
**O CANAL DO PANAMÁ, SUA HISTÓRIA E SUA IMPORTÂNCIA LOGÍSTICA PARA O
COMÉRCIO INTERNACIONAL**

**THE PANAMA CANAL, ITS HISTORY AND ITS LOGISTICAL IMPORTANCE FOR
INTERNATIONAL TRADE**

**EL CANAL DE PANAMÁ, SU HISTORIA Y SU IMPORTANCIA LOGÍSTICA PARA EL
COMERCIO INTERNACIONAL**

Luis Fernando Tosta Barbato¹ <https://orcid.org/0000-0002-3476-3853>

Gabriella Misael Silva Fonseca² <https://orcid.org/0000-0003-0238-8574>

¹ Doutor em História pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Professor no Instituto Federal do Triângulo Mineiro, campus Patos de Minas. E-mail: lfbarbato@gmail.com

² Estudante do Curso Técnico em Logística Integrado ao Ensino Médio no Instituto Federal do Triângulo Mineiro, campus Patos de Minas. E-mail: gabriella129129@hotmail.com

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar os aspectos históricos que levaram à construção do Canal do Panamá, para assim entendermos o quão importante foi essa obra para o desenvolvimento das relações econômicas globais, bem como compreendermos sua relevância para questões políticas e geopolíticas desde o século XIX até períodos atuais. Através desse trabalho buscamos entender como se organizaram as forças políticas referentes à essa região de grande interesse estratégico global, e o quanto essas foram fundamentais para entendermos a história do próprio Panamá e suas relações com a história das relações internacionais e com o comércio internacional. Vale ressaltar também que no artigo buscamos trazer uma série de aspectos técnicos referentes ao comércio marítimo, que nos ajudam entender melhor as operações do canal e ressaltar a sua importância no que toca às relações comerciais globais.

Palavras-chave: Canal do Panamá; Comércio Internacional; História da América Latina.

ABSTRACT

This paper aims to analyze the historical aspects that led to the construction of the Panama Canal, in order to understand how important this building was for the development of global economic relations, as well as to understand its relevance to political and geopolitical issues from the 19th century until current periods. Through this paper, we aims to understand how the political forces related to this region of great global strategic interest were organized, and how fundamental these were to understand the



history of Panama itself and its relations with the history of international relations and international trade. It is also worth mentioning that in the article we seek to bring technical aspects related to maritime trade, which help us to better understand the operations of the canal and emphasize its importance in terms of global trade relations.

Keywords: Panama Canal; International Trade; Latin American History.

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo analizar los aspectos históricos que llevaron a la construcción del Canal de Panamá, con el fin de comprender la importancia de esta obra para el desarrollo de las relaciones económicas globales, así como comprender su relevancia para los temas políticos y geopolíticos del siglo XIX hasta períodos actuales. A través de este trabajo, buscamos comprender cómo se organizaron las fuerzas políticas relacionadas con esta región de gran interés estratégico global, y cuán fundamentales fueron estas para comprender la historia de Panamá y sus relaciones con la historia de las relaciones internacionales y el comercio internacional. Cabe mencionar también que en el artículo buscamos traer una serie de aspectos técnicos relacionados con el comercio marítimo, que nos ayudan a comprender mejor el funcionamiento del canal y enfatizar su importancia en cuanto a las relaciones comerciales globales.

Palabras clave: Canal de Panamá; Comercio internacional; Historia de América Latina.

INTRODUÇÃO

A construção do Canal do Panamá representou uma grande revolução nas operações logísticas para o comércio internacional, uma vez que possibilitou uma ligação muito mais eficiente entre os oceanos Atlântico e Pacífico, diminuindo distâncias, otimizando ganhos de tempo e representando uma redução significativa nos custos do transporte marítimo, o que redundou em ganhos logísticos substanciais no tocante ao comércio internacional (NAVARRO, 2015).

No mais, a construção do Canal do Panamá, além das questões puramente logísticas, está envolta em uma série de acontecimentos geopolíticos que estão intimamente ligados à história da América Latina e à influência dos Estados Unidos na sua busca por supremacia econômica e política no continente. Sendo assim, o que buscamos com essa pesquisa foi estudar a história da construção do Canal do Panamá, buscando como ela se fez importante para a própria história política e econômica da América Latina, e como sua trajetória expressa as relações de poder que permeiam a própria história da região.

