



## O PANAMÁ NO SÉCULO XXI: AMPLIAÇÃO DO CANAL, CRESCIMENTO ECONÔMICO E A ALIANÇA DO PACÍFICO

Andrea de Pellegrin Bürger<sup>1</sup>  
Marcelino Teixeira Lisboa<sup>2</sup>

**Resumo:** o texto trata do Panamá no século XXI, destacando os principais temas relacionados à economia do país e que tem relações com sua política externa. Os pontos em destaque são: a) a ampliação do Canal do Panamá; b) o crescimento econômico; c) o encaminhamento do vínculo com a Aliança do Pacífico. O objetivo é verificar a situação do Panamá entre os anos 2000 e 2014 quanto à sua pauta econômica e de política externa, destacando para isto os pontos mais evidentes de sua agenda. A metodologia consiste na pesquisa bibliográfica e documental sobre os três temas, além do levantamento de dados da economia fornecidos pelo Banco Mundial e pelo Instituto Nacional de Estatística e Censo do Panamá. Concluiu-se que os três temas formam a base das relações exteriores atuais do País, sendo que a ampliação do canal é necessária devido ao aumento da quantidade e das dimensões das embarcações comerciais; o crescimento econômico tem sido motivado pelo aumento do tráfego marítimo de mercadorias e pelas obras de ampliação do canal, apesar das exportações não terem retomado o crescimento após a crise de 2008; a entrada na Aliança do Pacífico apresenta evidências de que pode ser benéfica, mas não se pode ainda ser conclusivo sobre este tema.

**Palavras chave:** Canal do Panamá; Aliança do Pacífico; Política Externa.

### INTRODUÇÃO

Este texto trata do Panamá no século XXI, destacando os principais temas relacionados à economia do país e que tem relações com sua política externa. O Panamá é um país localizado no istmo que liga a América do Sul à América Central e tem uma área de pouco mais de 75 mil Km<sup>2</sup>, possuindo em 2013 uma população de cerca de 3,3 milhões de habitantes e um PIB de US\$ 36 bilhões. Estes números fazem do Panamá o Estado com a 116ª maior área e o 132º mais populoso do planeta entre os países reconhecidos pela ONU, sendo o

<sup>1</sup> Bacharel em Direito. Graduanda em Relações Internacionais e Integração (RII) pela UNILA.

<sup>2</sup> Docente do curso de RII - UNILA; Doutorando em Ciência Política pela UFRGS.



seu PIB o 89º colocado de acordo com a mensuração do FMI, ou seja, não possui posicionamento de destaque no cenário global se considerados os números comumente usados para examinar a conjuntura mundial. Entretanto, somente os números não são suficientes para se analisar a posição de um determinado ator no panorama internacional, sendo necessário buscar outros fatores ligados à política interna e externa, à economia e também à conjuntura para se verificar o real posicionamento de um Estado no sistema internacional.

Neste sentido, neste estudo são destacados três temas da pauta da política externa e da economia do Panamá, que retratam alguns aspectos da situação do país desde o início do século XXI e permitem melhor posicioná-lo no contexto regional e internacional. Os pontos em destaque são: a ampliação do Canal do Panamá, que aumentará o tráfego de mercadorias pela principal obra de infraestrutura do país; o crescimento econômico acima da média regional e mundial; o encaminhamento do vínculo com a Aliança do Pacífico, processo de integração baseado em relações comerciais. O objetivo é verificar a situação atual do Panamá quanto à sua pauta econômica e de política externa, destacando para isto os pontos mais evidentes de sua agenda. A metodologia consiste na pesquisa bibliográfica e documental sobre os três temas citados, além do levantamento de dados da economia fornecidos pela Banco Mundial e pelo Instituto Nacional de Estatística e Censo do Panamá. Do ponto de vista teórico e conceitual, utilizam-se os conceitos e a forma de abordagem de Gonzalo Santa Clara Gomez (1990) que, ao abordar política externa, diplomacia e estratégias nacionais, constrói um arcabouço baseado nas obras *Modern Diplomacy* de Ronald Barston (1988) e *Introduction aux Relations Internationales* de Jacques Huntzinger (1987), apresentando um quadro que se mostra adequado para o estudo proposto neste texto.

