



ALEXANDRE LOPEZ  
ENVIADO À CIDADE DO PANAMÁ

Enquanto governos municipais, estadual e federal discutem há 100 anos a construção de uma ligação seca entre Santos e Guarujá, o Panamá, que hoje possui o maior complexo portuário da América Latina, comemora em 2024 os 110 anos de seu famoso canal, inaugurado em 1914.

Sim, caro leitor. Há 110 anos, quando não existia nem sombra dos recursos tecnológicos e de engenharia que dominam o planeta hoje, o Panamá, atualmente a 81ª maior economia do mundo, inaugurava com a ajuda dos Estados Unidos uma obra faraônica considerada, até hoje, uma das maiores da história da humanidade.

Enquanto a ligação seca da Baixada Santista ainda não se transforma em reali-

# Canal do Panamá, sucesso logístico há mais de um século

Obra, de 1914, é considerada até hoje uma das maiores da história

dade, o Panamá conta com uma via artificial marítima com 82 km de comprimento. Ela foi construída no meio de uma floresta selvagem, com o auxílio de mais de 75 mil trabalhadores durante mais de 10 anos de trabalhos. Com isso, as rotas marítimas globais foram extremamente encur-

tadas e se tornaram mais seguras. Atualmente, cerca de 6% do comércio mundial passa por essa rota.

#### TECNOLOGIA

A *Tribuna* visitou o Canal do Panamá na última semana. Ele foi construído a partir de um sistema de eclusas, que permite a elevação

e o rebaixamento das embarcações em locais que apresentam desníveis entre os oceanos. De forma mais simples, é um elevador, feito de água, que eleva e rebaixa os navios.

Há 110 anos, o Canal do Panamá é responsável por melhorar o comércio mundial, o transporte e a conec-

tividade. Desde sua abertura, a via aquática transformou o comércio mundial, reduzindo tempos, distâncias e custos entre os centros de produção e de consumo. O canal serve de conexão a 180 rotas, de 170 países, por meio de 1.920 portos.

#### CAPACIDADE HÍDRICA

A operação do Canal do Panamá, porém, depende da sua capacidade hídrica. Apesar da sua grandiosidade, a ligação enfrenta, nos últimos meses, um período extremamente difícil por conta da seca que atinge a região, fazendo com que centenas de navios esperem dias para atravessá-lo.

Com o canal operando em ritmo mais lento, há um aumento nos preços e atrasos em toda a cadeia de abastecimento global.

No começo do ano, por exemplo, a Maersk emitiu um comunicado aos clientes afirmando que cargueiros oriundos da Austrália e da Nova Zelândia não utilizariam mais o caminho. Nesse caso, a carga seria transportada por meio terrestre.

O grande problema é que, ao entrar na estreita hidrovia, os navios sobem mais de 26 metros acima do nível do mar até o Lago Gatun. Do lado contrário, os navios descem. Se o Lago Gatun está seco, o sistema de bloqueio das eclusas não funciona.

Cada navio utiliza cerca de 200 milhões de litros de água doce na travessia e a maior parte dela acaba sendo despejada no mar. E é do mesmo Lago Gatun que vem a água da população panamenha que enfrenta dificuldades.