Para a realização desse trabalho nos utilizamos de uma metodologia pautada tanto na pesquisa bibliográfica, uma vez que nos utilizamos de uma série de autores que já se dedicaram ao estudos do Canal do Panamá, em suas mais amplas vertentes, bem como em uma pesquisa

documental, uma vez que nos utilizamos de um amplo *corpus* documental, disponibilizado principalmente pela Autoridade do Canal do Panamá, do qual retiramos uma série de dados a fim de mostrarmos as características da operação desse canal, bem como ressaltar sua importância econômica para as relações internacionais, tanto de hoje quanto do passado.

HISTÓRICO DE CONSTRUÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ

Localizado na América Central, em uma região geograficamente estratégica, uma vez que as distâncias terrestres que separam os oceanos Atlântico e Pacífico são consideravelmente menores que em outras regiões da América, o Canal do Panamá se mostra como uma das mais relevantes obras no que se refere ao transporte mundial. Essa relevância se dá porque o canal tornou mais rápido, eficiente e barato o comércio internacional, podendo ser considerada uma obra que trouxe impactos na economia global.

O canal tem aproximadamente 83 quilômetros de comprimento, e em média 26 metros de profundidade (MELO, 2013, p. 27), e o desejo de construí-lo data desde do século XVI, quando o rei Carlos V da Espanha realizou estudos topográficos na região do atual Panamá, com o intuito de interligar os oceanos Atlântico e Pacífico, facilitando assim o comércio e a comunicação dentro do Império Espanhol colonial, que controlava regiões nas costas tanto do Atlântico quanto do Pacífico, na América.

Porém esse projeto não foi realizado durante alguns séculos, uma vez que, com os recursos tecnológicos disponíveis no período da América Colonial Espanhola, a construção de uma obra com tamanho nível de complexidade se tornava algo extremamente difícil (NAVARRO, 2015).

Foi somente a partir da exitosa construção do Canal de Suez, inaugurado em 1869, que os planos de se construir um canal interoceânico no Panamá ganharam contornos mais concretos e projetos começaram a ser idealizados de maneira efetiva. Em 1876 a *Sociedade Geográfica de Paris* organizou um comitê internacional a fim de promover estudos geográficos na região e assim dar subsídios para a construção do canal interoceânico (ACP)¹.

Após os estudos e diversas propostas, foi definido que o Canal do Panamá seria construído à nível do mar², baseando-se na experiência bem-sucedida do Canal de Suez, nesse

¹ As informações disponibilizadas no site da Autoridade do Canal do Panamá, de onde foram retiradas uma série de dados e informações utilizadas nesse artigo, não trazem data de publicação ou paginação, por isso a ausência destas nas suas referências.

² Nesses estudos preliminares acerca da construção do Canal do Panamá, a proposta de se utilizarclusas, a fim de reduzir custos e riscos, já havia sido lançada pelo engenheiro Godin de Lépinay, no entanto, elas foram rejeitas nesses primeiros projetos (ARAÚZ, 2006, p.28).

sentido, a *Companhia Universal do Canal Interoceânico do Panamá*, presidida pelo francês Ferdinand de Lesseps, garantiu, em 1879, os direitos de construção e exploração do Canal do Panamá (ARAÚZ, 2006).

Em 1881, já realizados os trâmites burocráticos e diplomáticos, a companhia francesa deu início à construção do canal ao nível do mar, se aproveitando da expertise anterior de Lesseps na construção do Canal de Suez, todavia, as condições encontradas no Panamá seriam muito diferentes daquelas encontradas em Suez, o que acarretou em uma série de obstáculos ao desenvolvimento do projeto.

O Panamá possuía um clima tropical que acarretava em desafios não experimentados anteriormente em Suez: os trabalhadores envolvidos na construção do canal frequentemente eram assolados pela malária e pela febre amarela, que além das mortes provocadas³, atrasavam o desenvolvimento da obra, haja vista que os trabalhadores doentes não podiam prosseguir com suas funções. No mais, cada vez mais ficava evidente que o projeto sofria com uma série de erros técnicos, estimativas de custos erradas e escândalos políticos, o que levou, em 1889, ao fim dos trabalhos da *Companhia Universal* na construção do canal (SNAPP, 2000; ARAÚZ, 2006).