Para Gomes (1990, p. 57), a política externa se baseia na busca da satisfação de interesses ou necessidades internas de um Estado, cujas possibilidades de execução são encontradas nas relações com os demais componentes da comunidade internacional. As necessidades internas são os fatores motivadores para se implementar uma determinada



política externa e as condições externas são os fatores limitantes das possibilidades de execução. Dentre os condicionantes externos, deve se considerar a conjuntura internacional, a política dos países vizinhos e a situação geográfica (GOMES, 1990, p. 63). Cabe ressaltar que a posição geográfica e os países vizinhos são fatores estáticos, enquanto que a conjuntura internacional e a política dos países vizinhos são fatores mutáveis, sendo estas algumas características que não podem ser ignoradas pelos formuladores de políticas.

O texto possui, após esta introdução, três partes destinadas a apresentarem os temas que são base desta pesquisa. Primeiramente é exibida uma abordagem sobre o Canal do Panamá, realçando suas características e o porquê da necessidade de ampliação de sua capacidade. Em seguida são demonstrados alguns números que sinalizam o crescimento econômico do Panamá no século XXI, bem como alguns dados comparativos com o crescimento da América Latina e da média mundial. Logo após, é realizado um breve relato da Aliança do Pacífico, visto que a adesão do Panamá a este processo de integração é um processo político em andamento. Depois de destacados estes três temas, é realizada uma análise, finalizando-se o texto com as conclusões desta pesquisa.

## **A AMPLIAÇÃO DO CANAL DO PANAMÁ**

O Canal do Panamá é uma obra de infraestrutura localizada, estrategicamente entre os Oceanos Pacífico e Atlântico, que permite o deslocamento de embarcações de um oceano a outro atravessando o istmo da América Central e evitando que seja necessária uma rota mais longa através do continente americano pelo seu extremo sul. Sua construção teve início em 1904 e foi concluída em 1914, ficando até o final do ano de 1999 sob a administração dos Estados Unidos, país que realizou a construção da obra, passando ao controle dos panamenhos desde então.



O canal conta com três eclusas – Miraflores, Pedro Miguel e Gatun – que fazem a ligação entre os lagos Miraflores e Gatun, pelos quais as embarcações navegam para chegar de um oceano a outro. Como exemplo, uma embarcação que realiza a travessia do canal no sentido do Atlântico para o Pacífico, encontra primeiramente a eclusa Gatun, na qual é elevado a 26 metros acima do nível do mar e posteriormente sai da eclusa acessando ao lago Gatun. Navega por este lago até a eclusa Pedro Miguel, onde inicia o processo de descida e ao sair desta eclusa adentra ao lago Miraflores, no qual trafega até a eclusa Miraflores, onde desce novamente ao nível do mar.

As eclusas possuem capacidade de trânsito de duas embarcações ao mesmo tempo lado a lado e por este motivo o Canal do Panamá caracteriza-se por possuir dois conjuntos de eclusas. Os conjuntos permitem o trânsito de navios com até 294 metros de comprimento e 32 metros de largura, com um calado de até 12,04 metros (RODRIGUE, 2010, p. 6). Ao longo do século XX, a obra recebeu muitos investimentos e melhorias, permitindo chegar ao limiar do século XXI com a capacidade de trânsito de cerca de 14.000 navios e 340 milhões de toneladas CPSUAB<sup>3</sup> por ano (SABONGE; SANCHEZ, 2009, p. 25; 27; 36).

Entretanto, desde a década de 1980 cresceu mundialmente a utilização de navios da classe Pós-Panamax, que são embarcações com dimensões e capacidade de carga que o Canal do Panamá não possui estrutura para comportar, afetando assim a capacidade estratégica do canal. De acordo com estudo da CEPAL, em 2008, cerca de 37% dos navios porta contêineres do mundo eram do modelo Pós Panamax e o crescimento de sua utilização é considerado irreversível, principalmente pela capacidade de reduzir em até 20% o custo operativo do transporte (SABONGE; SANCHEZ, 2009, p. 36). Além disto, a capacidade máxima de operação do canal foi atingida em 2009 como reflexo do aumento proporcional do transporte marítimo acima do crescimento da economia mundial.

