisitos documentários e procedimentos relacionados com o despacho das importações dentro de uma união aduaneira.
- Critérios objetivos de classificação de taxa aduaneira. (UNCTAD, 2007, p. 99)

Essas medidas objetivaram uma maior padronização das atividades administrativas da indústria da navegação marítima. Também visaram a implantação de controles uniformes nas alfândegas dos países, visando o fim das distorções que eram praticadas em alguns países com o objetivo de beneficiar determinados grupos econômicos, além de estabelecer critérios equânimes de tramitação dos documentos relativos às mercadorias. Todas essas propostas, em resumo, tinham como objetivo maior agilidade e transparência no segmento marítimo, além da busca por maior eficiência e redução de custos nas operações portuárias.

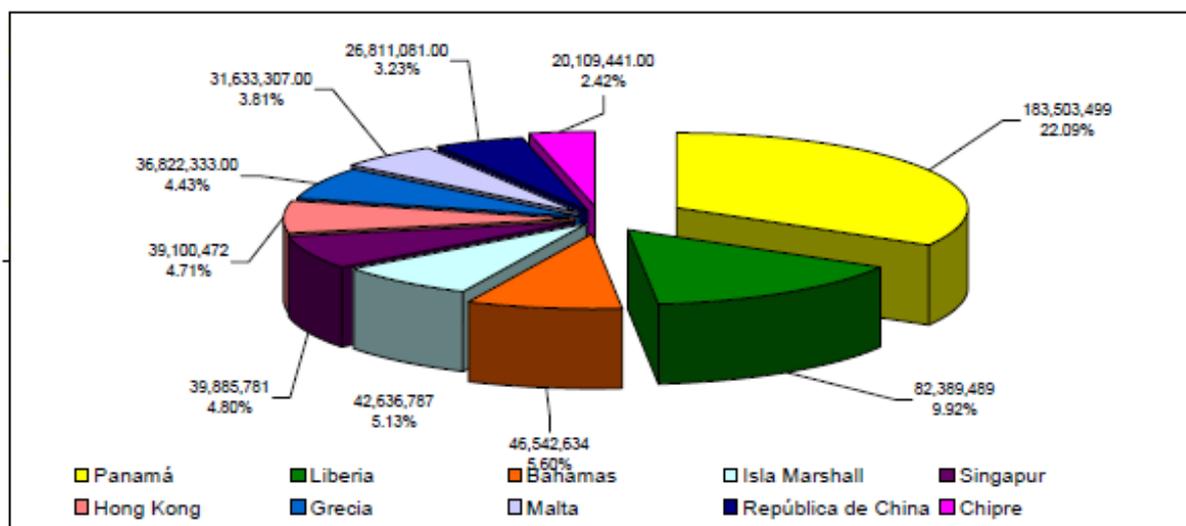
A seguinte tabela mostra as dez principais frotas mercantes a nível mundial segundo a Lloyd's Register, Farplay (Al 31 de dezembro de 2008) junto com um gráfico onde se pode observar melhor que países levam a liderança. A mesma

apresenta os países, o número de navios, as toneladas brutas, a tonelagem de peso morto, idade média dos navios e a porcentagem total mundial.

| DIEZ PRINCIPALES FLOTAS MERCANTES A NIVEL MUNDIAL (31/12/2008) | | | | | |
|---|-----------------|------------------------|----------------------|-------------|--------------------|
| Bandera | No Naves | Toneldas Brutas | Peso Muerto | Edad | % del total |
| Panamá | 8,065 | 183.503.499,00 | 269,543,668 | 19.25 | 22,09 |
| Liberia | 2,306 | 82.389.489,00 | 123,690,991 | 12.71 | 9,92 |
| Bahamas | 1,446 | 46.542.634,00 | 57,438,179 | 15.86 | 5,6 |
| Isla Marshall | 1,265 | 42.636.787,00 | 67,857,399 | 10.42 | 5,13 |
| Singapur | 2,451 | 39.885.781,00 | 58,720,040 | 10.39 | 4,8 |
| Hong Kong | 1,371 | 39.100.472,00 | 64,152,469 | 12.07 | 4,71 |
| Grecia | 1,498.00 | 36.822.333,00 | 62,963,986 | 23.47 | 4,43 |
| Malta | 1,532.00 | 31.633.307,00 | 50,330,661 | 15.59 | 3,81 |
| República de China | 3,916.00 | 26.811.081,00 | 39,074,162 | 24.24 | 3,23 |
| Chipre | 1,016.00 | 20.109.441,00 | 31,085,408 | 14.12 | 2,42 |
| Total Mundial | 99,741 | 830,704,412 | 1,156,672,146 | 27 | 100.00 |

Tabela 1

DIEZ PRINCIPALES FLOTAS MERCANTES A NIVEL MUNDIAL POR TRB Y PORCENTAJES. AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2008.



Fuente: Lloyd's Register, Fairplay

Gráfico 1

4 O CANAL DO PANAMÁ E A SUA IMPORTÂNCIA ECONÔMICA

Neste terceiro capítulo, a pesquisa mostrará a importância do setor de transportes marítimos para o Panamá e o Canal do Panamá para a navegação mundial, sua história e os seus reflexos na economia daquele país. Para tanto, primeiro se fará uma apresentação da República do Panamá e depois do Canal do Panamá.

O Panamá fica localizado próximo à linha do Equador, e ocupa o istmo que une a América do Sul à América Central. O país é banhado ao norte pelo Mar das Caraíbas, ao sul, pelo Golfo do Panamá e o Oceano Pacífico, e tem limites a leste com a Colômbia e a oeste com a Costa Rica. De clima tropical, a região possui cerca de 1,5 mil ilhas, a maioria no litoral do Pacífico, tendo quase 30% de sua área ocupada por reservas de proteção ambiental. (<http://www2.mre.gov.br/dcc/panama.htm>).

O regime de governo do país é república presidencialista. Sua divisão administrativa é feita com base em nove províncias e três reservas indígenas com autonomia. Sua população aproximada é de 3,3 milhões de habitantes, dos quais 70% são eurameríndios⁸, 20 % ameríndios⁹ e 10% ibéricos¹⁰. Sua capital é a Cidade do Panamá, com 1,1 milhão de habitantes, seguida em importância pelas cidades de San Miguelito, Tocumen e David.