Paralelamente a esses eventos, os Estados Unidos viviam ainda os efeitos da chamada “corrida do ouro”, com a descoberta desse metal na Califórnia, o que resultou no povoamento mais intenso da costa oeste do país, e acelerou o processo de industrialização nessa região, o que exigia meios de transporte mais eficientes, de maneira a interligar as costas leste e oeste do país.

Vale ressaltar que desde os planos iniciais de construção do Canal do Panamá, os Estados Unidos já se mostravam contrários ao projeto francês, por considerar que ele era um atentado ao Tratado Mallarino-Bidlack, assinado entre os Estados Unidos e Nova Granada⁴, em 1846, e que garantia privilégios de exploração comercial dos americanos sobre o istmo do Panamá (ARAÚZ, 2006, p.29). Desta maneira, frente a esse interesse no controle do canal, o governo dos EUA propôs aos colombianos a continuação da obra por meio do Tratado Herrán-Hay, celebrado em 1903, o qual não foi aceito pelo Senado colombiano, frente às consideradas poucas compensações econômicas que a empreitada garantiria ao país (FLORES, 2017, p. 87).

³ Snapp estima em 22.000 o número de trabalhadores mortos durante a construção do Canal do Panamá (SNAPP, 200, p.10).

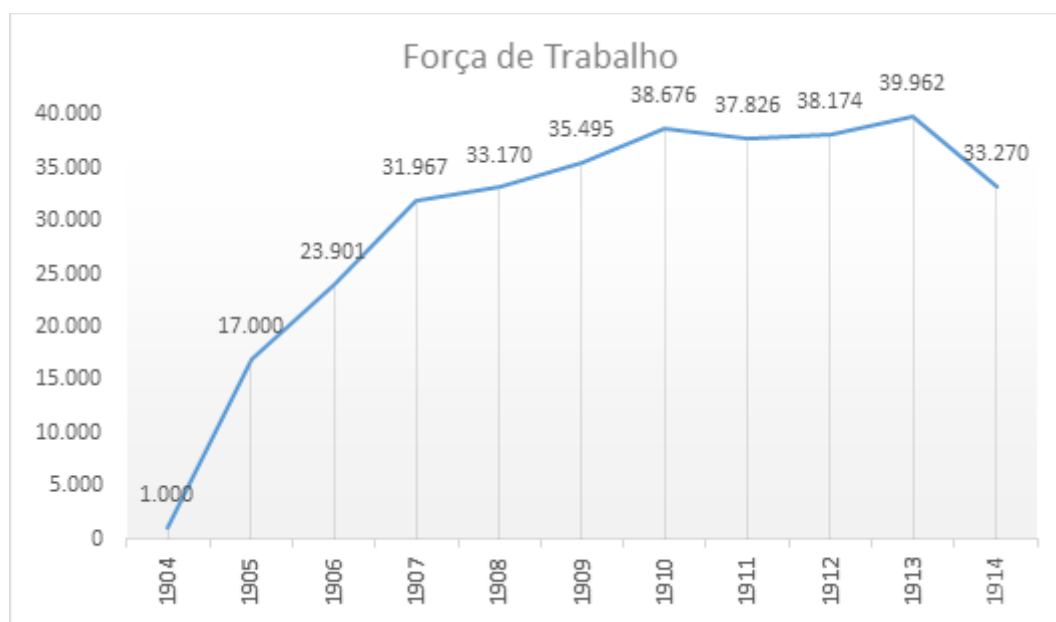
⁴ A República de Nova Granada existiu de 1831 a 1858, quando passou a se chamar Confederação Granadina, e posteriormente Estados Unidos da Colômbia, em 1863, que por fim foi sucedida de República da Colômbia, em 1886.

A falência do projeto francês de construção de um canal no istmo trouxe uma série de consequências econômicas para a região, o que levou a muitos habitantes a acreditarem que na continuação da obra estava a saída para essa crise e todos os problemas dela decorrentes. Frente à negativa do governo colombiano em conceder aos americanos a continuidade da construção do Canal, se fortaleceu um movimento separatista, que buscava a independência do Panamá, que, com o apoio norte-americano, logrou êxito (ARAÚZ, 2006, p. 31).

Desta maneira, ainda em 1903, o Panamá se tornou independente da Colômbia e concedeu o istmo para a construção do canal para os americanos por meio da assinatura do Tratado Hay-Bunau-Varilla, que garantia, além do controle vitalício do canal aos Estados Unidos, também o controle da chamada Zona do Canal do Panamá, uma faixa de terra de cerca de 16 Kms que acompanha o traçado do canal.