---

<sup>3</sup> *Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques*: a tonelada CPSUAB é a unidade utilizada para estabelecer os valores dos pedágios e medir a capacidade volumétrica de carga das embarcações. Uma tonelada CPSUAB equivale a aproximadamente 100 pés cúbicos.



Além da importância do Canal do Panamá para a navegação mundial, deve-se destacar a sua importância 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.

Diante disto, em 22 de outubro de 2006, o governo panamenho realizou um plebiscito no qual foi aprovada a ampliação do canal, mediante a construção de um terceiro jogo de eclusas. Sendo assim, a partir de um condicionante externo que estava às portas de gerar necessidades internas ao país, o tema da ampliação do canal entrou definitivamente na pauta da economia e da política externa.

A obra foi iniciada em 2008 com o intuito de acrescentar um terceiro jogo de eclusas, com capacidade para comportar navios de até 366 metros de comprimento por 49 metros de largura, com um calado de até 15,2 metros. 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, 2013, p. 130). A previsão para finalização da obra inicialmente era agosto de 2014, mas devido a desentendimentos entre o governo panamenho e a empresa executora, a obra teve sua data de conclusão alterada para 2015. Quando concluída, o Canal



do Panamá poderá manter o protagonismo como elemento de ligação entre as rotas marítimas Atlântica e Pacífica.

Além disto, a ampliação com instalação do terceiro jogo de eclusas contribuirá para o crescimento econômico do país, tema do próximo tópico do texto.

## **CRESCIMENTO ECONÔMICO NO SÉCULO XXI**

Desde o início do século XXI, o Panamá tem apresentado índices de crescimento de seu PIB acima da média mundial e da média dos países da América Latina, conforme se verifica no gráfico 1. Considerando o período contido no gráfico, a média de crescimento mundial foi de 2,7% ao ano, enquanto que na América Latina foi de 3,2%. O Panamá teve uma média de crescimento de 6,7% entre 2000 e 2013.