O idioma oficial do país é o Espanhol. Já a religião católica é praticada por 87% da sua população, sendo os outros 13% divididos pelo islamismo, outras religiões, ateus e sem religião. A região onde está localizado o país era o centro da cultura chibcha até a chegada dos espanhóis em 1501. Mais adiante, em 1821 quando se uniu à Colômbia, o país se tornou independente da Espanha. Já a separação do Panamá da Colômbia se deu em 1903 com a rebelião apoiada pelos Estados Unidos.

A economia do Panamá baseia-se no setor de serviços, em especial nas operações ligadas ao Canal do Panamá e a zona livre de comércio de Colón, bem

⁸ Eurameríndios – Mestiçagem entre europeus e índios.

⁹ Ameríndios – Índio, Indígena ou nativo americano.

¹⁰ Ibérico – Nascidos na península ibérica.

como o aluguel da bandeira panamenha para registro de navios e as operações portuárias, entre outros. A moeda oficial do país é o Balboa, mas a utilizada de fato é o dólar norte-americano. O país registrou, em 2008, um Produto Interno Bruto (PIB) de US\$ 42.446 milhões, para um PIB per capita de US\$ 12.503 mil.

Na agricultura panamenha, os produtos mais cultivados são a banana, a cana-de-açúcar, o arroz, o milho e o café. Também a pesca é importante, bem como a produção mineral de sal. Já em relação aos produtos industrializados, eles visam, basicamente, atender o mercado interno, com destaques para a construção civil, indústria da cerveja, cimento, materiais de construção e refino de açúcar.

Em 2009, os dados oficiais apontam que o Panamá exportou 16,209 milhões, sendo que os principais produtos foram: bananas, camarão, açúcar, café e roupas. Estados Unidos, Espanha, Países Baixos, Suécia e Costa Rica, pela ordem, foram os países que mais adquiriram as mercadorias panamenhas.

Já em relação as importações, o Panamá comprou 16,715 milhões de outras nações. A relação de mercadorias é composta por bens de capital, alimentos, bens de consumo e produtos químicos. Os seus principais parceiros comerciais nas importações foram os Estados Unidos, Antilhas Holandesas, Costa Rica e Japão.

4.1 O CANAL DE PANAMÁ

O Canal do Panamá é tão importante para o país que existe até um ministério para tratar do assunto, trata-se do Ministério dos Assuntos do Canal. Conforme Omar Enrique Iturralde Shailer, a história do Canal do Panamá é um dos fatores que Su título de Doctor en Leyes lo obtuvo en la Universidad de Miami con la distinción determina o desenvolvimento histórico, o andar da luta política que ocorreu na sociedade panamenha no transcurso de várias décadas. A ideia da construção de uma via transísmica entre os oceanos Atlântico e Pacífico surgiu no século XVI, ela estava impregnada na mente dos europeus e habitantes do hemisfério ocidental (ITURRALDE 2007, p. 43).

O mesmo autor aponta que acrescenta que as explorações dos supostos traçados do canal no século XIX e princípios do século XX, suscitou uma grande atividade na vida não só dos panamenhos, mas também na população de outros

países, como Colômbia, Nicarágua e México e em toda a América Latina em geral. Esta construção afetou o balanço do desenvolvimento da rede de transporte regional e mundial, ativou o crescimento da economia e o desenvolvimento social de vários países. A grande importância econômica, política e estratégico-militar do canal agitou o interesse das potências mundiais.

Os governos, os círculos diplomáticos, as entidades empresariais, a imprensa e a sociedade científica estiveram envolvidos em várias discussões, com o objetivo de viabilizar uma solução para construção do Canal do Panamá. A luta pelo domínio desta artéria de caráter mundial, pela determinação das condições de sua construção e exploração, influenciou no desenvolvimento das relações internacionais. Nos séculos XIX e XX, o contexto desses problemas e contradições, foi levantado por muitos países da América Latina, Europa, Estados Unidos e a Rússia (ITURRALDE 2007, p. 43).

O Canal do Panamá conta com 79,6 quilômetros de extensão, cortando o istmo do Panamá, ligando assim o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, no Panamá. O Canal possui quatro grupos de eclusas¹¹ no lado do pacífico e uma no Atlântico. Sua inauguração ocorreu no dia 15 de agosto de 1914. Porém, a história de sua criação remontou muito tempo.

Em 1523, sob o reinado de Carlos I, da Espanha, ocorreu a primeira tentativa de se utilizar o local para o transporte de mercadorias. Outras experiências sem sucesso foram tentadas até o século XIX, quando se cogitou em transportar as embarcações por ferrovia através do istmo.

Já em 1878, o francês Ferdinand de Lesseps, construtor do Canal de Suez, obteve uma concessão do governo da Colômbia, que controlava o Panamá, autorizando a sua companhia a iniciar as obras de abertura do canal. O projeto de Lesseps constituía-se na abertura de um canal ao nível do mar. Porém, na prática, sua equipe de engenharia não conseguiu uma solução adequada para o problema do curso do Rio Chagres, que atravessava em diversos pontos o traçado projeto para o canal. Da mesma forma, a abertura do rio ao nível do mar, que implicava na drenagem completa do rio, representava um enorme desafio para a engenharia do final do século XIX.

¹¹ Eclusas - uma obra da engenharia hidráulica através da qual é possível transportar barcos por canais com diferenças de altitude (para cima ou para baixo) através de um sistema de comportas.

A tentativa de construção do Canal do Panamá continuou a ser desejada pela Inglaterra e os Estados Unidos. Anos depois, o presidente norte-americano Theodore Roosevelt pressentindo a importância militar e econômica da região por ligar os oceanos Atlântico e Pacífico iniciou negociações com a Colômbia (então dona da área) para obter a permissão necessária para conclusão das obras não concluídas pelos franceses. Em 2003, os dois países assinaram o Tratado Hay-Herran, mas o documento não foi ratificado pelo Senado da Colômbia.

