



JOSÉ MIGUEL CÁRDENAS/AMÉRICAS QUARTLEY

América Latina. O alarme soou já em 2018, quando o banco de desenvolvimento regional CAF determinou que a região precisava de US\$ 55 bilhões em investimentos até 2040.

ATRASO. Desde então, houve pouco progresso. O Porto de Montevideu está passando por uma expansão de US\$ 500 milhões, que dobrará o volume de carga internacional. A Guiana, rica em petróleo, está construindo um porto em Georgetown. Mas o maior projeto está no Peru, onde a estatal chinesa Cosco Shipping inaugurará em breve a primeira fase do Porto de Chancay, avaliado em US\$ 3,5 bilhões, perto de Lima.

Muitos outros portos, como Guayaquil, no Equador, Santos, no Brasil, e San Antonio, no Chile, continuam a ser atormentados por ineficiências e restrições de capacidade – bem como pelo aumento do crime organizado, à medida que os cartéis brigam por rotas lucrativas de contrabando.

O desafio tem menos a ver com construção e mais com inovação. A maioria dos portos da região está atolada em estruturas fechadas e obsoletas, observou o Banco Interamericano de Desenvolvimento, no ano passado. Entre as prioridades estão o reforço da governança, digitalização e adoção de inteligência artificial para antecipar acontecimentos e gerir o fluxo de mercadorias.

O aumento do tráfego no estreito, uma via navegável de 610 quilômetros que se assemelha ao símbolo matemático da raiz quadrada, re-



JOSÉ MIGUEL CÁRDENAS/AMÉRICAS QUARTLEY

Obras de um cais abandonado em Punta Arenas, no sul do Chile

flete em grande parte problemas globais. A seca minou os níveis de água no Canal do Panamá, onde o tráfego mensal caiu pela metade em relação ao pico de dezembro de 2021.

No Mar Vermelho, os rebeldes houthis têm disparado mísseis contra navios desde o ano passado, reduzindo as travessias no Canal de Suez em

novável, pode ajudar a substituir os combustíveis fósseis.

O mercado global de hidrogênio de baixas emissões pode aumentar de US\$ 1,4 bilhão hoje para US\$ 112 bilhões em 2030. É um cenário ousado para um recurso que ainda não é comercialmente viável.

Mas as empresas não se intimidam. Com ventos fortes e uma população escassa, Magalhães é o local ideal para produzir hidrogênio verde. A região atrai pelo menos 16 propostas de projetos à escala de 16 gigawatts, principalmente para exportação sob a forma de amoníaco e combustíveis sintéticos, ou e-combustíveis, que reciclam dióxido de carbono.

PROJETOS. Quase todos os aspirantes a produtores são empresas europeias que correm para cumprir os objetivos de reduzir as emissões e diversificar suas fontes de energia, afastando-se do gás russo.

A lista de projetos totaliza mais de 3,6 mil turbinas eólicas – 25 GW de capacidade instalada. Realisticamente, quatro ou cinco projetos poderão

surgir até a virada da década, o suficiente para transformar a paisagem. “Para Magalhães, será como voltar no tempo, quando éramos um porto livre e o tráfego de navios era enorme”, disse Maria José Navajas, diretora regional da agência estatal de desenvolvimento Corfo.

De forma encorajadora, o Chile assinou acordos de cooperação com portos de classe mundial em Roterdã, Antuérpia-Bruges e Cingapura. E o financiamento multilateral para infraestrutura está ao alcance. “As guerras são vencidas com logística, não com armas”, disse o engenheiro químico Erwin Plett, um dos defensores do hidrogênio verde no Chile.

Planos logísticos estão avançando, afirma Alex Santander, chefe de planejamento estratégico e desenvolvimento sustentável do Ministério da Energia. “Você não verá nenhum fogo de artifício, mas estamos fazendo o que precisamos, devagar e sempre.”

O governo de Boric quer que os portos sejam de acesso aberto e compartilhados para minimizar o impacto numa região rica em fauna, como guanacos e condores. Mas também quer encorajar o desenvolvimento industrial gerador de emprego.