# III Seminário Internacional de CIÊNCIAS SOCIAIS – CIÊNCIA POLÍTICA

## BUSCANDO O SUL

POLÍTICA, SOCIEDADE, EDUCAÇÃO E SUAS FRONTEIRAS

DATA  
De 18 a 22 de agosto de 2014

LOCAL  
Universidade Federal do Pampa  
Campus São Borja (RS) - Brasil

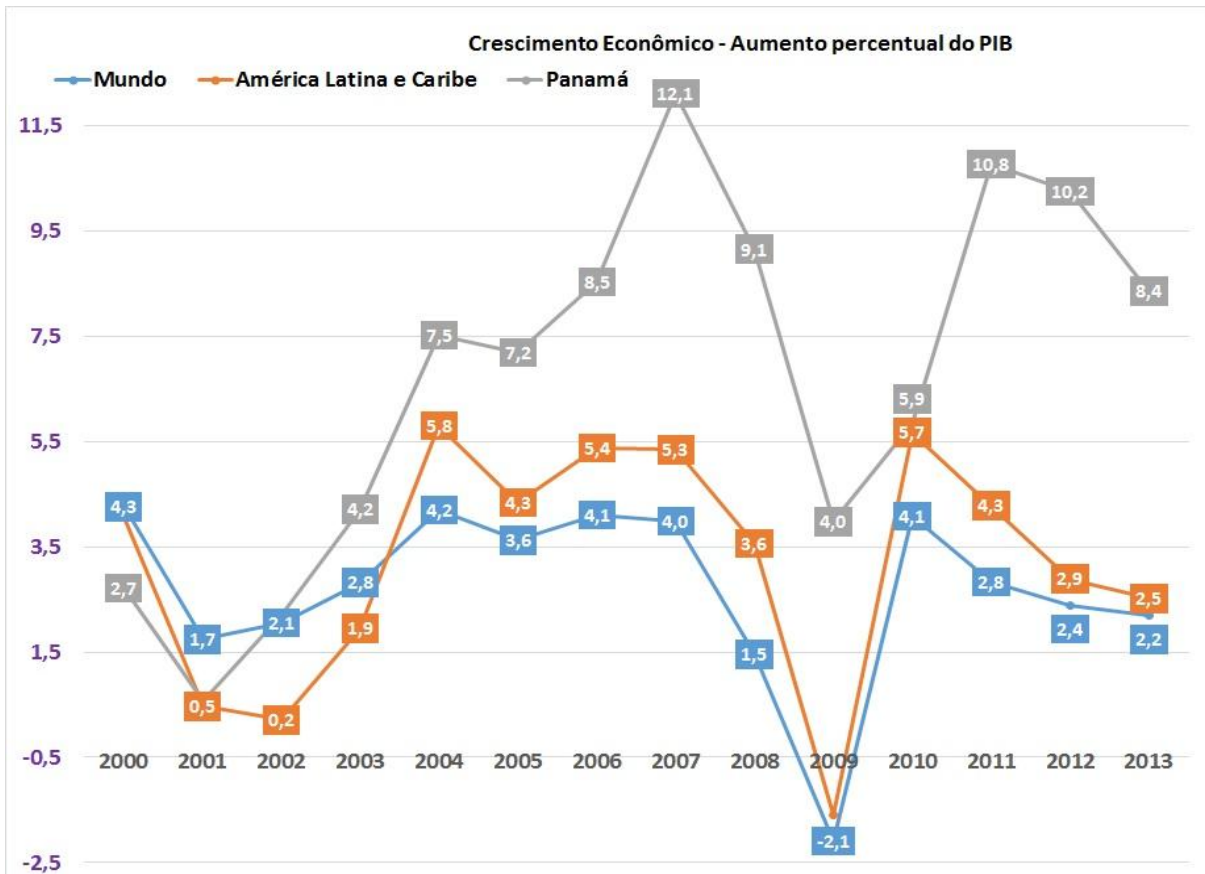


Gráfico 1: Comparativo do crescimento econômico de 2000 a 2013. Elaboração do autor. Fonte dos dados: Banco Mundial.

Pode-se considerar três fases na economia para este período. Primeiro, uma fase de redução do crescimento em âmbito global entre 2000 e 2002, período em que ocorreu uma fase de crise econômica global que teve como países mais afetados a Argentina e a Turquia, além da queda da bolsa Nasdaq, como consequência da desvalorização das ações das empresas ligadas à internet. A segunda fase inicia-se após este período de crise e se caracteriza pela recuperação e retomada do crescimento econômico mundial, seguindo até setembro de 2008, quando ocorreu outra crise econômica de âmbito global, cujas consequências ficam evidentes no ano de 2009. A terceira fase sucede a partir de 2010,



quando inicia-se a retomada do crescimento econômico aos níveis dos anos anteriores à crise de 2008, com uma posterior desaceleração nesta recuperação devido às dificuldades encontradas por alguns países principalmente da Europa em realinharem suas economias. São, portanto, três fases de crescimento separadas por duas crises econômicas.

Quanto ao Panamá, observa-se que desde 2003 quando iniciou-se a recuperação da crise econômica do início do século XXI, o país manteve uma média de crescimento acima da média latino-americana e mundial, chegando no auge da crise iniciada em 2008 a crescer 4%, enquanto que a média mundial era de uma redução de cerca de 2% no PIB dos países. Neste ponto, volta a ter importância o tema do Canal do Panamá para se entender tais números.

Conforme destacam Sabonge e Sanchez (2009, p. 9 – 11), no período entre as duas crises econômicas, ou seja, entre 2003 e 2008, o transporte marítimo de cargas cresceu percentualmente mais que o PIB mundial. Enquanto que o PIB global teve um crescimento médio neste período de aproximadamente 3,5% ao ano, o transporte de cargas por via aquática calculado em valores, tendo como base o dólar americano, cresceu em torno de 4,6% ao ano. Entretanto, o que se destaca é a utilização de navios porta contêineres, que no mesmo período aumentou em média 11,4% ao ano. Este aumento do tráfego do comércio marítimo incidiu diretamente no volume de cargas transportadas pelo Canal do Panamá, aumentando as receitas ao país nesta fase. De acordo com a Cepal, o Panamá foi favorecido por uma conjuntura pós crise a partir de 2003, na qual alinharam-se um crescimento do comércio baseado na globalização da economia, a redução de barreiras comerciais, o aumento de TLCs em todo o mundo e finalmente uma sequência de ajustes no comportamento de oferta e demanda dos mercados marítimos, afetando o preço do transporte de cargas.