Os norte-americanos, em uma jogada política intervencionista, deram a entender aos rebeldes panamenhos, que fariam a construção do canal. Para isso, incentivaram os panamenhos para que se insurgissem contra os colombianos, oferecendo a proteção da marinha dos Estados Unidos, em caso de um conflito com a Colômbia pela independência do país. Com o navio U.S.S. Nashville, em águas panamenhas, o Panamá acabou proclamando sua independência em 3 de novembro de 1903. Em troca, os panamenhos permitiram aos Estados Unidos o controle da zona do Canal do Panamá em 23 de fevereiro de 1904 por US\$ 10 milhões e de uma renda de 250 mil dólares a partir de 1913.

A obra, porém, não era fácil, tanto é que o primeiro engenheiro-chefe do projeto, John Findlay Wallace, afetado por doenças, pela pouca organização e sem condições de trabalho, acabou pedindo demissão um ano depois. Já John Stevens, o segundo engenheiro-chefe da obra, optou pela construção de um canal com eclusas, sugerindo o controle do curso do rio Chagres através de um aterro de grandes dimensões, formando uma barragem em Gatún. O lago artificial assim formado não apenas forneceria a água e a energia elétrica necessários à operação das eclusas, como também constituiria uma via líquida, que cobriria um terço da distância no istmo.

John Stevens obteve na construção de grande parte da infraestrutura necessária para as obras, como a construção de casas para os operários, a reconstrução da ferrovia do Panamá visando o transporte de carga pesada e o projeto de um método eficiente de remoção de entulho decorrente de rochas pela ferrovia. O engenheiro também se demitiu e deixou a construção do Canal, em 1907. A obra neste período teve como grande conquista a erradicação do mosquito transmissor da febre amarela, que havia vitimado aproximadamente 20 mil operários franceses.

O Canal de Panamá foi finalmente concluído já sob o comando do terceiro engenheiro-chefe, o coronel George Washington Goethals. Na sua gestão, os trabalhos de engenharia foram terminados com a construção de represas, de eclusas e de lagos em ambos os lados. Também foi feito o Corte Culebra. O corte faz parte do Canal do Panamá, une o Lago Gatún, e, portanto, o Oceano Atlântico, o Golfo do Panamá e o Oceano Pacífico.

A construção do corte foi uma das grandes obras de engenharia de seu tempo, o imenso esforço necessário para sua realização justifica-se pela grande importância do canal para a navegação e, em particular, os interesses estratégicos dos Estados Unidos.

Depois de dez anos de trabalho e escavação de um volume de material quase quatro vezes maior do que o inicialmente projetado, finalmente, as obras do Canal do Panamá foram encerradas no dia 10 de Outubro, de 1913, com a presença do presidente dos Estados Unidos, Woodrow Wilson, que adicionou pela primeira vez o botão para a explosão do dique de Gamboa. Após a conclusão das obras complementares, o canal entrou em atividade, em 15 de agosto de 1914. A obra representou para a época um grande progresso tecnológico. A sua complexa série de eclusas permitia até mesmo a passagem dos maiores navios da época. Dados oficiais apontam que 5.609 operários morreram durante a realização das obras, desses grande parte oriundos das Índias Ocidentais.

No campo das relações internacionais, a construção do Canal do Panamá representou para os Estados Unidos um reforço estratégico e militar. O país utilizou o canal durante a Primeira Guerra Mundial para revitalizar sua frota devastada no Oceano Pacífico. O Canal e a Zona do Canal foram administrados pelos norte-americanos até 1999, quando a administração passou a ser dirigida pelos panamenhos, conforme previsto pelo Tratado Torrijos-Carter, assinado em sete de setembro de 1977.

Atualmente, o canal passou a ser administrado pela Autoridade do Canal do Panamá (ACP), conforme o site oficial da instituição (www.pancanal.com). A entidade foi criada no capítulo XIV da Constituição Panamenha, que define privativamente a sua forma de administração, o funcionamento, a conservação, a manutenção, o melhoramento e a modernização do Canal, assim como suas atividades e serviços conexos, de acordo com as normas constitucionais legais

vigentes, a fim de que o Canal funcione de maneira segura, continua eficiente e rentável.

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

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

- nove membros são indicados pelo Presidente da República, com acordo do Conselho de Gabinete e ratificação da Assembleia Legislativa pela maioria absoluta dos seus membros.
- um membro será designado pelo poder Legislativo, que será de sua livre nomeação e remoção.
- um membro, que presidirá a Junta Diretiva tenderá a ser o Ministro de Estado para Assuntos do Canal. Este será indicado pelo Presidente da República. (www.pancanal.com)

Na atualidade, o Canal está passando por reformas. Após aprovação em referendo de 2006, as obras de ampliação do Canal do Panamá devem estar concluídas em 2014. Nesse ano, o canal abrirá suas comportas por meio de um novo conjunto de eclusas a tempo para as comemorações do seu centenário. A relevância da obra, conforme a professora da Universidade do Panamá, Vielka Vásquez de Ávila, é que pelo canal passa atualmente “4% do comércio mundial”, e graças à ampliação, terá plenas condições, a partir de 2015, de fazer frente ao que seria um possível aumento de até mais de 6% do comércio mundial pelo Istmo do Panamá (www.wharton.universia.net).

A mesma autora aponta que a ampliação em si implica o aumento do tamanho dos navios que transitarão pelo local. Com isso, o número de toneladas do Atlântico para o Pacífico praticamente duplicará, podendo chegar a 600 milhões ao

ano, ante os 340 milhões atuais. De acordo com informações fornecidas pela Autoridade do Canal do Panamá (ACP), órgão do governo que administra o canal, esse salto espetacular será possível porque o novo conjunto de eclusas possibilitará a travessia de navios de grande porte batizados de pós-panamax, cujas dimensões extraordinárias permitem economias de escala e, ao mesmo tempo, reduzem entre 7% e 17% o custo operacional por contêiner. Seus 366 metros de comprimento equivalem a mais de sete piscinas olímpicas e comportam em seu interior até 12.000 contêineres.

Uma das principais razões pelas quais as autoridades panamenhas decidiram pela ampliação do Canal foi à perda de competitividade da infraestrutura atual, que não permitia a passagem dos Post-Panamax. A crescente demanda por esses meganavios elevará a frota mundial de navios-contêineres em 37% em 2011, o que explica a necessidade imperiosa de adaptação do istmo às novas estruturas de navegação.