DÚVIDAS. Como se esse equilíbrio não fosse suficientemente difícil, não está claro se os agentes conseguirão chegar a um acordo para partilhar infraestruturas. Os grandes estão disputando vantagens antecipadas, subsídios e o Santo Graal dos acordos. Os executivos também temem que a cooperação possa semear falsas percepções de conluio.

No Chile, porém, o modelo compartilhado é incomum. Na sua indústria mineira, por exemplo, os portos são normalmente construídos por uma única empresa para seu uso exclusivo. E questões sobre quem operaria uma instalação compartilhada permanecem sem resposta. “O principal desafio por trás da infraestrutura compartilhada será o modelo de negócio”, disse Gabriel Aldoney, presidente da estatal Empresa Portuária Austral (EPA).

ARGENTINA. Do lado argentino do Estreito, os investidores também estão ponderando as oportunidades portuárias e de hidrogênio, à medida que o presidente libertário Javier Milei segue um rumo mais alinhado com o Ocidente.

A proposta da empresa chinesa Shaanxi de construir um porto em Rio Grande foi rejeitada pelas autoridades federais, disse o especialista em segurança internacional Juan Belikow. Por enquanto, uma empreiteira argentina es-

tá projetando um porto para o local. Mais ao sul, em Ushuaia, a Marinha argentina está expandindo uma base para sua logística na Antártida e para monitorar a pesca chinesa.

De volta a Punta Arenas, o governador de Magalhães, Jorge Flies, corre a mão por um mapa de parede desta região do tamanho da Nova Zelândia, mas com apenas 1% da população do Chile, de 19 milhões de habitantes. Nos recantos além do Estreito, Flies aponta para a Baía Última Esperanza para exportações voltadas para o Pacífico. Em Puerto Natales e Puerto Williams, a cidade mais meridional do hemisfério, as obras portuárias estimularão o turismo.

Aliança O Chile assinou acordos de cooperação com portos de Roterdã, Cingapura e Antuérpia

A missão transcende a lógica comercial que impulsiona os portos marítimos em outras partes da América Latina. Um cais sólido na porção chilena da Antártida está em andamento, assim como projetos para um porto naval de US\$ 200 milhões perto de Mardones, disse Flies. “Para ter trânsito seguro e tudo o que é necessário para logística e supervisão, precisamos de forças armadas muito fortes.” Uma nova autoridade incorporando a Marinha e a EPA supervisionará o futuro sistema portuário.

Uma presença militar reforçada ajudaria a salvaguardar a liberdade de navegação e o acesso ocidental à Antártida, um teatro emergente de competição internacional sobre a potencial exploração de minerais, reservas de água doce e dinâmicas de defesa. Também está em jogo a segurança alimentar global, na forma de fertilizantes verdes à base de hidrogênio e a competição por um terminal de cereais proposto na Terra do Fogo.

A liderança naval do Chile passa impressão de estar comprometida. “Estrategicamente, parte do papel da Marinha é contribuir para o desenvolvimento do país”, disse o almirante Jorge Castillo. “Devemos contribuir garantindo que o desenvolvimento avance, e não ser um obstáculo, permitindo que a indústria marítima se expanda de acordo com as necessidades destas novas situações estratégicas.”

Flies resume as implicações deste momento transformador para Magalhães. “O nosso papel, o nosso peso relativo dentro do nosso país e a nossa importância geoestratégica global mudarão significativamente”. ●

Infraestrutura Portos da América Latina precisam de US\$ 55 bilhões em investimentos até 2040

42% nos últimos dois meses. E, no Mar Negro, há pouco transporte marítimo devido à guerra da Rússia na Ucrânia. A turbulência forçou os navios a seguirem rotas alternativas mais longas.

TRANSIÇÃO VERDE. A âncora econômica para o Estreito de Magalhães poderia ser o hidrogênio verde. O versátil recurso livre de carbono, derivado da água utilizando energia re-