Os norte-americanos então tomaram a frente da obra de construção do Canal do Panamá, que prosseguiu sob sua tutela após 1904. Contando com técnicas de construção mais avançadas, como a implementação das eclusas, bem como o uso de estratégias para evitar a transmissão de doenças tropicais⁵, o canal foi finalizado em 1914, com muito menos percalços que os sofridos pelos franceses.

Figura 1: Força de trabalho na construção do Canal do Panamá



Fonte: micanaldepanama.com⁶

⁵ Nesse sentido, vale destacar a participação do médico William C. Gorgas, que atuou no combate à febre amarela e à malária, e conseguiu obter resultados muito favoráveis, através da aplicação de técnicas já testadas anteriormente em suas pesquisas, o que permitiu uma maior segurança dos trabalhadores no canal no que toca ao acometimento por doenças tropicais (ACP).

⁶ Gráfico elaborado pelos autores a partir das informações disponibilizadas no site.

A construção do Canal do Panamá, e toda a geopolítica que se desenhava em torno dele, foi fundamental para o desenvolvimento das relações desse Panamá então independente, fortemente atrelado aos interesses norte-americanos. Segundo Deus Navarro “a partir de 1903, e durante todo o século XX, a política externa do Panamá foi desenvolvida em torno de suas relações com os Estados Unidos” (NAVARRO, 2015, p.100), uma vez que ter o controle sobre o canal significava para os Estados Unidos o domínio sobre o comércio nos dois oceanos e, também, uma grande oportunidade para expandir sua economia por meio do transporte intercostal, que representou a maior parte de navios que utilizaram o canal desde de sua abertura.

Consequentemente, os norte-americanos não hesitaram em exercer forte influência sobre o Panamá, nas mais diversas esferas, o que foi, com o decorrer do tempo, promovendo bandeiras nacionalistas entre a população, e estimulando reações negativas por parte dos panamenhos, cada vez mais desejosos da completa soberania sobre o próprio país, algo que, inevitavelmente, esbarraria no controle americano sobre o Canal do Panamá e sobre a Zona do Canal do Panamá (NAVARRO, 2015, p. 100).

Desde a década de 1950, uma série de movimentos contrários ao controle americano sobre a Zona do Canal ocorriam pelo Panamá, sendo esses normalmente de caráter pacífico. No entanto, no dia 09 de janeiro, de 1964, um protesto de estudantes panamenhos pela soberania do canal, reprimido com violência pelas forças americanas, deu origem a uma série de protestos violentos contra o controle dos Estados Unidos sobre o canal.

O incidente levou a uma série de críticas internacionais referentes ao controle americano sobre o canal. Diversos países, como Colômbia, França, Inglaterra, União Soviética, entre outros, se mostraram contrários aos norte-americanos e defenderam a causa panamenha, o que culminou com a assinatura do Tratado Torrijos-Carter, em 1977, que contava com a devolução do canal ao governo Panamenho, 20 anos após o mesmo entrar em vigor, em outubro de 1979.

O tratado também previa o fim da Zona do Canal do Panamá, que foi dissolvida em 1979. Durante o período de transição, a administração do canal ficou dividida entre os dois países e em 1999, o controle integral sobre o canal finalmente foi entregue aos panamenhos (NAVARRO, 2015, p.100-101). Nesse contexto foi criada, em 1977, a Autoridade do Canal do

Panamá (ACP), com o intuito de ser o órgão responsável pela administração, manutenção e operação do canal, agora sob controle panamenho⁷.

AS ECLUSAS

Figura 2: Eclusas em construção



Fonte: micanaldepanama.com

Devido ao desnível do Lago Gatún e dos oceanos Atlântico e Pacífico, a construção de um canal com jogos de eclusas⁸ foi considerada um marco para a engenharia da época. Antes da sua expansão, ele contava com quatro eclusas, cada uma com três câmaras, construídas em pares com o intuito de movimentar a carga em sentidos contrários, de forma simultânea.