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

O Canal do Panamá serve a mais de 144 diferentes rotas de transporte em todo o mundo e conecta as principais artérias comerciais, oferecendo um serviço confiável e eficiente a todos os navios. A principal rota é a que une o Nordeste da Ásia com a Costa Leste dos Estados Unidos. Por essa rota em 2008 foram transportadas 83,7 milhões de toneladas de carga.

Já pela importante rota que une a Costa Oeste da América Central com a Costa Leste dos Estados Unidos ocorreu o transporte de 11 milhões de toneladas de carga.

Atualmente o canal de Panamá emprega 9.000 pessoas de todas partes do país, e aporta ao Tesoro Nacional de Panamá aproximadamente uns 200 milhões de dólares os que representam 15% de seus ganhos anuais, os quais são utilizados para melhorar as infraestruturas do país como educação, saúde, estradas, entre outras.

A seguinte tabela mostra as principais rotas comerciais do tráfico do Canal de Panamá.

Tabela 1: Principais Rotas Comerciais do Canal do Panamá

| Principales Rutas Comerciales del Tráfico del Canal de Panamá | | | | | | |
|---|-------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|---|---------------------------|
| Ruta Comercial del Buque | Año Fiscal 2010 | | Año Fiscal 2009 | | Porcentaje de Incremento o (decremento) | |
| | Toneladas Netas CP/SUAB | Cargas (Toneladas Largas) | Toneladas Netas CP/SUAB | Cargas (Toneladas Largas) | Toneladas Netas CP/SUAB | Cargas (Toneladas Largas) |
| Costa Este E.U.A - Asia (Lejano Oriente) | 122,598 | 83,224 | 119,513 | 79,113 | 2.6% | 5.2% |
| Costa Este E.U.A - Costa Oeste Suramérica | 25,857 | 23,848 | 30,852 | 23,641 | (16.2%) | 0.8% |
| Alrededor del Mundo | 183 | 151 | 542 | 330 | (66.3%) | (54.1%) |
| Europa - Costa Oeste Suramericana | 21,759 | 13,291 | 20,463 | 11,707 | 6.3% | 13.4% |
| Europa- Asia | 2,1 | 1,899 | 5,773 | 3,29 | (63.6%) | (63.6%) |
| Europa - Costa Oeste E.U.A/ Canadá | 7,655 | 7,738 | 6,781 | 7,321 | 12.9% | 5.7% |
| Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Centroamericana | 10,951 | 10,328 | 10,317 | 9,674 | 5.7% | 6.7% |
| Costa a Costa Suramericana | 18,607 | 12,702 | 14,043 | 9,819 | 32.4% | 29.2% |
| Antillas - Costa Oeste Centroamericana | 3,091 | 1,578 | 7,658 | 4,522 | (59.6%) | (65.1%) |
| Costa- a- Costa E.U.A (incluye Alaska y Hawaii) | 13,661 | 5,96 | 14,048 | 6,363 | (2.8%) | (6.3%) |
| Costa Este E.U.A./ Canadá - Oceanía | 2,119 | 1,413 | 3,458 | 1,776 | (39.8%) | (23.2%) |
| Costa Este Suramericana - Costa Oeste E.U.A./ Canadá | 3,982 | 3,496 | 3,158 | 3,178 | 26.1% | 10.0% |
| Sub Total | 232,563 | 165,628 | 236,606 | 160,735 | 1,80% | 3.0% |
| Otras Rutas | 67,24 | 39,188 | 61,707 | 37,16 | 8.8% | 5.1% |
| Total | 299,803 | 204,816 | 298,313 | 197,896 | 0.3% | 3.4% |

Fonte: Página oficial do Canal de Panamá. www.pancanal.com

4.2 REGISTROS DOS NAVIOS – EMBANDEIRAMENTO

O desenvolvimento do setor marítimo no Canal do Panamá têm suas motivações na Lei 8ª de 1925 pela qual estabelece o procedimento para a nacionalização e guarda de navios e estabelece outras disposições. Conforme Tomás A. Diaz R, a legislação considerou navios mercantes para os efeitos de registro, as embarcações destinadas ao transporte de carga e passageiros, barçaça, dragas, diques flutuantes ou quaisquer outro casco de madeira, cimento, ferro, o misto ou outra matéria, que se destine ou possa destinar-se ao serviço do comércio marítimo. (DIAZ 2004, p. 228)

De acordo com o mesmo autor, a legislação ofereceu uma série de incentivos para que as naves operadas por estrangeiros se abandeirem no Panamá. Os principais benefícios foram a desoneração dos impostos sobre lucros, liberdade para recrutar e administrar a dotação de tripulantes e taxas baixas de registro. Todas essas vantagens permitiram que os armadores manejassem seus navios com custos mais baixos. Desta forma, o registro panamenho logo adquiriu popularidade. (DIAZ 2004, p. 228)

Ainda segundo Tomás A. Diaz R, tão logo terminou a Segunda Guerra Mundial em 1945, o registro panamenho de naves voltou a ser visto como nicho

ideal para abandeirar os navios norte-americanos da série Liberty, os quais foram dedicados ao transporte de materiais para a reconstrução da Europa. Desta forma, muitos armadores norte-americanos cujas naves tinham perdido capacidade competitiva tiraram a bandeira dos Estados Unidos e começaram a abandeirar seus navios no Panamá, como forma de baixar seus custos de operação (DIAZ 2004, p. 229).

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

Durante a competição entre esses dois países, ninguém teve o maior interesse em cumprir as normas internacionais de segurança, nem os acordos para prevenção da contaminação dos mares. As bandeiras de conveniência tinham alcançado uma fatia importante na frota mercante mundial.

Em função dos descumprimentos das normas, fortes críticas e oposição de poderosas organizações de trabalhadores marítimos e portuários fizeram com que, em 1975, o General Omar Torrijos Herrera, então chefe de governo do Panamá, realizasse as alterações correspondentes e decidisse buscar meios para corrigir as deficiências tradicionais e melhorar a imagem e aceitação do seu registro, em especial, dentro da Organização Marítima Internacional (OMI). Nesse sentido, no final dos anos de 1970, o Panamá estabeleceu contatos com a entidade na busca de assistência técnica necessária para elevar a qualidade do registro panamenho (DIAZ 2004, p. 230).