Para o período de 2008 a 2013, a economia do país sofreu o impacto da obra de construção do terceiro conjunto de eclusas do canal, estimada em US\$ 5,2 bilhões a preços de 2006 quando o projeto foi finalizado. Deste valor, em torno de US\$ 2,1 bilhões foram gastos





diretamente na economia do país na contratação de trabalhadores, compra de equipamentos e suprimentos. Em 2007 a obra possuía 2000 empregados diretos contratados, chegando a 6000 em 2010. Conforme Sabonge e Sanchez (2009, p. 53), a obra teve como efeito a geração de aumento da produção econômica nacional, crescimento do investimento externo e produção de empregos indiretos que, se considerada toda a economia nacional, pode-se estimar que foram gerados aproximadamente 44.000 empregos. Assim, a obra de ampliação do canal também se caracteriza por ser um fator motivador do crescimento econômico panamenho.

Porém, relativamente ao PIB do país, a economia gerada pelo canal teve sua importância reduzida ao longo do tempo. Na década de 1950, a participação dos valores financeiros gerados pelo canal na composição do PIB era de 26,3%. Este número foi gradualmente reduzindo e no início da primeira década do século XXI sua participação era de 18,6%, mesmo com o aumento das atividades de transporte marítimo mundial. Isto, em parte, se deve a uma diversificação da pauta de produtos de exportação.

Em 1997 a banana era o principal produto de exportação do país compondo 28% do total. Os produtos mais exportados eram banana, açúcar, frutos do mar, café e óleo combustível que somados compunham 54% do total exportado. Em 2008 as frutas (banana, melão e melancia) eram responsáveis por 27% e os frutos do mar por 28% das exportações, o que somados representaram 55% do total. Em valores monetários, as exportações de 1997 a 2008 cresceram 76%. Em 2011, a pauta de exportações teve o ouro com 15% e a banana com 10% como os dois principais produtos, sendo que estes dois somados às exportações de ferro, camarão, açúcar, outras frutas tropicais e cobre compuseram 51% do total exportado. Além disto, deve-se citar que de 2008 a 2011, houve uma queda de 31,4% no total exportado em valores monetários como efeito da crise de 2008. Contudo, nos anos seguintes à crise, as exportações panamenhas apresentaram números bastante negativos se comparados ao crescimento econômico do país.



A diversificação da pauta de exportações demonstra que o Panamá tem possibilidades de buscar outros caminhos para manter seu crescimento econômico nos níveis que apresentou entre 2003 e 2013. Um destes caminhos pode ser a integração, tal como o país tem buscado com a Aliança do Pacífico, tema do próximo tópico do texto.

## **A ALIANÇA DO PACÍFICO**

A Aliança do Pacífico é um mecanismo de integração econômica fundado em abril de 2011 por Chile, Colômbia, México e Peru, com a intenção de promover o comércio com as demais regiões econômicas mundiais, principalmente a Ásia. Este processo busca criar mercados atrativos entre os seus países membros para alcançar uma maior competitividade internacional. O Panamá manifestou sua pretensão de aderir ao grupo e o processo de incorporação iniciou-se com a assinatura de Tratados de Livre Comércio (TLC) com os países membros, uma das condições para efetivação como membro pleno. O último TLC faltante foi assinado em 17 de janeiro de 2014 com o México, evidenciando a importância do tema para a agenda da política externa panamenha e o interesse do governo neste assunto.