Todas as eclusas possuíam a medida de 304,8 metros de comprimento, 33,5 metros de largura e 12,8 metros de profundidade. Utilizando-se apenas da água para fazer a nivelamento dos navios, as antigas eclusas eram capazes de elevar as embarcações 26 metros acima do nível do mar até a superfície do Lago Gatún e os baixar novamente, alcançando assim, o outro lado do canal (AMETLLER, 2019, p.21). O sistema ainda dispõe de um conjunto de locomotivas no local, garantindo um maior controle na movimentação pelas câmaras, com a prevenção de colisões com as laterais dos navios (ACP).

⁷ A ACP, além das atividades descritas, também mantém um site no qual são disponibilizados diversos dados históricos, além de estatísticas de operações no canal, sendo essas as principais fontes para o desenvolvimento desse trabalho.

⁸ Podemos entender as eclusas como “mecanismos que têm a função de promover, de forma segura, a transposição de desníveis gerados por barreiras pontuais, naturais (quedas de água e istmos) ou de ação antrópica (barramentos), pelas embarcações” (BATTISTON; SCHETTINI; CANELLAS; MARQUES, 2009, p.2).

Frente às dimensões das eclusas inicialmente instaladas, as medidas máximas para se transitar pelo canal eram de 294 metros de comprimento, 32 metros de boca e 12 metros de calado, com capacidade de 4.500 TEUs⁹ para navios porta-contêineres. Embarcações com essas medidas são denominadas *Panamax*, justamente por estarem adaptadas a operarem dentro das medidas do canal do Panamá (MORRISON; KIRBY-SMITH, 2012, p.10).

Com o passar do tempo e com as inúmeras inovações nos meios de transporte de carga, os navios *Panamax* começaram a se tornar obsoletos em comparação com os novos navios porta-contêineres que estavam sendo produzidos, com uma capacidade de carga muito maior que os padrões máximos atendidos pelo Canal do Panamá¹⁰. Desta forma, foi necessário que a ACP, responsável pelo canal, realizasse modificações a fim de adaptar o canal às novas exigências do comércio marítimo internacional.

No mais, vale ressaltar que adaptar o Canal do Panamá frente a essas novas demandas era fundamental também para a economia panamenha, haja vista a importância que o canal representa na sua economia. Nesse sentido, o trecho a seguir, de Andrea Burgüer e Marcelino Lisboa, ressaltam a importância do canal para a economia panamenha, o que evidencia o quão importante era o processo de modernização do Canal do Panamá para a economia do país.

Entre 1999 e 2006, em média, as atividades do canal empregavam direta e indiretamente 20,4% dos trabalhadores panamenhos e os aportes financeiros gerados pelas operações significavam 18,6% do PIB do Panamá, considerando todo o conglomerado de atividades econômicas envolvidas no processo. Significando em torno de um quinto dos empregos e do PIB, o canal tem um peso significativo na sociedade panamenha e a sua perda de competitividade, gerada pela incapacidade de acompanhar o crescimento e a evolução dos transportes marítimos mundiais, geraria consequências sociais e econômicas internas negativas (BURGÜER; LISBOA, 2014, p.5)

Diante dessa situação, em 2016, o governo panamenho realizou um plebiscito acerca da ampliação do canal, proposta que foi aprovada e levou ao início das obras, que se iniciaram em 2008 e tinham o objetivo de inserir um terceiro jogo de eclusas, que permitiria ao canal a passagem de navios de 366 metros de comprimento por 49 metros de largura, com um calado de até 15,2 metros (BURGÜER; LISBOA, 2014, p.5).

⁹ Sigla para Twenty feet or Equivalent Unit – unidade de medida que significa um contêiner de 20 pés, medida-padrão utilizada para calcular o volume de um contêiner. Um TEU representa a capacidade de carga de um contêiner marítimo normal, de 20 pés de comprimento.

¹⁰ Em 2017 foi lançado um navio com a capacidade de mais de 21.000 TEU's, até então o maior do mundo em capacidade de carga, o que evidencia o quanto o Canal do Panamá estava se tornando obsoleto frente aos navios cada vez maiores no mercado (JUNQUEIRA, 2019, p.13).

Em 2016, a ACP concluiu o projeto de ampliação do canal, permitindo que os navios com dimensões maiores que os antigos *Panamax*, conhecidos como *NeoPanamax*, pudessem utilizar o canal, trazendo, mais uma vez, uma série de ganhos para o comércio marítimo internacional no que toca à otimização logística¹¹.