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

O Panamá a partir de 1990 também passou a ser signatário da grande maioria dos convênios marítimos como a Convenção sobre o Direito do Mar (UNCLOS), a Segurança da Vida Humana no Mar (SOLAS), a Prevenção da Contaminação Marinheira (MARPOL), o Código de Geração da Seguridade

Marítima Internacional (ISM) e o Código sobre Padrão de Entretenimento, Certificação, Guarda da Gente do Mar (STCW).

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

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

- Zona Livre de Colón – A Zona Livre de Colón é a segunda mais importante do mundo, atrás apenas da de Hong Kong. Entre as operações que lá se realizam estão: transbordo de mercadorias, entre embarcações e aeronaves, armazenamento de mercadorias, processamento, encaixe de indústria leve e manufatureira, como também o armazenamento de mercadorias por períodos indeterminados para reexportação para outros países. Cabe destacar que a mesma aporta ao Tesouro Nacional de Panamá aproximadamente 30 milhões de dólares por ano, para serem utilizados em melhorar a infraestrutura do país.
- Centro Financeiro e Bancário Internacional – Panamá conta com mais de 125 bancos nacionais e internacionais operando no país. As instituições financeiras operam com uma estrutura especial, que agiliza os negócios realizados no Canal e com as demais atividades econômicas do país com investidores estrangeiros. O sistema financeiro conta com mais de U\$ 53 milhões em ativos.

- Seguro Marítimo – Devido a o país ser um centro financeiro e bancário, o Panamá tem um excelente sistema de operações de seguro e resseguro¹². Existem várias companhias do setor atuando na nação.
- Facilidades para Reparação de Naves – O lado do Pacífico do porto de Balboa conta com um dique seco que pode manejar todo tipo de naves. Também existem várias oficinas especializadas em reparações marítimas, no lado do Atlântico.
- Centro de Abastecimento de Combustíveis – O Panamá conta com um importante centro de abastecimento de combustível nos terminais portuários de Balboa e Cristóbal, assim como nos demais portos internacionais do setor do Caribe. Também oferece o serviço de abastecimento de combustível através de barcaças, que suprem os navios em área de ancorar (DIAZ 2004, p. 233).

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

Cabe destacar que, pela sua posição geográfica, o Panamá possui quatro portos de grande importância econômica para o país. O Manzanillo International Terminal (MIT) é um dos portos marítimos mais importantes na rota Atlântica, sendo considerado como um dos mais modernos da América Latina. Ele conta com acesso direto à Zona de Livre Comércio de Colón e por estradas à capital do Panamá e a outras cidades da América Central. O Manzanillo movimenta 70 mil Tamanho Padrão de Contêiner de 20 pés (TEUS) por mês. A empresa conta com 700 trabalhadores que trabalham em turnos rotativos durante todo o ano. (www.zonalibreinfo.com)

¹² Resseguro - É o seguro das seguradoras. É um contrato em que o ressegurador assume o compromisso de indenizar a companhia seguradora (cedente) pelos danos que possam vir a ocorrer em decorrência de suas apólices de seguro.

O Panamá Ports Company é uma subsidiária da empresa Hutchinson Whampoa, que administra os portos de Cristóbal localizado no Caribe e de Balboa no Pacífico. A Hutchinson Whampoa é uma gigante do setor marítimo com mais de 27 mil empregados em nível mundial, operando 44 portos em 22 diferentes países. O Porto de Cristóbal atende a barcos Panamax e Pós-panamax (de grande tamanho), oferecendo uma capacidade instalada de 1,5 milhões de TEUS. Já o de Balboa é um megaporto com capacidade de atender navios Panamax e Pós-panamax, podendo atender a 3 milhões de TEUS anualmente. O Porto de Balboa é um dos mais conhecidos do mundo, principalmente, pela grande quantidade de tráfego que flui através do Canal do Panamá. (www.zonalibreinfo.com)

O Colon Container Terminal, cuja operação é administrada pela multinacional Evergreen, também é um porto relevante. Trata-se de um terminal especializado no manejo de contêineres, carga geral e carga rodante com a mais avançada tecnologia para o transbordo rápido e eficiente da carga. Sua capacidade e tecnologia avançada permite movimentar 34 TEUS por hora e tem a capacidade de armazenar 400 mil TEUS no pátio de contêineres. O Colon Container Terminal emprega 350 funcionários, entre operários e administrativos. (www.zonalibreinfo.com)

Em 2009, no Panamá, o movimento de contêineres aumentou chegando a ser o principal centro de transbordo de contêineres da América Latina e do Caribe. Durante os últimos anos a evolução das atividades portuárias apresentaram o seu mais alto nível de crescimento e desenvolvimento, demonstrando o setor portuário panamenho um avanço importante ao final de novembro de 2008. Já que o movimento portuário cresceu 14,8%, em comparação com o mesmo período de 2007, quando não se movimentaram 3,705 milhões de TEUS.

Os portos panamenhos alcançaram, de janeiro a novembro de 2008, um total de 4.3 milhões de TEUS, conforme o administrador da Autoridade Marítima do Panamá, Fernando Solórzano. (<http://www.amp.gob.pa/>)

Todos esses dados que apresentamos acima demonstram o quanto é importante para o Panamá todo o segmento que envolve o Canal do Panamá e seus principais portos para a economia do país e do mundo. Deve-se registrar que o país tomou diversas medidas para se aprimorar no setor, dispondo, atualmente, de uma estrutura física e de logística das mais modernas do mundo para continuar crescendo nesse setor. O Panamá já começa a sentir os resultados desses

investimentos: no último Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 2010, o país está como o 5º melhor IDH da América Latina (54%), acima do Brasil (73%), do México (56%), de Trinidad e Tobago (59%), da Costa Rica (62%) e Peru (63%). (www.pnud.org.br/noticias/index.php?id01=3600).