Em fevereiro de 2014 foi realizada a VIII Cúpula da Aliança do Pacífico, reunião na qual foi firmado um acordo que elimina os impostos em 92% dos bens e serviços comercializados entre os países membros. O acordo se constitui em um protocolo adicional ao Acordo-Quadro da Aliança, subscrito em junho de 2012 no Chile e que busca, além disso, servir de ponte para os mercados da Ásia. De acordo com a Declaração de Cartagena das Índias, documento final da cúpula, o protocolo e a eliminação de tarifas formaram uma primeira etapa transcendental no processo de integração regional. A previsão é de que ao longo do tempo, os 8% restantes de produtos que não tiveram suas tarifas eliminadas também tenham o mesmo tratamento dos produtos incluídos no protocolo.



Em se tratando de uma questão de política exterior, a inserção do Panamá na Aliança do Pacífico deve considerar as possibilidades que podem surgir na realização de mudanças nas diversas áreas nas quais os países membros intentam promover além das questões comerciais, tais como redução do custo de vida, livre circulação de pessoas, maior integração ao mercado latino americano e caribenho, redução de gastos estatais através da utilização de embaixadas conjuntas e distribuição de bolsas de estudo (FERNANDÉZ, 2014), muitas destas ações com algumas etapas concretizadas e relatadas no documento final da VIII Cúpula como medidas tomadas durante o ano de 2013. Porém, para o presente estudo, cabe destacar a importância das questões comerciais que podem se estabelecer, movimentando a economia do Panamá, podendo ainda promover a retomada do crescimento das exportações.

Na VIII Cúpula da Aliança do Pacífico, relata-se que os países membros realizaram em 2013 um total de 33 atividades conjuntas de promoção do comércio e de investimentos, dentre as quais destacaram-se a I Macro Rodada de Negócios ocorrida em Cali, o Fórum Empresarial de Nova Iorque e o Fórum de Inovação e Empreendimento LAB4+ em Santiago, no Chile. Além disto, os presidentes dos quatro países fundadores e membros efetivos destacaram que, no que concerne ao livre movimento de bens, para que haja vantagem em termos comerciais, a Aliança deve trabalhar em função do fortalecimento de cadeias produtivas e buscar alternativas para integração das estruturas de produção de seus países, aumentando a inter-relação com outros mercados (ALIANZA DEL PACÍFICO, 2014).

Por tratar-se de um processo ainda incipiente, não é possível mensurar em quais pontos especificamente o Panamá poderá ser beneficiado com sua adesão à Aliança. Entretanto, se for observada a quantidade de TLCs e outros acordos comerciais assinados pelos países membros desde o início de suas negociações através desta via institucional<sup>4</sup>, bem

---

<sup>4</sup> Desde a fundação do bloco até junho de 2014, o Chile assinou 22 acordos proporcionados pelas negociações da Aliança, a Colômbia realizou 15 acordos, o México firmou 19 acordos e o Peru tem 17 acordos assinados. Disponível em [alianzapacifico.net](http://alianzapacifico.net)



como a situação do Panamá em 2014 nos parâmetros considerados neste estudo, conclui-se que há confluência entre as necessidades do país e o que a Aliança do Pacífico pode oferecer.

Ademais, é importante para o Panamá reforçar alianças voltadas para a Ásia, haja vista a crescente influência e interesse, principalmente da China, na região centro americana e caribenha. Este fator é de grande importância para o Panamá, pois em 2012 o governo da Nicarágua assinou um memorando de intenção para construção de um novo canal ligando o mar do Caribe ao oceano Pacífico e em julho de 2014 foi aprovada a proposta de um grupo chinês para a construção da obra, com a pretensão de entrar em operação em 2020. A motivação para o maior interesse chinês pode ser especulada a partir das afirmações de Collins e Murray (2008, p. 81), que citam que os Estados Unidos, o Japão e a Índia tem sido potenciais bloqueadores das importações chinesas, desde que a China passou a ser um grande importador de petróleo e de outros insumos para geração de energia. Em estudo traçando possíveis cenários geopolíticos com a construção do novo canal, Wong e Yip (2013, p. 376) destacam que o Canal do Panamá é um ponto de vulnerabilidade da China, devido à dependência do país de importações de insumos energéticos, considerando um possível bloqueio. Sendo assim, havendo uma alternativa além do Canal do Panamá, estaria reduzida a vulnerabilidade chinesa.