As novas eclusas do Canal do Panamá contam com três câmaras de 427 metros de comprimento, 55 metros de largura e 18,3 metros de profundidade e podem suportar um volume de carga de 13.000 a 14.000 TEUs (ACP). As eclusas também utilizam 3 bacias de água reutilizável em cada câmara para realizarem o processo de transportar os navios, que atualmente são assistidos por rebocadores ao invés das locomotivas usadas no passado (SILVA, 2017, p.7), como podemos observar na fotografia a seguir, tirada em 2016, já após a conclusão das obras de ampliação.

Figura 3: Vista aérea do Canal do Panamá (2016)



Fonte: micanaldepanama.com

CONCLUSÃO

A construção de um atalho náutico entre os oceanos Atlântico e Pacífico foi de suma importância para diversas economias no século XX, especialmente a dos EUA, que, como construtora da obra, usufruiu do canal de maneira especial, principalmente durante o período em que esteve sob seu controle¹². Nesse sentido, podemos entender que o Canal do Panamá se

¹¹ Em análise realizada em 2013, portanto, antes da inauguração das obras de ampliação, o U.S. Department of Transportation, previu ganhos expressivos no tocante ao volume de carga transportado através do canal, conforme podemos observar no trecho a seguir: “De acordo com um levantamento realizado pelo Departamento de Transportes dos EUA, após a conclusão da obra, a capacidade anual de trânsito de embarcações aumentará de 14.000 para 16.000 trânsitos, mas devido à possibilidade de acomodar de 12 a 14 navios de grande porte por dia, a capacidade anual em relação ao peso e volume aumentará de 340 para 600 milhões de toneladas CPSUAB, o que significa quase 5% de todo o volume do comércio mundial” (U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION Apud BURGÜER; LISBOA, 2014, p.5)

¹² Isso pode ser verificado com a comparação da quantidade total de navios que utilizaram o canal na primeira década de abertura e a quantidade de embarcações estadunidenses no mesmo período, que representou 61,7% da

tornou um meio de promoção para o comércio entre as regiões do hemisfério leste e do hemisfério oeste, uma vez que o encurtamento da distância física entre os países proporcionou um crescimento no comércio internacional por meio da redução dos custos de transporte e do tempo de deslocamento.

Antes da sua construção do canal, um navio norte-americano percorria em torno de 21.900 quilômetros do porto de Nova York ao porto de São Francisco, passando pelo Estreito de Magalhães, localizado no extremo sul do continente americano, distância essa reduzida para 8.370 quilômetros, após a abertura do Canal do Panamá (MARIN et al., 2010, p. 2024).

A obra conectou principalmente os países da Ásia com a Costa Leste dos EUA; Costa Oeste da América do Sul com a Europa, Costa Leste dos EUA e Costa Leste da América do Sul, além de possibilitar novas rotas entre países que, devido às distâncias, tinham que lidar com custos logísticos pouco competitivos frente a outros competidores no mercado internacional (FLORES, 2017, p. 36). Atualmente cerca 140 rotas comerciais fazem uso do canal, interligando em torno de 160 países e mais de 1700 portos¹³ (ACP).