A seguinte tabela, mostra a movimentação de contêineres no sistema portuário:

MOVIMENTO DE CONTENEDORES NO SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL DO PANAMÁ, (EM TEU'S) Anos 2000-2008.

| Porto | 2000 (cr) | 2001 (cr) | 2002 (cr) | 2003 (cr) | 2004 (cr) |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Total | 1,349,561 | 1,576,724 | 1,657,741 | 1,981,256 | 2,413,155 |
| Almirante | 11,132 | 17,827 | 15,344 | 13,948 | 16,781 |
| Container Colon Terminal | 180,087 | 210,446 | 280,411 | 335,066 | 420,14 |
| Coco Solo Norte | © | © | © | © | © |
| Colon Port Terminal | 2,3 | 1,308 | 1,304 | 1,333 | 2,062 |
| Chiriquí Grande | 7,892 | 2,538 | 8,508 | 8,212 | 3,178 |
| MIT | 1,015,987 | 948,635 | 943,159 | 1,125,780 | 1,459,960 |
| Balboa | 63,827 | 358,677 | 377,535 | 457,134 | 464,774 |
| Cristóbal | 68,302 | 37,214 | 31,48 | 39,773 | 46,186 |
| T. Samba Bonita | 0 | 0 | 0 | 0 | 74 |
| Bahía Las Minas | 34 | 79 | 0 | 0 | 0 |

MOVIMENTO DE CONTENEDORES NO SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL DO PANAMÁ, (EM TEU'S) Anos 2000-2008.

| Porto | 2005 (cr) | 2006 | 2007 | 2008 |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Total | 2,774,578 | 3,027,562 | 4,074,480 | 4,651,925 |
| Almirante | 13,226 | 8,587 | 14,002 | 9,846 |
| Container Colon Terminal | 473,624 | 614,036 | 774,234 | 616,502 |
| Coco Solo Norte | © | © | © | © |
| Colon Port Terminal | 2,253 | 1,683 | 1,958 | 1,982 |
| Chiriquí Grande | 2,872 | 2,606 | 3,882 | 5,582 |
| MIT | 1,580,650 | 1,331,267 | 1,255,916 | 1,600,792 |
| Balboa | 663,78 | 988,583 | 1,809,680 | 2,167,977 |
| Cristóbal | 38,173 | 80,799 | 159,701 | 249,244 |
| T. Samba Bonita | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Bahía Las Minas | 0 | 0 | 0 | 0 |

(p) cifras preliminares

(a): Este terminal portuário iniciou as operações de movimento de contêineres em 1998

(b): Este porto iniciou suas operações em novembro de 1997.

©: Este terminal portuário se deu em concessão a dois operadores privados.

(d): Este terminal portuário se deu em concessão a partir do ano 1998.

(e): Este terminal portuário iniciou a operação de movimentação de contêineres em 1998.

(k): Este terminal portuário iniciou suas operações em 1996.

(cr): cifras revisadas

Quadro 1

Fonte: Autoridad Marítima de Panamá. <http://www.amp.gob.pa/>.

5 CONCLUSÃO

O presente estudo teve como objetivo de pesquisa levantar suas abordagens na importância da navegação marítima para o comércio mundial, em especial, na relevância do Canal do Panamá para a economia do país e na ligação entre os Oceanos Atlântico e Pacífico feitas através desse mesmo canal, que comemorará o seu centenário de fundação em 2014.

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

Atualmente, conforme Kumar e Hoffman (apud NOBRE; SANTOS, 2005), do volume de transporte projetado para 2002, o transporte aéreo ficava com 0,20%, outros com 34,3% e o transporte marítimo com 65,43% - distribuídos da seguinte forma – 6,61% de carga containerizada, 4,60% de carga geral; 25,21% de granel seco e 29,01%, de granel líquido.

A monografia no seu primeiro capítulo fez um relato da história da navegação marítima, sua contribuição para o progresso das nações e o intercâmbio de produtos. Apresentou também os diversos modelos de transporte marítimos que existem, tais como: o transporte marítimo de petróleo; transporte de cargas; transporte de granéis; navio de carga geral; navios RO-RO; e Porta-barcaça. Onde se conclui que existe uma grande especialização no transporte marítimo adaptado a qualquer tipo de mercadoria.

No segundo capítulo, a pesquisa com base em relatórios oficiais da Conferência das Nações Unidas para o Desenvolvimento Econômico (UNCTAD), de 1970 a 2007, fez um estudo aprofundado dos principais acontecimentos no mundo comercial e institucional do transporte marítimo. Foi um período de grande progresso no setor, devido, principalmente, ao crescimento econômico registrado nos países em desenvolvimento e nas nações asiáticas, lideradas pela China, que passaram a comercializar produtos com vários países. Nessa época, ainda, ocorreram fortes transformações na gestão portuária, com diversos países adotando políticas de busca de maior eficiência na gestão dos portos, como forma de aumentar suas

divisas e conquistar novos mercados para os seus produtos. A conclusão principal é a de que o sucesso da navegação marítima está intimamente ligado ao crescimento da economia dos países, ou seja, o setor cresce quando a economia é pujante.

A pesquisa no seu terceiro capítulo analisou a importância do Canal para o mundo da navegação marítima e para o desenvolvimento do Panamá. Também foram apresentados os quatro principais portos do país e foi ainda destacado que o Canal do Panamá têm nove mil funcionários atualmente. A pesquisa mostrou os principais indicadores políticos, econômicos e sociais do Panamá, sua importância como Centro Financeiro e Bancário, o fato de possuir a Zona de Colón (a segunda maior área de livre comércio do mundo), bem como todo o cluster que o país dispõe para atender o transportador marítimo.

A monografia também fez uma apresentação da história do Canal do Panamá, sua importância estratégica na navegação mundial pela sua ligação dos oceanos Atlântico e Pacífico. Foram destacadas as dificuldades para conclusão das obras do canal, que, depois de iniciarem com engenheiros franceses, foram concluídas pelo governo dos Estados Unidos, em 1914. Mostrou-se ainda que os norte-americanos ficaram no comando do Canal até 1999, quando, finalmente, o controlado foi assumido pelo governo panamenho.

O estudo mostrou que pelo Canal do Panamá passa 4% da economia mundial e que, depois da conclusão das obras de sua ampliação, previstas para serem inauguradas em 2014 (quando do centenário de inauguração do Canal), deverá atender até mais de 6% do comércio mundial.