Com isto, apesar de nas reuniões de cúpula da Aliança não haver menção à ampliação do Canal do Panamá, mas às relações com os países asiáticos, para o Panamá a questão do canal e o estabelecimento de relações com a China são temas diretamente ligados.

## **REFLEXÕES SOBRE O PANAMÁ NO SÉCULO XXI**

Após serem expostos os três temas que se destacam na política externa e nas relações internacionais do Panamá desde o início do século XXI, cabe realizar uma análise do caso a partir da abordagem teórica e conceitual utilizada, verificando como a ampliação do



Canal do Panamá, o crescimento econômico e a entrada na Aliança do Pacífico podem estar relacionados a questões de conjuntura internacional, à situação geográfica e à política dos países vizinhos, que são os condicionantes externos mais evidentes no caso panamenho.

A conjuntura internacional de crescimento dos transportes pela via marítima e o aumento das dimensões e da capacidade das embarcações são condicionantes externos que impuseram ao Panamá uma tomada de decisão em relação à ampliação da capacidade de atendimento de demanda de sua mais importante obra de infraestrutura. Ademais, para optar pela não execução da ampliação do canal, o Panamá deveria então ter uma opção para substituir as receitas geradas pelo trânsito dos navios, que reduziria ao longo do tempo. Não tendo tal opção, nota-se que a conjuntura logística e comercial internacional enquanto condicionante externo, impôs ao país uma mudança em um de seus motores econômicos.

Quanto à situação geográfica, o Panamá possui posicionamento privilegiado como rota marítima, estando ainda em um ponto estratégico próximo da maior economia do mundo, os EUA, além de estar equidistante dos outros dois centros econômicos mundiais, a Ásia e a Europa. Entretanto, com o avanço da China como um dos protagonistas da economia global, tendo ainda a Europa como um dos grandes centros consumidores, a rota Ásia-Europa ganhou volume de carga e a posição geográfica do Panamá manteve sua importância. Entretanto, se for construído o canal na Nicarágua, o Panamá pode sofrer as consequências de uma mudança geográfica da localização do centro industrial mundial. Nota-se que a posição geográfica de um Estado pode ser fixa, estática, mas a posição geográfica de um centro econômico, um núcleo industrial ou um centro de poder pode ser variável.

Quanto à política dos países vizinhos, no caso do Panamá não se destacam as políticas dos vizinhos fronteiriços, mas pode-se considerar as políticas dos atores regionais. Em primeiro lugar, a política externa panamenha, ao pretender fazer parte da Aliança do Pacífico, está sofrendo ou usufruindo das consequências de seus vizinhos regionais terem, em 2011, inserido em sua política a formação de um bloco para a promoção do comércio. No



caso da construção do terceiro conjunto de eclusas no Canal do Panamá e do crescimento econômico, não se percebe grande influência da política dos países vizinhos.

Assim, do ponto de vista teórico e conceitual, pode-se inferir que o conceito de política externa de Gomes (1990, p. 55; 57), de que trata-se da busca da satisfação das necessidades internas a partir da busca de possibilidades na comunidade internacional, aplica-se ao caso panamenho de acordo com as variáveis utilizadas para este estudo. No caso dos três condicionantes externos – conjuntura internacional, situação geográfica e política dos países vizinhos – é mais evidente que a conjuntura internacional e a situação geográfica são os fatores que mais podem gerar possibilidades para o Panamá satisfazer suas necessidades internas. A política dos países vizinhos, que pode tornar-se um fator relevante através da Aliança do Pacífico, só poderá ser um fator analítico relevante após a consolidação do Panamá como membro pleno e com a geração de tratados que venham a beneficiar o país.

A influência chinesa na região e no mundo e o seu impacto sobre o Panamá é um tema que, para se chegar a conclusões plausíveis, deve ser enfocada em seus aspectos específicos e considerar outras variáveis analíticas, além das que foram utilizadas neste texto.

## CONCLUSÃO

Concluiu-se com a pesquisa que deu base a este texto que o Panamá, apesar de não estar entre as maiores economias do mundo, não ter uma das maiores áreas e nem uma população muito numerosa, possui temas de grande importância em sua economia e política externa.