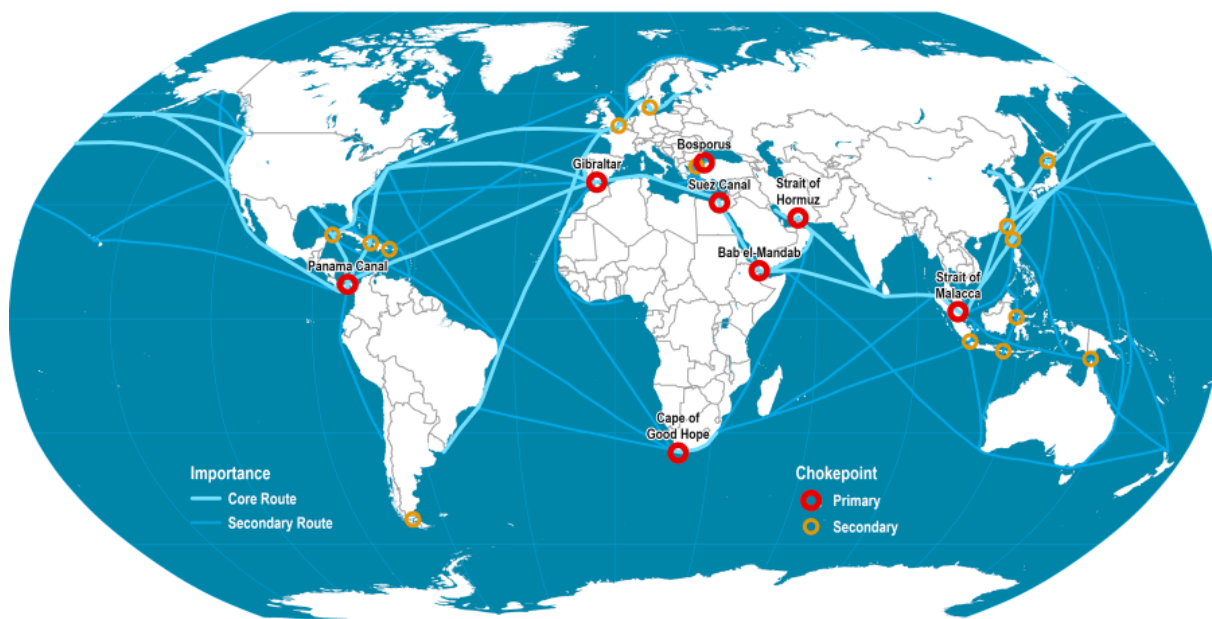
Desta maneira, podemos concluir que o Canal do Panamá, o Canal de Suez, o Estreito de Malaca e o Estreito de Ormuz se apresentam como as passagens marítimas mais importantes do mundo, no que toca à economia global, uma vez que boa parte do comércio marítimo passa por esses caminhos, o que leva a encurtamentos importantes nas distâncias e no tempo de viagem, acarretando em uma série de ganhos e economia de recursos, fatores importantes para a otimização das atividades logísticas.

O mapa a seguir nos ajuda a entender melhor essas mais importantes rotas comerciais do mundo, entre as quais o Canal do Panamá se enquadra:

quantidade total de carga movimentada no istmo, o que ressalta um predomínio do uso pelos norte-americanos (ANNUAL REPORT OF THE GOVERNOR OF THE PANAMÁ CANAL FOR THE FISCAL YEAR ENDED JUNE 30, p. 5)

¹³ A importância do Canal do Panamá, principalmente após as obras de ampliação, pode ser observada pelos números disponíveis. Segundo a UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), o comércio mundial marítimo em 2018, alcançou 11 bilhões de toneladas. Nesse mesmo ano, o canal registrou 442,1 milhões de carga transportada, representando 4,02% do total do comércio marítimo mundial (ACP).

Figura 4: Principais rotas de transporte marítimo



Fonte: Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University¹⁴

Nesse sentido, podemos entender que o Canal do Panamá já conta com todo um histórico no sentido de contribuir para melhorias e avanços no comércio internacional, o que foi acentuado, ainda mais, com as obras de ampliação no canal, conforme observamos.

No mais, podemos observar que o Canal do Panamá se mostra como um elemento importante não só enquanto ponto de interesse econômico, uma vez que se trata de uma das mais importantes rotas comerciais do mundo, como pudemos analisar, mas também enquanto objeto de análise histórica e geopolítica.

Sua história ressalta o quanto a região foi objeto de disputas políticas e territoriais, e o quanto dominar essa região, com uma particularidade geográfica tão única, era visto como algo fundamental, não só pelos ganhos econômicos provenientes do encurtamento de distâncias comerciais, mas também pelos ganhos políticos e geopolíticos.

REFERÊNCIAS

Flujo de Carga a Través del Canal de Panamá por Origen y Destino --Atlántico al Pacífico-- (Toneladas Largas). ACP. Disponível em: <<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2019/10/07-FlujoDeCarga-ATLaPAC-1.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2020.

¹⁴ Disponível em: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>

Flujo de Carga a Través del Canal de Panamá por Origen y Destino --Pacífico al Atlántico-- (Toneladas Largas). **ACP**. Disponível em: <<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2019/10/08-FlujoDeCarga-PACaATL-1.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2020.

Historia Del Canal. **ACP**. Disponível em: <<https://micanaldepanama.com/nosotros/>>. Acesso em: 09 nov. 2019.

Informe anual 2018. **ACP**. Disponível em: <<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2019/07/informe-anual-2018.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2020.

La Construcción del Canal por los estadounidenses. **ACP**. Disponível em: <<https://micanaldepanama.com/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>>. Acesso em: 29 fev. 2020.

Tráfico por el Canal de Panamá por Segmento de Mercado. **ACP**. Disponível em: <<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2019/10/09-TraficoSegmentoMercado.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2020.

AMETLLER, Sergi. Construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá. **Ribagua**, v. 6, n. 1, 2019.

Annual report of the Governor of the Panamá Canal for the fiscal year ended june 30. Washington: Government Printing Office, 1924.

ARAÚZ, Andrés Celestino. Un sueño de siglos: el Canal de Panama. **Tareas**, n. 123, mayo-agosto, 2006.

BATTISTON, Cristiane Collet; SCHETTINI, Edith Beatriz Camaño; CANELLAS, Alba Valéria Brandão; MARQUES, Marcelo Giulian. Eclusas de navegação: caracterização hidráulica do escoamento a jusante das válvulas de enchimento/esvaziamento. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE RECURSOS HÍDRICOS, XVIII, 2009, Campo Grande, **Anais...** p. 22-26. Disponível em: <https://abr.h.s3.sa-east-1.amazonaws.com/Sumarios/110/76ae18276017ed9ec4c62843676e4e7c_8e955f574187a0480de6534d329c80f8.pdf>

BÜRGER, Andrea de Pellegrin; LISBOA, Marcelino Teixeira. O Panamá no século XXI: ampliação do canal, crescimento econômico e a aliança do pacífico. SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CIÊNCIAS SOCIAIS – CIÊNCIA POLÍTICA, III, 2014, São Borja, **Anais...** 2014. p. 1-16. Disponível em: <https://cursos.unipampa.edu.br/cursos/cienciapolitica/files/2014/06/Texto-Panam%C3%A1-FINAL_Corrigido.pdf>.

FLORES, Giulia Paggiarin. **Expansão do Canal do Panamá e os Impactos sobre o Comércio Internacional.** 2017. Monografia (Bacharel em Relações Internacionais) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017. 111p. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/178815/Monografia%20da%20Giulia%20%20Flores.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 07 fev. 2020.

JUNQUEIRA, Catarina. **Modelagem Integrada do Plano de Estiva para Múltiplos Portos e Realocação de Contêineres em Pátios Portuários.** 2019. Tese (Doutorado em Automação) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2019. 96p. Disponível em:

http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/335755/1/Junqueira_Catarina_D.pdf.

Acesso em: 07 fev. 2020.

MARIN, Mario; ANDRADE, Luz Alba; ZHU, Yanshen; ATENCIO, Erwin; BOYA, Carlos; MENDIZABAL, Carlos. Supply chain and hybrid modeling: The Panama Canal operations and its salinity diffusion. **Proceedings of the 2010 Winter Simulation Conference**, Baltimore, MD, USA, 2010.

MELO, Samuel Teles de. **A Ampliação do Canal do Panamá: Motivações comerciais e reformas institucionais**. 2013. Dissertação (Pós-graduado em Relações Internacionais) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013. 185p. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/107455/320189.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 29 fev. 2020.

MORRISON, Brandon C.; KIRBY-SMITH, William. Race-to-the-Top: East and Gulf Coast Ports Prepare for a Post-Panamax World. **Master of Environmental Management**, Duke University, 2012.

NAVARRO, Deus. O Canal do Panamá: política e estratégia. **Universitas Relações Internacionais**, Brasília, v.13, n.2, p. 99-106, jul./dez 2015. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/relacoesinternacionais/article/view/3554>. Acesso em: 09 nov. 2019.

SILVA, Rafael Fonseca Farias de. **Análise de Impacto da Ampliação do Canal do Panamá no Transporte Marítimo Brasileiro**. 2017. Projeto de Graduação (Graduação em Engenharia Oceânica) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017. 38 p. Disponível em: <http://monografias.poli.ufrj.br/monografias/monopoli10019289.pdf>. Acesso em: 07 fev. 2020.

SNAPP, Jemery Sheman. **Destiny by design: the construction of the Panama Canal**. Lopez Island/Pacific Heritage Press, 2000.

UNCTAD. **Handbook of Statistics 2019 - Maritime transport**. Disponível em: https://unctad.org/en/PublicationChapters/tdstat44_FS13_en.pdf. Acesso em: 07 fev. 2020.

Artigo recebido em: 30 de setembro de 2021.

Artigo aceito em: 16 de novembro de 2021.

Artigo publicado em: 02 de maio de 2022.