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

Essas obras de ampliação do Canal do Panamá permitirão a travessia de navios de grande porte batizados de pós-panamax, cujas dimensões extraordinárias permitem economias de escala e, ao mesmo tempo, reduzem entre 7% e 17% o custo operacional por contêiner. Todas essas novas medidas serviram para viabilizar ainda mais a economia do Panamá, bem como agilizar as rotas da navegação comercial marítima.

Em relação ao Canal do Panamá se constatou que o país depende muito do bom desempenho dos seus portos e do Canal para se desenvolver. Nesse sentido, deve-se ressaltar o planejamento estratégico que o país fez com vistas à modernização dos seus quatro principais portos, além das obras de ampliação do Canal do Panamá, que serão inauguradas em 2014, que vão permitir um incremento na economia do país, aumentando sua capacidade de recebimento de mercadorias e permitindo o ingresso de embarcações maiores.

Ao final do estudo deve-se registrar que os objetivos da pesquisa foram alcançados. Foi feita uma ampla análise da importância do setor de transporte marítimo no Mundo e no Panamá. Os dados comprovam que essa é a principal rede de circulação das mercadorias, com menor custo, segurança e eficiência. A pesquisa apontou que o transporte marítimo está em constantes mudanças, agregando novas tecnologias, modernizando seus portos, melhorando suas gestões, bem como aprimorando as legislações do setor para que os trâmites burocráticos sejam agilizados. Foi possível identificar que cada vez mais o transporte marítimo precisa de uma conexão intermodal, com a necessidade de uma rede de ferrovias e rodovias próximas aos portos para que as mercadorias cheguem aos seus locais de destino com mais rapidez. O estudo também identificou que o sucesso da navegação marítima está intimamente ligado ao crescimento da economia dos países.

Pela monografia, pode-se concluir ainda que o Panamá está preparado para enfrentar os desafios da concorrência internacional no setor de transporte marítimo. O país não ficou acomodado apenas no fato de ter um Canal com excelente localização, entre os Oceanos Atlântico e Pacífico. Ao contrário, procurou se especializar tornando-se um cluster (conjunto de empresas que se comunicam por terem características semelhantes e coabitarem no mesmo lugar) no segmento marítimo, permitindo que o transportador marítimo encontre em um único local toda a infraestrutura para desenvolver sua atividade com eficiência e competência. Quem chegar aos portos panamenhos irá dispor de tecnologia de ponta para desembarcar sua carga, armazenar seus produtos, enfim, de realizar seus negócios com outros países.

REFERÊNCIAS

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

CANAL DE PANAMÁ. <http://www.pancanal.com/>. Acesso em 20 out 2010.

COCATRAM. **Manual de Puertos de Centroamerica - 2010/2011**. 2010.

COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

Diaz R, Tomás A. **Panamá: Registro Aberto de Competencia y Calidad**. Revista Cultural Loteria. n. 454-455, Maio, Junho, Julho – Agosto de 2004.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. **Trinômio do mar: navegação, construção naval e portos**. Rio de Janeiro: Record, 1970

GERMAN, Segre. **Manual prático de comercio exterior**. São Paulo: Atlas, 2006

GOBIERNO NACIONAL DE PANAMÁ. Disponível em: http://www.presidencia.gob.pa/docs/IALN/Ministerios/min_asuntos_canal.pdf. Acesso em 30 out 2010.

FRÉDERIC, Mauro. **Historia Econômica Mundial 1790-1970**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

HEGENBERG, Leônidas. **Etapas da Investigação Científica**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1976, v.2.

HONG, Yuh Ching. **Gestão de estoques na cadeia de logística integrada: supply chain**. São Paulo: Atlas, 2006

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade**. São Paulo: Aduaneiras, 2004

LAXE, Fernando Gonzalez. **Economía marítima y tipologías portuárias**. Boletín Económico da ICE n. 2717. Del 21 de enero al 3 de febrero de 2002.

NOBRE, Marisa; SANTOS, Fernando Ribeiro dos. **O mercado de transporte marítimo**: especialização, evolução e os reflexos na logística internacional. XII SIMPEP – Bauru, SP, Brasil, 07 a 09 de novembro de 2005. Disponível em < http://www.simpep.feb.unesp.br/anais/anais_12/copiar.php?arquivo=NOBRE_M_O_mercado_de_transport.pdf > Acesso em: 10 jul. 2010

NOVAES, Antonio Galvão. **Economia e tecnologia de transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Almeida Neves, 1976.

ONU. **Desarrollo de los puertos**: mejoramiento de las operaciones portuarias e instalaciones conexas. ONU, New York, 1969.

Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Disponível em: www.pnud.org.br/noticias/index

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2004

SANTOS, Joaquim Rocha dos. **A indústria marítima mundial**: uma análise sob a perspectiva da dinâmica de sistemas. Dissertação. Universidade de São Paulo, 2007

SHAILEIR, Omar Enrique Iturralde. **História Del Canal de Panamá**. Revista Cultural Loteria n. 475, nov-dez 2007.

Site. Disponível em: www.wharton.universia.net

SMITH, Adams. **Inquérito sobre a natureza e as causas da riqueza das nações**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999

STOPFORD, Martin. **Maritime Economics**. Londres: Routledge, 1997

_____. **Maritime Economics**. Londres: Routledge, 2009

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte Internacional de Cargas**. Aduaneiras: São Paulo, 2003

UNCTAD. **Consultas en materia de transporte marítimo:** establecimiento de organismos nacionales y regionales de usuarios, consultas y negociaciones entre usuarios y armadores. Nueva York. Publicación de las Naciones Unidas, 1967.

UNCTAD. **El transporte marítimo y la economía mundial en 1972-73.** Nueva York y Ginebra. Publicación de las Naciones Unidas, 1972-1973.

_____. **El transporte marítimo y la economía mundial en 1985.** Nueva York y Ginebra. Publicación de las Naciones Unidas, 1985.

_____. **El transporte marítimo y la economía mundial en 1994.** Nueva York y Ginebra. Publicación de las Naciones Unidas, 1994.

_____. **El transporte marítimo y la economía mundial en 2002.** Nueva York y Ginebra. Publicación de las Naciones Unidas, 2002.

_____. **El transporte marítimo y la economía mundial en 2007.** Nueva York y Ginebra. Publicación de las Naciones Unidas, 2007.

ZONA LIBRE DE COLON. <http://www.zonalibreinfo.com/>. Acceso em 28 de outubro de 2010.