Sobre a ampliação do Canal do Panamá, concluiu-se que trata-se de uma obra necessária devido ao aumento relativo da utilização do transporte marítimo, que se refletiu no crescimento da quantidade de embarcações transitando pelo canal e pelo aumento do tamanho das embarcações, gerando uma situação na qual o canal não mais atende demanda desde



2009. A ampliação vai aumentar a capacidade de 14.000 para 16.000 trânsitos anuais de embarcações pelo canal, além de aumentar de 340 para 600 milhões de toneladas CPSUAB a capacidade e passar a contar com um conjunto de eclusas que terá condições de atender navios de maior porte, que não são atendidos pela atual estrutura. Isto fará com que o Canal do Panamá mantenha sua importância na logística mundial de transportes.

Sobre o crescimento econômico, verificou-se que desde 2003 o Panamá mantém níveis de crescimento econômico acima da média mundial e regional, motivado pelo aumento dos transportes marítimos no período da recuperação pós crise de 2003 a 2008 e após 2008 com a inserção na economia do valor aplicado na obra de ampliação do canal. As preocupações da pauta de política externa panamenha têm como um dos objetivos manter os elevados níveis de crescimento econômico. Contudo, verificou-se que as exportações se diversificaram no período estudado e cresceram até o ano de 2008, quando ocorreu a crise econômica mundial. Após a crise, as exportações não voltaram a retomar o crescimento de períodos anteriores.

Quanto à Aliança do Pacífico, concluiu-se que a entrada do Panamá no bloco é uma medida que vai de encontro às necessidades do país e pode promover bons resultados para a economia. Entretanto – apesar das evidências de que será benéfico ao Panamá a sua entrada no grupo – como ainda não foi efetivado como membro, é necessário aguardar a sequência dos fatos para conclusões mais apuradas.

Finalmente, deve-se citar que os três temas selecionados para este trabalho, após a pesquisa, confirmaram-se como as principais questões a serem analisadas para se entender a política externa do Panamá nos primeiros anos do século XXI.

## **BIBLIOGRAFIA**



ALCÂNTARA, M., FREIDENBERG, F. (coord.). **Partidos Políticos de América Latina. Centroamérica, México y República Dominicana.** México: FCE.ipe, 2003. p. 721.

ALIANZA DEL PACÍFICO. **Declaración de Cartagena de Índias.** Cartagena, 10 fev. 2014.

COLLINS, Gabriel B.; MURRAY, William S. No oil for the lamps of China? **Naval War College Review**, n. 61, vol. 2, p. 79-95. Newport: RI, 2008.

DONGHI, T. H. **História Contemporânea de América Latina**, Alianza Editorial, S.A., Madrid, 2010. p.727-728.

**El Arco del Pacífico Latino Americano Después de La Crisis. Desafios y Propuestas**, Naciones Unidas - CEPAL. Santiago do Chile, Noviembre de 2009. p.70-71, 80-81.

FERNÁNDEZ, Pablo J. G. Panama camino a integrar Alianza del Pacífico. **PanAmPost**, 27 jun. 2014.

GOMES, Gonçalo S. C. A política externa e a diplomacia numa estratégia nacional. **Revista Nação e Defesa**. Ano XV, n. 56. Lisboa: IDN, 1990.

LLÁCER, F. J. (2004). Panamanian maritime sector management. **Marine Policy**, Vol.28, Issue 4, 283–295.

RODRIGUE, Jean-Paul. **Factors impacting North American freight distribution in view of the Panama Canal expansion.** Calgary: Van Horne Institute, 2010.

SABONGE, Rodolfo; SÁNCHEZ, Ricardo J. **El Canal de Panamá em el economia de América latina y el Caribe.** Santiago: CEPAL, 2009.

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **Panamá Canal Study.** Maritime Administration, nov. 2013.

WONG, Mei C.; YIP, Tsz L. Nicaragua Canal: a new corridor to Far East Asia. **International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA) 2013: Trade, Supply Chain Activities and Transport: Contemporary Logistics and Maritime Issues.** 2013.