GLOSSÁRIO

Ameríndios: Índio, Indígena ou nativo americano.

Canal de Panamá: é um canal com 79,6 quilômetros de extensão, que corta o istmo do Panamá, ligando assim o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, no Panamá.

Carga Geral: Trata-se de um conjunto de mercadorias, as mais diversas, devidamente embaladas de modo a evitar contaminação, extravios, etc.

Contêiner: é um equipamento utilizado para transportar carga. Trata-se de um recipiente de metal ou madeira, geralmente de grandes dimensões, destinado ao acondicionamento e transporte de carga em navios, trens etc. É também conhecido como cofre de carga, pois é dotado de dispositivos de segurança previstos por legislações nacionais e por convenções internacionais. Tem como característica principal constituir hoje em dia uma unidade de carga independente, com dimensões padrão em medidas inglesas (pés). A unidade base geralmente considerada é o TEU (em inglês: twenty feet equivalent unit").

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

Eurameríndios: Mestiçagem entre europeus e índios.

FCC (*full container carrier*): é por vezes utilizada para distinguir os navios que se destinam exclusivamente ao transporte de contenedores e por isso são equipados com guias nos porões.

Feedermax: navios que suportam cargas de 500 a 999 TEU's,

Handy: Navios que carregam de 1.000 a 1.999 TEU's,

ISSO: Organização Internacional de Padronização.

Ibérico: Nascidos na península ibérica.

Mazout: tipo de combustível, (óleo para aquecedor), que faz com que os navios precisem de menos manutenção, permitindo uma economia de mão-de-obra e a realização de trajetos mais longos.

Navio de Carga Geral - Outro tipo de navio é o de carga geral, construído para carregar cerca de 4.000 contenedores, este tipo de navio recebeu o título de maior meio de transporte já construído

Navios Feeders: navios os quais são autodescarregadores, equipados com guias para poder servir portos menores e menos desenvolvidos.

Navio Porta-contêineres: é concebido especificamente para o transporte de contentores, os porões são equipados com guias ou celas, para receber e estivar os contentores "à medida", agilizando as operações de carga e descarga. Geralmente não dispõe de meios de carga próprios, guindastes ou guias, e costumam ter uma velocidade de serviço superior à dos cargueiros tradicionais. A tendência atual é para o gigantismo destes navios, existindo já em projeto unidades com capacidade

para mais de dez mil contentores de vinte pés (TEUS, *twenty foot equivalent unit*) também e usado para levar os contêineres para o porto.

Navios RO-RO: Esses tipos de navios são embarcações em que a carga entra e sai dos porões na horizontal ou quase na horizontal e geralmente sobre rodas, como automóveis, autocarros e caminhões etc.

Navios Supertanker: navios de grande porte com até 22 metros de calado.

Navio Tanque: Navios tanque, são utilizados para o transporte de líquidos, cereais entre outras cargas, podendo carregar desde centenas a milhares de toneladas de carga. São facilmente reconhecíveis pelos seus grandes compartimentos a bordo com grandes comportas, construídas de forma a deslizarem para os lados para facilitar a entrada da carga nos compartimentos.

OMI: Organização Marítima Internacional foi criada em 1948, em Genebra com o nome de Organização Consultiva Intergovernamental Marítima, e em 1982 mudaria o seu nome para Organização Marítima Internacional. É a agência especializada das Nações Unidas, tendo como objetivo instituir um sistema de colaboração entre governos no que se refere a questões técnicas que interessam à navegação comercial internacional, bem como encorajar a adoção geral de normas relativas à segurança marítima e à eficácia da navegação.

ONU: Organização das Nações Unidas (ONU), ou simplesmente Nações Unidas (NU), é uma organização internacional cujo objetivo declarado é facilitar a cooperação em matéria de direito internacional, segurança internacional, desenvolvimento econômico, progresso social, direitos humanos e a realização da paz mundial.

Pallet: Estrutura de agrupação da carga, fabricada geralmente com madeira. A funcionalidade do pallet é transportar carga que geralmente são frutas.

Panamax: Navios porta contêineres que suportam de 3.000 a 4.500 TEU's.

Petroleiros: são também navios-tanque, mas geralmente para o transporte de líquidos como os derivados do petróleo, gás natural, gás liquefeito, químicos, óleos, vinho. Podem transportar milhares de toneladas, embora sejam bastante importantes para a indústria, são dos navios que mais problemas ambientais representam.

Post-Panamax: navios de grande porte que suportam mais de 4.500 TEU's.

Sub-Panamax: Navios capazes de carregar de 2.000 a 2.999 TEU's.

TEU's (*twenty foot equivalente units*): é uma unidade de medida designada para os contêineres que significa Unidade Equivalente a Vinte Pés, que é o comprimento de um contêiner.

Tonelagem em Peso Morto: ou "Dead Weight Tonnage – DWT, indicador da capacidade de um navio para transportar carga, combustível e provisões).

TRAINMAR: Programa da ONU em Gestão Portuária e Transporte Internacional.

Tramp: um sistema de embarcação pelo qual o navio vai de um porto a outro sempre que exista uma carga lucrativa, sem ter um calendário fixo.

Transshipment: A concepção do *transshipment* ou transferência de carga de um para outro meio de transporte ou veículo baseia-se na utilização de supernavios, mesmo com calado maior do que o admissível nos portos de destino pode levar a vantagens econômicas substanciais nas principais rotas do globo. Para isso constrói-se um

terminal de transferência, passando o produto para barcos menores com calado adequado às profundidades dos portos receptores.

Transporte Multimodal: é a articulação entre vários modos de transporte, de forma a tornar mais rápidas e eficazes as operações de transbordo. O Transporte Multimodal é aquele em que serão necessários mais de um tipo de veículo para conduzir a mercadoria até ao seu destino final, deste modo serão utilizados desde caminhões, navios, aviões ou outro tipo de condução necessário para a entrega.

UNCTAD: Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento. Foi estabelecida em 1964, em Genebra, Suíça, atendendo às reclamações dos países subdesenvolvidos, que entendiam que as negociações realizadas no GATT não abordavam os produtos por eles exportados, os produtos primários. A UNCTAD é Órgão da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU).