

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

Pedro Henrique Máximo Pereira
(Organizador)

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

Pedro Henrique Máximo Pereira
(Organizador)



Atena
Editora

Ano 2021

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Natália Sandrini de Azevedo

Camila Alves de Cremo

Luiza Alves Batista

Maria Alice Pinheiro

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2021 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2021 Os autores

Copyright da edição © 2021 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

Diagramação: Maria Alice Pinheiro
Correção: Flávia Roberta Barão
Indexação: Gabriel Motomu Teshima
Revisão: Os autores
Organizador: Pedro Henrique Máximo Pereira

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M521 Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2 /
Organizador Pedro Henrique Máximo Pereira. – Ponta
Grossa - PR: Atena, 2021.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5983-491-4

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.914212009>

1. Planejamento urbano e regional. I. Pereira, Pedro
Henrique Máximo (Organizador). II. Título.

CDD 711

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.

DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.

APRESENTAÇÃO

O ambiente de crise deixado pela pandemia da COVID-19 anuncia, como resposta direta a ele, um forte retorno do Planejamento Urbano e Regional como prática central para a viabilização de saídas possíveis para os mais diversos territórios e escalas territoriais. Sua revalorização está em curso após uma década marcada pela prática distendida, esgarçada e pouco ressonante de Planejamento, provocada pelo agravamento do neoliberalismo, no Brasil e na América Latina.

O segundo volume do livro “Melhores práticas em Planejamento Urbano e Regional”, publicado no contexto da pandemia pela Atena Editora, visa contribuir com tal debate e reforçar o ambiente de valorização das boas práticas de Planejamento. Ele é composto por onze capítulos. Em seu conjunto de debates há uma diversidade de temas, regiões e cidades do Brasil e América Latina. Também é diversa a origem de seus autores, fato que dá pluralidade às abordagens aqui organizadas.

O Planejamento Urbano e Regional, vale salientar, é essencialmente um campo de reflexões, investigações e práticas inter, multi e transdisciplinar. Conta com a cooperação e a colaboração de diversas áreas do conhecimento que emprestam, além de seus conceitos, seus métodos diagnóstico-analíticos e prático-propositivos. Almeja, em síntese, compreender o território, levantar seus dilemas, destacar seus problemas, revelar suas potencialidades e traçar, por meio de um conjunto de prioridades amplamente debatido, futuros possíveis visando o bem comum, coletivo e social. Deste modo, o Planejamento é um campo de tensões políticas por natureza, pois lida com diversos interesses e setores da sociedade, além de enfrentar questões emergentes e persistentes nas áreas urbanas e regiões.

Assim sendo, soma-se às desigualdades historicamente fabricadas nas cidades brasileiras e latino-americanas e às incertezas econômicas deixadas pelos eventos globais de 2008-2009 e suas repercussões até o presente, o agravamento das questões ambientais e sanitárias descortinados pela pandemia. Já é consenso que a pandemia não somente trouxe novos problemas, mas agravou os já existentes, tornando mais visíveis suas inequívocas violações à condição humana.

Neste volume, como resposta a este panorama, o leitor e a leitora encontrarão, com forte tom crítico e propositivo, trabalhos que expõem reflexões sobre a Mobilidade Urbana, Infraestruturas, Educação Ambiental, Resíduos Sólidos, Migração, Espaço Público, Patrimônio Cultural Edificado, Expansão Urbana, Exclusão e Desigualdade Socioespaciais, Metropolização, Diversidade Regional, Cidades Médias e, por fim, o papel do Projeto e do Redesenho de Áreas Preexistentes. Estes temas são debatidos a partir de cidades e regiões do Brasil, Caribe, Peru e México, perfazendo um importante e diverso conteúdo, talvez panorâmico, para o Planejamento Urbano e Regional destes países latino-americanos.

Estimo a todos e todas excelente leitura!

Pedro Henrique Máximo Pereira

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

A MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO EFETIVO DE UMA POLÍTICA PÚBLICA SUSTENTÁVEL EM UM RIO DE JANEIRO PÓS-OLÍMPICO

Diego Sebastian Carvalho de Souza

Ricardo de Freitas Cabral

Ricardo José Pereira Costa

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120091>

CAPÍTULO 2..... 11

ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURAS EM BORDES COSTEIROS: ASPECTOS HISTÓRICOS DA CIDADE DO PANAMÁ E SEU CANAL / CARIBE

Carlos Andrés Hernández Arriagada

Guilherme Alexandre Gallo Cavenaghi

Mariana Ragazzi Mendes

Eduardo Riffo Durán


Nicolás Parra Urbina

Paulo Roberto Correa

Luis Rogério Pupo Gonçalves

Raquel Ferraz Zamboni

Paula von Zeska de Toledo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120092>

CAPÍTULO 3..... 33

QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES: A EDUCAÇÃO AMBIENTAL INSERIDA NO PLANEJAMENTO URBANO

Paula Scherer

Mariela Camargo Masutti

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120093>


CAPÍTULO 4..... 41

IMPLEMENTACION DE INDICADORES PARA EL ESTUDIO DEL SISTEMA DE GESTION DE RESIDUOS SOLIDOS DE LA MUNICIPALIDAD DE ILO

Marco Alexis Vera Zúñiga

Maryluz Cuentas Toledo

Osmar Cuentas Toledo


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120094>

CAPÍTULO 5..... 51

A INFLUÊNCIA DOS MIGRANTES NA FORMAÇÃO URBANA DE SALVADOR


Roberto Pereira de Souza Filho

Liamara Xavier Sena

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120095>

CAPÍTULO 6.....	66
EVALUACIÓN DE LAS OBRAS CIVILES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUNO	
Christian Antony Morales Zamalloa	
Maryluz Cuentas Toledo	
José Luis Morales Rocha	
Daniel Quispe Mamani	
Osmar Cuentas Toledo	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120096	
CAPÍTULO 7.....	82
EXPANSÃO URBANA E EXCLUSÃO TERRITORIAL: A OCUPAÇÃO DO JARDIM CAMPOS VERDES NA CIDADE DE CAMBÉ/PR	
Jéssika Vieira Marques	
Sandra Maria Almeida Cordeiro	
Caroline Berger de Paula	
Léia Aparecida Veiga	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120097	
CAPÍTULO 8.....	94
ASPECTOS HISTÓRICOS DA FORMAÇÃO E PRODUÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU-SE	
Danillo Felix de Santana	
José Carlos Santos Cunha	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120098	
CAPÍTULO 9.....	106
ESTUDIO SOCIOECONÓMICO COMPARATIVO POR REGIONES DEL ESTADO DE OAXACA, MÉXICO	
Ana Luz Ramos-Soto	
Jovany Arley Sepúlveda Aguirre	
Ana Mi Gómez Ramos	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120099	
CAPÍTULO 10.....	126
GEORG SIMMEL E A REFLEXÃO SOBRE O CRESCIMENTO DAS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS	
Simone Pereira da Costa Dourado	
Maria Isabel Trivilin	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.91421200910	
CAPÍTULO 11.....	145
REDESENHO URBANO EM FEIRA DE SANTANA- BAHIA E AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS NO BAIRRO DA MANTIBA	
Daianny Teles Gomes Cordeiro Ismerim	
Marília Moreira Cavalcante	

Ana Licks Almeida Silva

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.91421200911>

SOBRE O ORGANIZADOR.....	160
ÍNDICE REMISSIVO.....	161

CAPÍTULO 2

ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURAS EM BORDES COSTEIROS: ASPECTOS HISTÓRICOS DA CIDADE DO PANAMÁ E SEU CANAL / CARIBE

Data de aceite: 02/09/2021

Data de submissão: 22/08/2021

(LABSTRATEGY FAUMACK)

<http://lattes.cnpq.br/8487490697062688>

Nicolás Parra Urbina

Mestrando (c) em Procesos Urbanos Sostenibles e Universidad de Concepción. Concepción – Chile. Discente pesquisador no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
<https://orcid.org/0000-0002-4887-0203>

Paulo Roberto Correa

Dr. Arq. Urb. Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo –SP
<http://lattes.cnpq.br/8371084638138718>

Luis Rogério Pupo Gonçalves

MS.c Arq. Urb. Pesquisador e Professor Universidade Sociedade Educacional de Santa Catarina
<http://lattes.cnpq.br/4711260581272655>

Raquel Ferraz Zamboni

Graduanda no curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Discente pesquisadora no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
São Paulo – SP
<http://lattes.cnpq.br/8123610848283631>

Paula von Zeska de Toledo

Arquiteta e Urbanista. Pós-graduanda como Aluna Especial (2021) da Universidade de São Paulo (FAU-USP). Pesquisadora no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
Joinville – SC
<http://lattes.cnpq.br/9425772300233768>
<https://orcid.org/0000-0002-1963-2134>

Carlos Andrés Hernández Arriagada

Brasil / PhD. em Arquitetura e Urbanismo, Pós-Doutorado (2019-2020) /pelo Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo (IEA-USP). Pesquisador e Professor na Universidade Presbiteriana Mackenzie em Arquitetura e Urbanismo
Laboratório de Estratégias Projetuais – (LABSTRATEGY FAUMACK)
São Paulo-SP
<http://lattes.cnpq.br/8524575047516193>
<https://orcid.org/0000-0002-7740-4455>.

Guilherme Alexandre Gallo Cavenaghi

Graduando no curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Discente pesquisador no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
São Paulo –SP
<http://lattes.cnpq.br/8532607776687475>

Mariana Ragazzi Mendes

Graduanda no curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Discente pesquisadora no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
São Paulo – SP
<http://lattes.cnpq.br/3916449065793640>

Eduardo Riffo Durán

Graduando no curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidad de Concepción. Concepción – Chile. Discente pesquisador no Laboratório de Estratégias Projetuais

RESUMO: A pesquisa objetiva situar historicamente a Cidade do Panamá e seu canal, compreendendo seu desenvolvimento territorial e a conformação de seu borde costeiro. A partir do século XV, a Europa foi marcada pelo período das grandes navegações, em uma busca constante por rotas marítimas que levassem à Ásia. Em decorrência desse processo, dá-se a chegada do homem europeu ao continente americano e, mais tarde, a fundação de cidades e entrepostos no “Novo Mundo”. Assim, a Cidade do Panamá nasce no ano de 1519 a partir do político e militar espanhol Pedro Arias de Ávila. Desde seu período fundacional, a Cidade do Panamá já possuía grande relevância estratégica devido seu posicionamento geográfico no istmo centroamericano. Com o aumento do comércio marítimo mundial, a região adquire ainda mais notoriedade, despertando esforços para interligar os oceanos Atlântico e Pacífico, fato que culmina com a construção do Canal do Panamá em 1914. Com o canal e a intensificação comercial, a cidade ganha novas infraestruturas, as quais possibilitam alternativas de repensar taticamente seu borde costeiro, fomentando economicamente e gerando possibilidades de reconfiguração do território. Nesse âmbito, tem-se a proposição de estratégias projetuais (em 4 estruturas principais: estratégias econômicas, governamentais, de sustentabilidade e de urbanidade) que atuam como indutoras para cenários urbanos futuros. Essas estratégias são propostas para 2 fases: 1ª. 2002 - 2025; 2ª. 2025 - 2030. Assim, as estratégias possibilitaram aplicações no território que vislumbram cenários futuros de desenvolvimento para o recorte investigado ao longo do borde costeiro da Cidade do Panamá.

PALAVRAS - CHAVE: Cidade do Panamá. Borde Costeiro. Comércio. Desenvolvimento estratégico

INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT STRATEGIES ON COASTAL EDGES: HISTORICAL ASPECTS OF THE CITY OF PANAMA AND ITS CHANNEL / CARIBBEAN

ABSTRACT: This research aims to historically situate Panama City and its canal, understanding its territorial development and the conformation of its coastal edge. Since the 15th century, Europe was marked by the period of great navigations, in a constant search for sea routes that would lead to Asia. As a result of this process, the Europeans arrived in the American continent and, later, began the foundation of cities and warehouses in the “New World”. Thus, Panama City was born in the year 1519 with the Spanish politician and military man Pedro Arias de Ávila. Since its founding period, Panama City already had great strategic relevance due to its geographic position in the Central American isthmus. With the world maritime trade increase, the region acquires even more notoriety, awakening efforts to interconnect the Atlantic and Pacific oceans, a fact that culminates with the construction of the Panama Canal in 1914. With the canal and commercial intensification, the city gains new infrastructures, which enable alternatives to strategically rethink its coastline, promoting economically and generating possibilities for reconfiguration of the territory. In this context, there is the proposal of design strategies (in 4 main structures: economic, governmental, sustainability and urbanity strategies) that act as inducers for future urban scenarios. These strategies are proposed for 2 phases: 1a. 2002 - 2025; 2nd. 2025 - 2030. Thus, the strategies made possible applications in the territory that envision future development scenarios for the area investigated along the coastline of Panama City.

KEYWORDS: Panama City. Coastal Edge. Maritime trade. Strategic development

1 | INTRODUÇÃO

A República do Panamá situa-se no extremo sudeste do istmo¹ centro-americano, a sete graus ao norte do Equador, contando com uma superfície de 75.517 km² e com aproximadamente 4,18 milhões de habitantes. Seus limites físico-geográficos são: o Oceano Atlântico (Mar do Caribe) ao norte, o Oceano Pacífico ao sul, a Colômbia a leste e a Costa Rica a oeste (Figura 01).

Em termos administrativos o país conta com dez províncias (Panamá, Panamá Oeste, Colón, Bocas del Toro, Chiriquí, Darién, Veraguas, Los Santos, Coclé e Herrera) e cinco comarcas indígenas (Kuna Yala, Emberá - Wounaan, Ngöbe-Buglé, Kuna de Wargandí y Kuna de Madungandí). O idioma oficial é o espanhol².



Figura 01: Panamá e seu contexto geral.

Fonte: elaboração própria.

A capital do país é a Cidade do Panamá (8°59'36"N 79°31'11"O) e se caracteriza por ser seu principal centro cultural e econômico. Além do turismo e de sua relevância no âmbito do comércio mundial, atribuições importantes para o país, a cidade conta com uma "intensa atividade financeira e um centro bancário internacional, ocupando atualmente a 7ª posição na versão 2012 da classificação das Cidades Mais Competitivas da América Latina" (PALACIOS BARRA, 2014, p. 6. Tradução nossa).

1 Istmo conforma uma faixa estreita de terra, a qual conecta uma península a um continente ou duas porções de um continente. Dados extraídos de: <<https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/istmo>>. Acesso em 15 de agosto de 2021.

2 Dados extraídos de: <http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/panama_FICHA%20PAIS.pdf>. Acesso em: 08 de agosto de 2021.

O posicionamento geográfico estratégico do território, no centro do continente americano, com acessos por mar, terra e água, juntamente de seu clima tropical durante quase todo o ano, livre de desastres naturais, contribuíram para colocar o Panamá no centro do comércio mundial. (PAYARES; GONZÁLEZ, 2015, p. 121)

Historicamente, como mostra Sabonge e Sánchez (2009, p. 7), o desejo de se obter uma rota que unisse as Américas e seus oceanos, otimizando a navegação marítima e aproximando países produtores e consumidores é grande. Desde que o explorador espanhol Vasco Néñez de Balboa³ (1475 - 1519) cruza o istmo panamenho em 1513, descobriu-se que uma pequena faixa de terra separava o Atlântico do Pacífico.

Ainda de acordo com Sabonge e Sánchez (2009, p. 21), nesse período, meados de 1534, estudos foram realizados a fim de se navegar através dessa estreita porção continental, contudo somente no século XIX e XX que os esforços construtivos foram iniciados, primeiro com o intento francês e, depois, com a efetivação estadunidense.

Surge, então, o Canal do Panamá (Figura 02), que desde sua inauguração em 1914 facilita o comércio mundial servindo 120 rotas marítimas a mais de 80 países do mundo, complementando com o sistema de terminais de contêineres no Pacífico e no Caribe (PAYARES; GONZÁLEZ, 2015, p. 123).



Figura 02: Canal do Panamá.

Fonte: Panama Canal Authority.

A relevância do canal dá-se também pela presença de infraestruturas correlatas que dão suporte ao seu funcionamento. Aqui, é feito o recorte da pesquisa, em que se abordará o Porto de Balboa, situado na entrada do Oceano Pacífico do Canal⁴.

Esse recorte acontece, pois as cidades estabelecem uma relação natural com seu meio geográfico, sendo que a ligação com as águas se dá diretamente através dos portos (HERNÁNDEZ, 2012, p. 33). Logo, o Porto de Balboa, além de contribuir com as atividades comerciais e logísticas do Panamá, também estabelece uma relação direta com seu território e seu borde costeiro, modificando-o qualitativa e estruturalmente

3 Vasco Néñez de Balboa (1475 - 1519) foi um importante governante, explorador e conquistador espanhol. Ficou conhecido, principalmente, por ser o primeiro europeu a descobrir o Oceano Pacífico. Dados extraídos de: <https://history.uol.com.br/hoje-na-historia/vasco-nunez-de-balboa-descobre-o-oceano-pacifico>. Acesso em 21 ago. 2021.

4 Dados extraídos de: <https://logistics.gatech.pa/en/assets/seaports/balboa>. Acesso em: 20 ago. 2021.

Assim, a partir da apreensão histórica, o estudo visa compreender a estruturação física do setor portuário da cidade frente sua posição estratégica no istmo e como isso pode resultar em características territoriais específicas propiciando diversos mecanismos de ocupação ao longo da costa, contribuindo para seu contínuo desenvolvimento e proporcionando oportunidades à localidade.

2 | OBJETIVOS

Pensar nas características territoriais, é a possibilidade de vislumbrar futuros cenários que venham a surgir das características advindas dos aspectos históricos do local, dos quais assumem relevância o impacto sobre seus moradores e sua geografia, podendo se considerar:

“Se a Cidade do Panamá se destaca por seu centro financeiro e por sua economia ‘conectada’, pretendemos mostrar que os habitantes que compõem a diversidade cultural da capital panamenha, entre o local e o global, constituem definitivamente a originalidade desta ‘cidade - mundo’”. (REY, 2019, p. 2)

Objetiva-se investigar como a condição estratégica da Cidade do Panamá e seu desenvolvimento de relevância global, frutos de seu posicionamento geográfico, que influenciam seu território, gerando novas infraestruturas de desenvolvimento territorial, ampliando as capacidades produtivas e urbano, possibilitando que a pesquisa dê origem a diversos cenários projetuais para o desenvolvimento econômico, governamental, sustentável e urbano, promovendo a requalificação das atuais dinâmicas e demandas locais, buscando responder à seguinte pergunta norteadora:

a. Como a infraestrutura atual da Cidade do Panamá pode proporcionar o surgimento de estratégias⁵ que possibilitem a melhoria de infraestruturas existentes para o fomento econômico-sustentável, ao longo de seu território, de modo a reconfigurar o seu borde costeiro?

3 | METODOLOGIA

A metodologia se constitui na revisão bibliográfica que se relaciona com o tema da Cidade do Panamá, abordando o contexto histórico do território, sua importância geográfica no Caribe, sendo um elemento estratégico para o desenvolvimento de frentes marítimas, setores produtores de economia local e internacional fomentadores como modelo territorial.

Estabeleceu-se a identificação de características geográficas e funcionais do território a partir do desenvolvimento de cartografias de reconhecimento das funções da frente marítima, se pautando sobre os seguintes documentos: 1. Documentação da

5 De acordo com o Dicionário Metápolis de Arquitectura Avanzada (2001, p. 210), estratégia é uma lógica, a tática, um critério. “A estratégia se refere, então, à lógica global - um sistema abstrato - capaz de dirigir as operações (...)” (Tradução nossa)

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). A partir deste levantamento, foi possível obter dados sobre a atividade da zona portuária e do Canal do Panamá em um contexto global e analisar seu posicionamento frente às rotas de comércio internacionais; 2. “Febre do Panamá”, de Matthew Parker, a análise e estudo histórico de desenvolvimento do território, verificando a evolução do território, principalmente sob o viés do canal, de sua concepção e construção; 3. “América Latina: Uma perspectiva histórica”, de Marquand Dozer, esta obra proporciona um olhar acerca da América Latina, desde seu período pré-colombiano até a inserção da mesma no contexto contemporâneo. A abordagem sobre a chegada dos primeiros europeus à América, tendo um contexto mais amplo da Cidade do Panamá, incluindo um recorte histórico mais amplo.

4 | CARACTERÍSTICAS HISTÓRICAS

A Cidade do Panamá é oriunda do desenvolvimento comercial - marítima das navegações. A troca de mercadorias entre povos por vias aquáticas possibilitou ao homem conseguir novos produtos, desenvolver vínculos e rotas, aperfeiçoar seus conhecimentos sobre a geografia e “descobrir” novas terras (PIZZURNO, 1997, p. 7).

Nesse âmbito, é importante compreender o desenvolvimento do transporte por embarcações, o qual remonta há mais de 5.000 anos, quando acontece a primeira movimentação de cargas por modal marítimo. Assim, diferentes cidades foram ocupando o papel protagonista de acordo com novas descobertas que eram feitas. Territórios e povos eram dominados, seja pela demanda de produtos ou pela localização estratégica das diferentes regiões. (STOPFORD, 2017, p. 35).

A partir do século XV, o noroeste europeu desponta no cenário global do comércio marítimo, o qual dominaria pelos próximos 500 anos. Nesse ínterim, Ricardo (2006, p. 6) mostra que:

“As rotas de longa distância, interligando a Europa com a Ásia, África, América e Ilhas Atlânticas, ativadas pelo comércio transcontinental, reconfiguraram a economia europeia e mundial. Novos negócios ampliaram o raio e o tipo de ação do comércio europeu que se tornou mais complexo e passou a contar com um maior número de agentes envolvidos nesta atividade, atuando no Oriente e no Atlântico. O negócio das trocas da primeira metade do século XVI impulsionou as atividades econômicas no continente (...)”

O impacto das grandes navegações nesse período foi tamanho que não se resumiu simplesmente na descoberta de territórios longínquos ou de rotas comerciais, mas representou a descoberta de uma nova construção social, fundamentando a economia - mundo capitalista que vigora até os dias de hoje (WALLERSTEIN, 2004, p. 3).

É nesse contexto também que um importante navegador, cartógrafo e mercador genovês, Cristóvão Colombo⁶ (1451 - 1506), planejando alcançar especiarias por uma rota

6 Cristóvão Colombo (Gênova, 1451 - Valladolid, 1506) foi um navegador genovês que desde sua mocidade

diferente das existentes, navega com sua tripulação para Oeste e avista terra em outubro de 1492 (STOPFORD, 2017, p. 43), território que seria chamado de América.

Nessa conjuntura, os povos ibéricos - Portugal e Espanha primordialmente - despontaram e migraram o olhar para o “Novo Mundo”⁷. Em maior grau o segundo que o primeiro, estes países exerceram forte projeção, sobretudo no território que viria a constituir a América Latina. É possível verificar nesse continente até os dias de hoje marcas desse processo, como as línguas dominantes ibéricas, catolicismo, catedrais e festividades, por exemplo (DOZER, 1974, p. 7).



Figura 03: Contexto latino-americano - o Novo Mundo para o europeu do século XV.

Fonte: Biblioteca Digital Mundial.

Com a chegada do homem europeu ao Novo Mundo (América-Latina) (Figura 03), outros navegadores também viriam em busca de riquezas. Desse modo, em 15 de agosto de 1519, como ressalta a Prefeitura da Cidade do Panamá, o político e militar espanhol Pedro Arias de Ávila (também chamado de Pedrarias Dávila, que na ocasião possuía o título de Capitão Geral e Governador do Reino da Terra Firme) funda na planície do Matasnillo, em uma aldeia dos índios Cueva, o que viria a constituir a Cidade do Panamá. Naquelas primícias, o local recebeu o nome de Nossa Senhora da Assunção do Panamá, a primeira população espanhola na costa do Oceano Pacífico no continente americano.

Segundo Palacios Barra (2014, p. 6), mesmo após pouco tempo de sua fundação e de ter recebido o título de cidade (em 15 de setembro de 1521, aquele núcleo populacional

iniciara carreira como marinheiro. Colombo é uma figura histórica de grande importância, pois em outubro de 1492 chega com sua tripulação no continente americano, onde acreditava ser o Extremo Oriente. Colombo deixou como legado a ampliação do mundo físico e novas perspectivas à expansão e enriquecimento da cultura universal. Dados extraídos de Enciclopédia Barsa, v. 5, p. 408.

⁷ Como mostra Bataillon (1954, p. 343) “Novo Mundo” é um termo utilizado para designar a América no contexto das viagens dos descobrimentos.

recebeu por decreto real o título de cidade e um brasão cedido por Carlos V⁸, instituindo um cabildo⁹), aquele povoado já havia se tornado um ponto de partida para exploração e conquista do Peru, além de ser um ponto estratégico para os carregamentos de ouro e prata que se enviavam à Espanha. A prefeitura da Cidade do Panamá também ressalta que:

“(...) Pedro Arias de Ávila traçou a primeira rota comercial, para o transporte de bens em duas vias da Espanha à América e da América à Espanha, o que levaria posteriormente à existência das famosas Ferias de Portobelo, cidade fundada em 20 de março de 1597 (...), como armazém e centro comercial para trocas de mercadorias e serviços entre a América e a Espanha e vice-versa o que consolidaria a função histórica do Panamá de fluxo e comunicações com o continente americano, sendo o ponto geográfico mais estreito do Novo Mundo” (tradução nossa)

Nesse âmbito comercial, Beluche (2020, p. 74) expõe que a conquista do Istmo do Panamá foi um passo essencial no âmbito de concretizar uma primeira globalização, em que a “descoberta do Mar do Sul” pelos europeus e a fundação da Cidade do Panamá foram a ponte necessária para o estabelecimento do comércio mundial e para as relações de dominação imperialistas existentes até os dias de hoje.

Após seu período fundacional e estabelecimento como ponto estratégico - comercial para terras latino e centro-americanas, Palacios Barra (2014, p. 7) aponta que o Panamá lida com episódios de invasões piratas, crises internas de abastecimento, ameaças indígenas, terremotos e incêndios, sendo o ano de 1644 responsável por destruir a cidade, de modo que a mesma foi reconstruída em 1673, a 2 km da cidade original.

Apesar da fundação da cidade nova¹⁰, seu crescimento e consolidação foi lento, impulsionado pela constante ameaça de piratas, o que dificultava as atividades comerciais. A mudança da rota do ouro e prata para a atual Buenos Aires, na Argentina (América do Sul) fomentou uma crise interna, fazendo com que muitos de seus habitantes migrassem para outras partes mais prósperas da região. Assim, a cidade se recupera somente no século XIX, com a “febre do ouro”¹¹ da Califórnia, aumentando o fluxo de pessoas que rumavam em direção à costa oeste dos Estados Unidos (BELUCHE, 2020, p. 76).

8 Carlos de Habsburgo (Gante, 1500 - Yuste, 1558) foi rei da Espanha (Carlos I) e Imperador do Sacro Império Romano Germânico (Carlos V), sendo um dos monarcas mais poderosos da Europa. Dados extraídos de: <http://www.tordesillas.net/pt_PT/descubre-tordesillas/historia/personajes-historicos/-/asset_publisher/eF65c2Hl6pXY/content/carlos-i-de-espana/23202?_101_INSTANCE_eF65c2Hl6pXY_redirect=%2Fpt%2Fdescubre-tordesillas%2Fhistoria%2Fpersonajes-historicos>. Acesso em: 15 de agosto de 2021.

9 Cabildo foi um termo designado pela coroa espanhola, na época em que esta mantinha colônias de exploração na América, como sendo conselhos municipais para administração das terras conquistadas. Dados extraídos de: <<https://www.infoescuela.com/historia/cabildo/>>. Acesso em: 12 de agosto de 2021.

10 A “cidade nova” do Panamá (que hoje é conhecida como Casco Antiguo) foi fundada em 21 de janeiro de 1673, no local conhecido como “Sitio El Ancón”, uma península que oferecia solo firme (bom para construir e fortificar). Localizada 2 km a sudoeste da cidade velha, a nova cidade estava melhor planejada e se adequava melhor às diretrizes estabelecidas pela Coroa Espanhola. Dados extraídos de: <https://www.mingob.gob.pa/21-de-enero-fecha-insigne-de-la-resiliencia-del-panameno/>. Acesso em: 21 ago. 2021.

11 A “Febre do Ouro” foi um período de intensa migração de trabalhadores para as áreas mais rústicas dos Estados Unidos, onde se descobriu imensas quantidades de ouro. Na Califórnia esse período se deu a partir de 1849. Dados extraídos de: <<https://history.uol.com.br/hoje-na-historia/inicio-da-febre-do-ouro-nos-estados-unidos>>. Acesso em 15 de agosto de 2021.

O desenvolvimento do Panamá foi paulatino, contudo, o século XIX e XX deram grandes impulsos nesse âmbito, principalmente devido à construção do Canal do Panamá, conectando o Atlântico e o Pacífico. Espino (2007, p. 40. Tradução nossa) ressalta sobre essa questão que: “(...) a partir do século XIX a cidade se ativou economicamente com a febre do ouro da Califórnia, o projeto do canal interoceânico francês e a posterior construção do canal norte americano (...)” (Figura 04).

Em maio de 1879, em Paris, foi realizado o Congresso Internacional para Estudo de Canal Interoceânico, em que os achados de expedições científicas para a América Central durante o século XIX foram apresentados. Dessa maneira, foi escolhida a rota para um canal ao nível do mar no Panamá, conectando os oceanos Atlântico e Pacífico (CEPAL, 2014, p. 2).

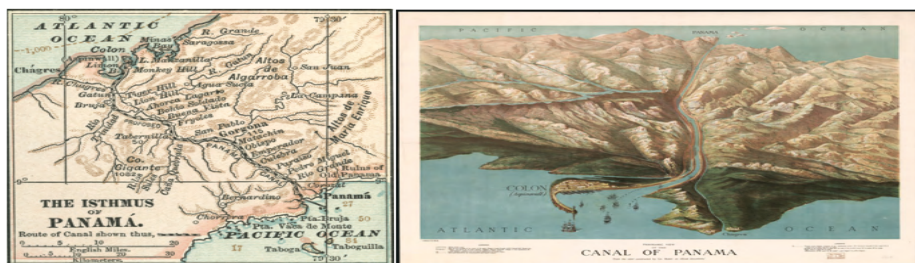


Figura 04: Mapa do Panamá (c.1900) e vista panorâmica do canal (À esquerda, rota proposta para canal, interligando oceanos Pacífico e Atlântico pelo Istmo panamenho. À direita, em molde de gesso representando a construção do canal pelo matemático francês Charles Muret).

Fonte: Britannica e Biblioteca Digital Mundial.

O responsável por inaugurar o ambicioso empreendimento - ocorrido em janeiro de 1880 - foi o diplomata e empresário francês Ferdinand de Lesseps¹² (1805 - 1894), o qual em 1859 já havia dado início à construção do Canal de Suez¹³ (obra concluída dez anos depois, em 1869), um dos mais importantes do mundo, interligando o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho¹⁴.

Ainda como indica CEPAL (2014, p. 2), apesar dos esforços e contando com uma sequência de infortúnios, a empresa criada para encabeçar as obras, a *Compagnie Universelle du Canal Interoceanique*¹⁵ declara falência em 1889. Como mostra a BBC de

12 Ferdinand de Lesseps (Versalhes, 1805 - Guilly, 1894) nasceu em uma família de diplomáticos, carreira que também seguiu e exerceu no Egito e na Tunísia, fato que o fez fascinar-se pela cultura do Mediterrâneo e Oriente Médio. Apesar de não ser engenheiro, de Lesseps promoveu e geriu importantes obras, como o Canal de Suez, interligando o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho, e a tentativa malograda do Canal do Panamá (iniciado em 1881). Em dezembro de 1894, o diplomata falece em sua residência, na França. Dados extraídos de: <<https://www.biografias.es/famosos/ferdinand-de-lesseps.html>>. Acesso em: 15 de agosto de 2021.

13 Ver nota de número 11.

14 Dados extraídos de: <http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/de_lesseps_ferdinand.shtml>. Acesso em 14 de agosto de 2021.

15 Companhia responsável pela investida francesa na obra do Canal do Panamá, a qual era chefiada por Ferdinand de Lesseps. Dados extraídos de: <<https://domtotal.com/noticia/1159179/2017/06/canal-do-panama-entre-as-maiores->

Londres (2014), “(...) o canal se mostrou muito mais complicado de construir que o Canal de Suez. (...) a corte francesa acusou de Lesseps e seu filho de má gestão” (Tradução nossa).

Sequencialmente, os Estados Unidos - na ocasião uma potência marítima em ascensão - mostra interesse pelo canal, a princípio para propósitos militares, de modo que em 1902 é aprovada a construção do mesmo através do Panamá, o qual era propriedade da Colômbia na ocasião. (CEPAL, 2014, p. 2).

O canal ficou pronto em agosto de 1914 e possui 65 km de costa a costa (Figura 05), sendo de extrema relevância para o comércio mundial:

“(...) [o canal] é um dos dois mais estratégicos canais artificiais do mundo, sendo o outro o Canal de Suez. Embarcações navegando entre as costas leste e oeste dos Estados Unidos, que em outras condições seriam obrigadas a circundar o Cabo Horn na América do Sul, encurtam sua viagem em aproximadas 8.000 milhas náuticas (15.000 km) utilizando o canal.” (PADELFORD, Norman J., 2021. Tradução nossa)

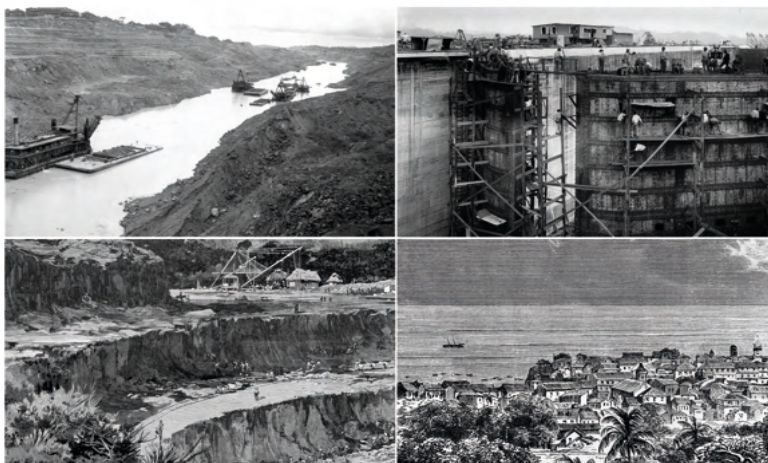


Figura 05: Dragas trabalhando na construção do Canal do Panamá; homens na construção de uma das eclusas do canal; escavações na tentativa francesa de construção do canal; vista da Cidade do Panamá em 1878.

Fonte: Britannica / Panama Canal Authority / Library of Congress, Washington D.C / Suárez (2018).

A implementação do canal (Figura 06) e sua magnitude como infraestrutura de impacto global, permitiu que no final da década de 1970 e ao longo dos anos 1980, a Cidade do Panamá se convertesse em um enclave financeiro de relevância mundial, situação que se perpetua até os dias atuais. A cidade também se caracteriza por ser um dos maiores centros bancários do mundo, determinando diversos controles para fluxo monetário, além de contar com o Porto de Balboa, outra preciosa infraestrutura para a cidade (PALACIOS

-obras-de-todos-os-tempos/>. Acesso em 15 de agosto de 2021.

BARRA, 2014, p. 7).

Desse modo, a Cidade do Panamá se consolida no horizonte comercial - globalizado, sendo essencial para a manutenção e viabilidade das redes comerciais marítimas. Esse fluxo e comércio intensos colocam a Cidade do Panamá em evidência, de modo que planejar possibilidades de intervenções no território frente a esse cenário é vital.

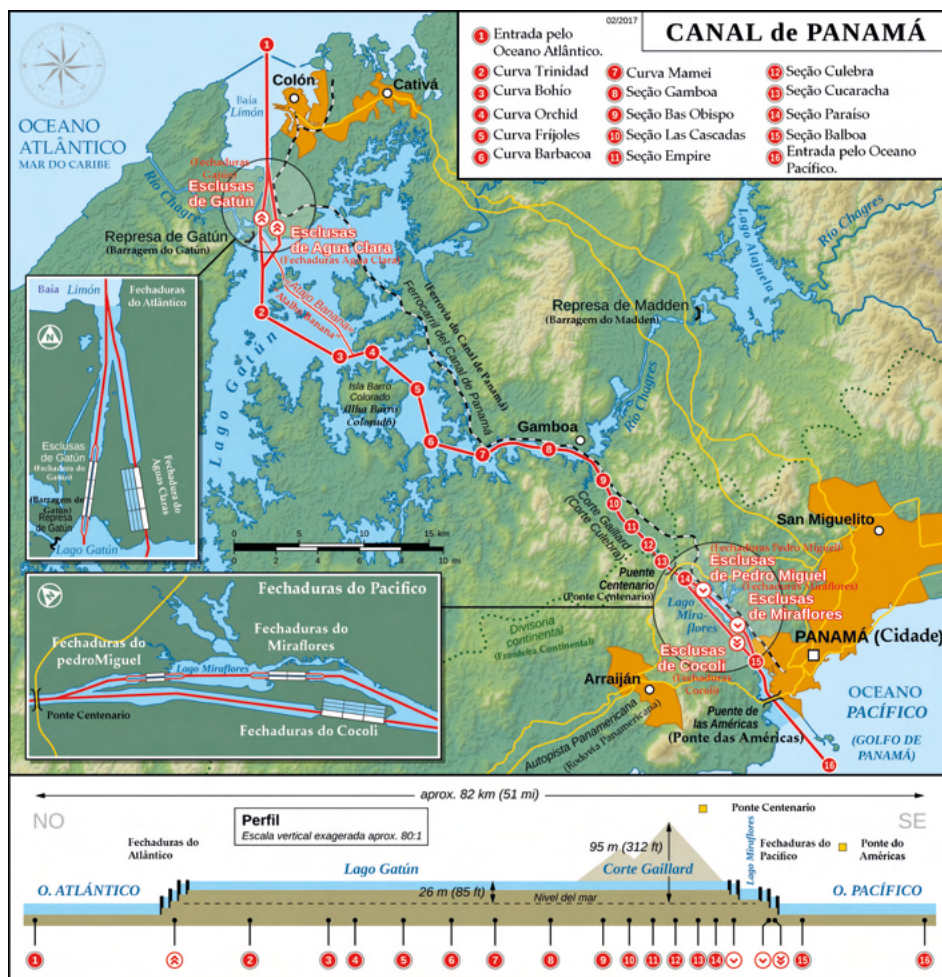


Figura 06: Canal do Panamá em um contexto geral e corte de sua seção.

Fonte: Le Blanc (2021).

5 I PORTO DE BALBOA - CANAL DO PANAMÁ

Com base no panorama geral sobre a história do Canal do Panamá e a grande importância atribuída ao Porto de Balboa (Figura 07), tomar-se-á como recorte a entrada do canal, seguindo a linha de borda de água, desde as Eclusas de Cocolí e do Porto de

Balboa, até Punta Pacífica nas Isla Oeste e East Island.

A Cidade do Panamá é provida pelo Porto de Balboa (recorte da pesquisa), localizado na entrada voltada para o Oceano Pacífico do Canal (Figura 08). Com origens no antigo porto francês La Boca, Balboa foi inaugurado em 1909, como aponta o *Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá*. Esse porto se configura como o único terminal de contêineres em plena operação do Pacífico, atendendo às diversas companhias marítimas para carga, descarga e transbordo de mercadorias para a região.



Figura 07: Imagem aérea do Porto de Balboa.

Fonte: Logi News / Cruise Mapper.



Figura 08: Imagem aérea do Porto de Balboa e Cidade do Panamá.

Fonte: Adaptado de Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá.

Desde sua origem, o Porto de Balboa tem sido essencial para o comércio marítimo no Pacífico, pois em sua categoria, era o único existente entre Salina Cruz (México) e El Callao (Peru), que para os barcos de grande calado da época (3 mil toneladas), significava uma travessia de 2 mil milhas entre esses dois pontos¹⁶.

Como mostra o mesmo órgão, Balboa conta com uma área de 30 hectares dedicada ao armazenamento de contêineres e 5 braços de atracação para embarcações porta-contêineres, realizando operações com 25 gruas apoticadas (10 Post Panamax¹⁷, 8 Panamax¹⁸ e 7 Super Post Panamax¹⁹).

Atualmente, esse porto recebe navios com calado máximo de até 15,7 metros e possui um tempo de espera, desde a chegada ao cais até a atracação, de 20 minutos a 1 hora. Com relação aos acessos por terra, Balboa conta com acesso direto à ferrovia, o que permite transbordo de contêineres ao Porto de Colón (voltado para o Atlântico). Também, devido à proximidade com o Canal do Panamá e suas principais rodovias, empresas oferecem serviços de transporte terrestre²⁰.

O desempenho do Porto de Balboa, entre os anos de 2018 e 2019, pode ser verificado na tabela abaixo (Tabela 01):

INDICADORES DE DESEMPENHO DO PORTO DE BALBOA	2018	2019
Toneladas Métricas (MT) – Desembarque	7.032.567	6.846.384
Toneladas Métricas (MT) – Embarque	6.497.739	6.037.925
Embarque (TEU²¹)	1.114.739	1.073.043
Desembarque (TEU)	939.298	851.139
Desembarque – Veículos	38.601	43.425
Embarque – Veículos	3.243	4.140
Throughput (TEU)	4.324.478	4.379.477

Tabela 01: Indicadores de desempenho do Porto de Balboa entre 2018 e 2019.

Fonte: Adaptado de Logistics Capacity Assessment / CEPAL.

16 Dados extraídos de: <https://info.plp.com.pa/blog/5-principales-puertos-maritimos-de-panama>. Acesso em: 21 ago. 2021.

17 Navio cuja capacidade pode chegar até 9.000 TEUS (unidade equivalente de 20 pés). Disponível em: <https://pluscargo.com.br/calado-costado/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

18 Navios com aproximadamente as seguintes dimensões: comprimento de 1.000 pés (305m), uma boca de 110 pés (33,5m) e um calado de 85 pés (26m). Disponível em: <https://pluscargo.com.br/calado-costado/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

19 Embarcações que carregam até 20.000 TEU. Disponível em: <https://www.bts.gov/sites/bts.dot.gov/files/docs/browse-statistical-products-and-data/port-performance/218601/figure-2-1-vessel-size-and-corresponding-port-infrastructure.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2021.

20 Dados extraídos de: <https://dlca.logcluster.org/pages/releaseview.action?pagelId=44205571>. Acesso em: 21 ago. 2021.

21 Stopford (2017, p. 28) TEU é uma sigla que significa twenty-foot equivalent unit, isto é, unidade equivalente de 20 pés.

Com relação à movimentação de contêineres por porto (Figura 09), é possível ver a variação anual desde o ano 2000, em que se verifica um crescimento acentuado até o ano de 2012. O Porto de Balboa é o que apresentou o crescimento mais significativo, visto que no ano 2000 movimentou 63.827 TEU, em 2010 movimentou 2.758.506 TEU e em 2018, 2.054.037 TEU.

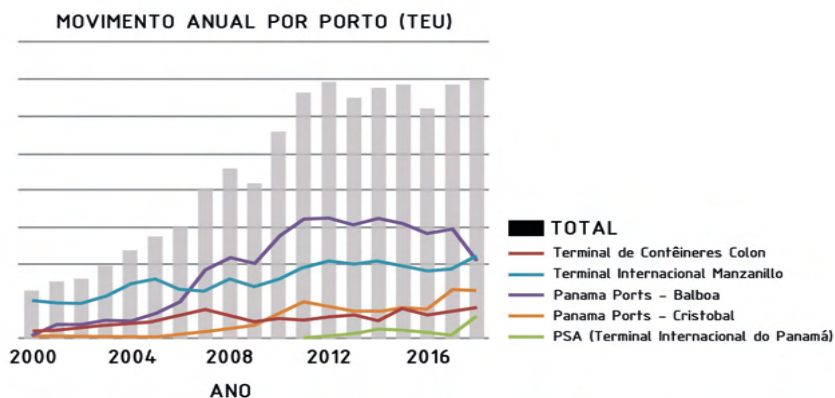


Figura 09: Movimento anual de contêineres por porto em TEU

Fonte: Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá.

Dessa maneira, vê-se que esse porto, que conta com a presença do istmo panamenho a seu favor, responde às exigências do comércio internacional, sendo um importante centro distribuidor e articulador de mercadorias, conectando-se com os principais serviços de rotas marítimas.

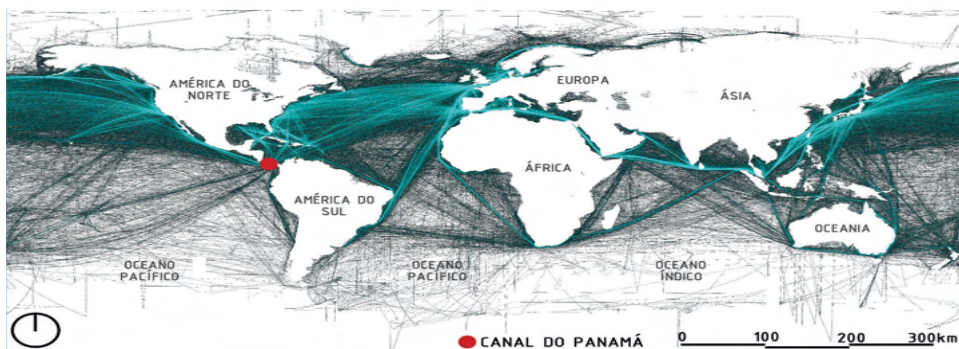


Figura 10: Principais rotas comerciais marítimas e o Canal do Panamá

Fonte: Adaptado de *ResearchGate*.

São 140 o número de rotas comerciais que passam pelo Canal do Panamá, atualmente²² (Figura 10). As principais rotas que utilizam essa infraestrutura são associadas à costa leste dos Estados Unidos, sobretudo com destino à costa oeste da América do Sul. Há um grande fluxo de cargas também de origem europeia que vão para a costa oeste dos Estados Unidos e Canadá. Por ano, são 15 mil navios que atravessam o canal, o que corresponde a 4% do comércio mundial²³.

6 | RESULTADOS

A investigação se propôs a compreender como as características geográficas - históricas da Cidade do Panamá e sua localização estratégica no istmo centro-americano forneceram as bases para o desenvolvimento de infraestruturas que tenham capacidade de impulsionar estrategicamente o território e reconfigurar seu borde costeiro. Nesse cenário, o Porto de Balboa desponta, não apenas por estar na entrada do canal voltada para o Pacífico, mas por estabelecer relações com a cidade que impactam a malha urbana e sua conformação.

Dessa maneira, o território apresenta as seguintes características: **A.** funcionalidade do território investigado; **B.** identificação de zonas de estocagem; **C.** setores de transporte de cargas; **D.** setor econômico; **E.** setor habitacional; **F.** setor de maior poder econômico; **G.** possíveis setores de expansão do porto (Figura 11).

Essa análise proporciona um melhor parâmetro para a indução de planejamentos estratégicos para a área, possibilitando um horizonte futuro de novas relações territoriais. Também auxilia no entendimento de como diferentes atores agem no território e configuram a malha urbana.

Como aponta Güell (2016, p. 17) essa diversidade de atores e a multiplicidade de relações entre si geram a complexidade do sistema e a conseqüente necessidade de proposições estratégicas que atendam essa dinâmica e construam cenários adequados para o futuro. Com essa compreensão, é possível propor infraestruturas, seja de fomento econômico ou sustentável, para atuar sobre o borde costeiro.

Um território como este, permite estabelecer em um período de longo prazo transformações locais, devido aos altos custos de reconversão da estrutura existente, neste caso já consolidadas, permitindo direcionar novas ações a este território que venham a viabilizar novos recursos e transformações ao longo do tempo.

²² Dados extraídos de: <https://www.autodesk.com.br/customer-stories/mwh-global>. Acesso em: 22 ago. 2021.

²³ Dados extraídos de: <https://www.fazcomex.com.br/blog/canal-do-panama/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

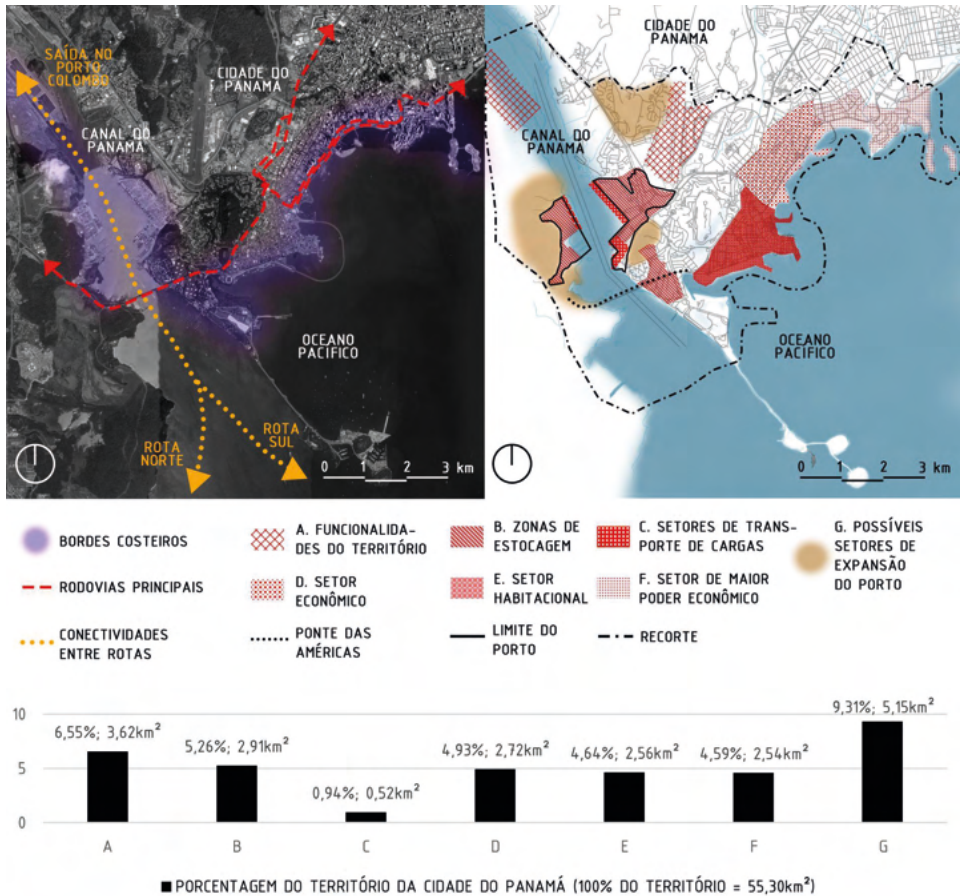


Figura 11: Estrutura diagramática do território como base para fomento de possíveis reconfigurações e intervenções no borde costeiro da Cidade do Panamá.

Fonte: Elaborado pelos autores.

A partir das avaliações, a pesquisa permitiu estabelecer estratégias que se pautam em buscar aspectos de transformação em 4 estruturas organizacionais atuando como possíveis indutores para futuros cenários, cuja periodicidade possa a vir acontecer a cada cinco anos (conforme a gestão política do local), sendo estruturadas em duas etapas.

Este faseamento foi tematizado através de Estratégias Econômicas, Governamentais Sustentáveis e Urbanas, sendo subdivididas (Figura 12):

1ª Fase de 2002 - 2025: a. Estratégias Econômicas: a1. Otimização e Integração dos espaços; a2. Geração de Empregos; b. Estratégias Governamentais: b1. Projetos Geradores; b2. Cooperação Regional; c. Estratégias de Sustentabilidade: c1. Preservação de Patrimônio, c2. Desenvolvimento Econômico Sustentável; d. Estratégias de Urbanidade: d1. Continuidade de Fluxos;

2ª Fase de 2025 - 2030: a. Estratégias Econômicas: a3. Rede de Inovação; a4.

Integração Econômica Mútua; a5. Macrowikinomics b. Estratégias Governamentais: b3. Acordos de Planificação; c. Estratégias de Sustentabilidade: c3. Valorização do Verde; c4. Redução de Impacto; d. Estratégias de Urbanidade: d2. Reciclagem Urbana d3. Gestão Integrada.

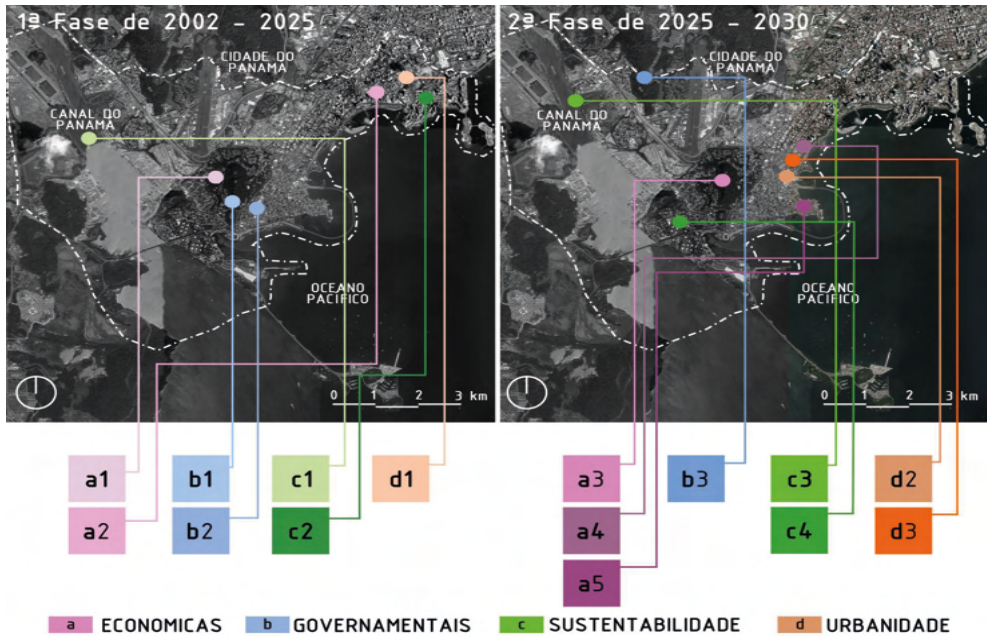


Figura 12: Estratégias aplicadas como possíveis indutores para cenários futuros.

Fonte: Elaborado pelos autores.

7 | CONCLUSÃO

A estrutura histórica da pesquisa possibilitou compreender a importância estratégica advinda do aspecto natural, desde o período da colonização ao estabelecimento das rotas oceânicas nos dias de hoje, o que permite a sua alta competitividade frente aos mercados internacionais, colocando o Canal do Panamá como o principal porto de alta competitividade na América Latina.

Isto permitiu a investigação apontar a seguinte pergunta norteadora: *Como a infraestrutura atual da Cidade do Panamá pode proporcionar o surgimento de estratégias que possibilitem a melhoria de infraestruturas existentes para o fomento econômico-sustentável, ao longo de seu território, de modo a reconfigurar o seu borde costeiro?*

A partir desta análise histórica da região, que conforma o estabelecimento de uma das principais obras de engenharia decorrente da abrangência do canal e da reconfiguração geográfica do local propiciando uma nova conectividade entre os oceanos Pacífico e e

Atlântico, permitiu-se entender a suas estruturas territoriais

Esta estrutura se caracteriza pelas dinâmicas apresentadas entre os setores econômicos, resultantes da relação entre as zonas de atracagem e o número de embarcações, sua zona de estoque definida como Hinterlândia, que configura e estabelece as zonas de estoque a a capacidade de armazenagem do porto, em específico o Porto Balboa. Também foi perceptível a relação clara existente entre os setores urbanizáveis na borda da zona costeira da cidade, onde está a maior concentração de renda do território, devido à existência de capitais nacionais e internacionais que transitam nos mercados existentes na localidade.

É possível ser afirmado que devido às transformações periódicas ao longo do tempo, um setor portuário reinventa as relações territoriais sobrepondo “características diversificadas para a construção de um novo território” (HERNÁNDEZ, 2012, p. 33).

A dinâmica territorial está graficamente apresentada e denota a importância da distribuição territorial entre as zonas de estocagem, o setor rodoviário e a sua articulação com as áreas de expansão, articuladas em uma zona de travessia específica entre as margens norte e sul do canal, ao longo do Porto.

A pesquisa a partir destas considerações estruturais do território possibilitou frente às estratégias estudadas que partem dos aspectos territoriais e das características da funcionalidade do tecido urbano:

1. Novos mecanismos de funcionalidade e implementação territorial para a produção econômica sustentável que busca atender até o ano de 2030²⁴ a sustentabilidade do local, que podem fomentar o desenvolvimento de novas centralidades produtivas associadas às redes de infraestruturas consolidadas; 2. Estabelecimento de dois novos possíveis cenários de desenvolvimento urbano que deem origem a setores de maior articulação entre outros territórios devido a importância de conectividade do Canal do Panamá; 3. Fortalecimento de novos setores de produção socioeconômicos, gerando novas redes geográficas e zonas de desenvolvimento urbano articuladas entre os setores portuários globais.

Assim estes aspectos influenciam no desenvolvimento das características físicas da zona portuária do Canal do Panamá, sua funcionalidade quanto a sua infraestrutura que podem passar por uma constante adaptação, devido às demandas internacionais, que buscam a ampliação das capacidades produtivas e de estocagem, novas zonas adaptadas para a demandas de grandes embarcações, assim aprimorando e ampliando a capacidade competitiva da zona portuária do Panamá.

24 De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), até o ano de 2030 existe um plano de ação que determina um curso global de ações para acabar com a pobreza, promover prosperidade e bem-estar para todos, proteger o meio ambiente. “O plano indica 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, os ODS, e 169 metas, para erradicar a pobreza e promover vida digna para todos, dentro dos limites do planeta.” Disponível em: <http://www.agenda2030.org.br/sobre/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

REFERÊNCIAS

BALBOA. Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá, 2021. Disponível em: <https://logistics.gatech.pa/en/assets/seaports/balboa>. Acesso em: 20 ago. 2021.

BATAILLON, Marcel. **Novo Mundo e fim do mundo.** Revista de História, [s. l.], v. 8, n. 18, 7 jun. 1954. DOI <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v8i18p343-351>. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36383>. Acesso em: 13 ago. 2021.

BELUCHE, Olmedo. **Ciudad de Panamá, 500 años entre ferias y miserias.** Cuadernos Nacionales, Panamá, n. 26, p. 72 - 80, 13 jan. 2020. DOI <https://doi.org/10.48204/j.cnacionales.n26a4>. Disponível em: https://revistas.up.ac.pa/index.php/cuadernos_nacionales/article/view/1081. Acesso em: 15 ago. 2021.

BRAY, Wayne D. **Panama Canal.** Britannica, 2021. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/Panama-Canal>. Acesso em: 18 ago. 2021.

CABILDO. **Infoescola,** 2021. Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/cabildo/>. Acesso em: 21 ago. 2021

CANAL do Panamá: O que é e como funciona. FazComex, 2021. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/blog/canal-do-panama/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

CARLOS I de Espanha - Personagens Históricas. **Turismo de Tordesillas,** 2021. Disponível em: http://www.tordesillas.net/pt_PT/descubre-tordesillas/historia/personajes-historicos/-/asset_publisher/eF65c2HI6pXY/content/carlos-i-de-espana/23202?_101_INSTANCE_eF65c2HI6pXY_redirect=%2Fpt%2Fdescubre-tordesillas%2Fhistoria%2Fpersonajes-historicos. Acesso em: 15 ago. 2021.

CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **Informe de la Actividad Portuaria de América Latina y el Caribe.** 2018. Disponível em: <https://www.cepal.org/pt-br/notas/informe-atividade-portuaria-america-latina-o-caribe-2018>. Acesso em: 18 ago. 2021.

CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **Informe de la Actividad Portuaria de América Latina y el Caribe.** 2019. Disponível em: https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/2020_informe_portuario_2019_v.pdf. Acesso em: 18 ago. 2021.

CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **The Panama Canal turns 100: history and possible future scenarios.** Bulletin FAL, [S. l.], p. 1-9, jun. 2014. Disponível em: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37501/1/S1420833_en.pdf. Acesso em: 17 ago. 2021.

CONHEÇA a Agenda 2030. Agenda 2030, 2021. Disponível em: <http://www.agenda2030.org.br/sobre/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

DASSOLER, Luciana; CUNHA, Gilberto; MACHADO, Franciele. **CALADO/COSTADO: QUAL É O TAMANHO DOS NAVIOS QUE OS PORTOS BRASILEIROS COMPORTAM?.** Plus Cargo Brasil, [s. l.], 2018. Disponível em: <https://pluscargo.com.br/calado-costado/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

DOZER, Donald Marquand. **América Latina: uma perspectiva histórica.** Porto Alegre: Globo, 1974. 664 p.

ENCICLOPÉDIA BARSA. São Paulo: Encyclopaedia Britannica, 1980. v. 5

ENCICLOPÉDIA BARSA. São Paulo: Encyclopaedia Britannica, 1980. v. 12

ESPINO, Ariel. **La acción del Estado:** Recuperación del Casco Antiguo de la ciudad. Revista de Arquitectura, Bogotá, v. 9, n. 1, p. 39-41, 2007. Disponível em: <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/795>. Acesso em: 19 ago. 2021.

EXPANSÃO Canal do Panamá. Autodesk, 2021. Disponível em: <https://www.autodesk.com.br/customer-stories/mwh-global>. Acesso em: 22 ago. 2021

FERDINAND de Lesseps. BBC, 2021. Disponível em: http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/de_lesseps_ferdinand.shtml. Acesso em: 18 ago. 2021.

FERDINAND de Lesseps. Biografias, 2021. Disponível em: <https://www.biografias.es/famosos/ferdinand-de-lesseps.html>. Acesso em: 21 ago. 2021.

FREITAS, Lino de. **Canal do Panamá: entre as maiores obras de todos os tempos,** 2017. Disponível em: <https://domtotal.com/noticia/1159179/2017/06/canal-do-panama-entre-as-maiores-obras-de-todos-os-tempos/>. Acesso em: 19 ago. 2021.

FERDINAND de Lesseps (1805-1894). **BBC.** Disponível em: http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/de_lesseps_ferdinand.shtml. Acesso em: 14 ago. 2021.

GAUSA, Manuel. **Diccionario Metapolis Arquitectura Avanzada.** [S. l.]: Actar, 2001.

GÜELL, José Miguel Fernández. **Planificación estratégica de ciudades.** [S. l.]: Reverté, 2016.

HERNÁNDEZ A., Carlos Andrés. **Estratégias Projetuais no Território do Porto de Santos.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2012.

HISTORIA del Distrito y Ciudad de Panamá. Alcaldía de Panamá. Disponível em: <https://mupa.gob.pa/historia/>. Acesso em: 18 ago. 2021.

INÍCIO da Febre do Ouro nos Estados Unidos. History, 2021. Disponível em: <https://history.uol.com.br/hoje-na-historia/inicio-da-febre-do-ouro-nos-estados-unidos>. Acesso em: 21 ago. 2021.

ISTMO. In: MICHAELIS, Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa, 2021. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/istmo>. Acesso em: 21 ago. 2021.

LeBLANC, Jacques. **Stratigraphic Lexicon:** The Onshore Cenozoic Sedimentary Formations of The Republic of Panama, 2021. Disponível em: researchgate.net/figure/A-schematic-of-the-Panama-Canal-showing-Barro-Colorado-Island-Alajuela-Lake-Gatun_fig2_349777810. Acesso em: 21 ago. 2021.

PANAMA Canal Authority. [S. l.], 2021. Disponível em: <https://www.pancanal.com/eng/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

PANAMA City. Cruise Mapper, 2021. Disponível em: <https://www.cruisemapper.com/ports/panama-city-port-584>. Acesso em: 22 ago.

PANAMÁ: República de Panamá. Oficina de información diplomática ficha país, 2021.. Disponível em: http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/panama_FICHA%20PAIS.pdf. Acesso em: 14 ago. 2021.

PADELFORN, Norman J. **Panama Canal.** Britannica, 2021. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/Panama-Canal>. Acesso em: 19 ago. 2021.

PALACIOS BARRA, A. **Ciudad de Panamá.** Urbano, [S. l.], v. 17, n. 29, p. 6-10, 2014. Disponível em: <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/231>. Acesso em: 20 ago. 2021.

PANAMÁ Puerto de Panama Ports Company - Balboa. Logistics Capacity Assessment, 2021. Disponível em: <https://dlca.logcluster.org/pages/releaseview.action?pagelId=44205571>. Acesso em: 20 ago. 2021.

PARKER, Matthew. **Febre do Panamá.** 1. ed. [S. l.]: Record, 2012.

PAYARES, Omaira Bernal; GONZÁLEZ, Edith Aguilar. **Panamá como centro logístico multimodal de las américas en un mundo globalizado.** Aglala, [s. l.], 2015. DOI <https://doi.org/10.22519/22157360.908>. Disponível em: <http://revistas.curnvirtual.edu.co/index.php/aglala/article/view/908>. Acesso em: 21 ago. 2021.

PIZZURNO, Celestino Andrés Araúz Patricia. **El Panamá Hispano (1501-1821).** Panamá: [s. n.], 1997.

5 Principales Puertos Marítimos de Panamá. PLP, 2018. Disponível em: <https://info.plp.com.pa/blog/5-principales-puertos-maritimos-de-panama>. Acesso em: 21 ago. 2021.

PROVINCIA de Terra Firme e Novo Reino de Granada e Popayán. Biblioteca Digital Mundial, 2021. Disponível em: <https://www.wdl.org/pt/item/15674/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

REY, Nicolas. **Panamá, de la cinta costera a los malls: una 'ciudad-mundo'.** Tareas, [s. l.], p. 15-37, 2019. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/5350/535058540003/535058540003.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2021.

RICARDO, Sílvia Carvalho. **As redes mercantis no final do século XVI e a figura do Mercador João Nunes Correia.** Orientadora: Dra. Vera Lúcia Amaral Ferlini. 2006. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-16072007-122847-pt-br.php>. Acesso em 18 ago. 2021.

RUIZ M., Luis. **21 de enero, fecha insigne de la resiliencia del panameño.** [S. l.: s. n.], 2021. Ministerio de Gobierno. Disponível em: <https://www.mingob.gob.pa/21-de-enero-fecha-insigne-de-la-resiliencia-del-panameno/>. Acesso em: 21 ago. 2021.

SABONGE, Rodolfo; SÁNCHEZ, Ricardo J. **El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe.** CEPAL, [s. l.], 2008. Disponível em: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3693/1/S2009042_es.pdf. Acesso em: 21 ago. 2021.

STOPFORD , Martin. **Economia Marítima**. [S. l.]: Blucher, 2017

SUÁREZ, Omar Jaén. **El Canal de Panamá: El triunfo de la Innovación constante**. Disponível em: https://issuu.com/popularenlinea/docs/canal_de_panama_book-__29_junio_. Acesso em: 21 ago. 2021.

VASCO Núñez de Balboa descobre o Oceano Pacífico. History, 2021. Disponível em: <https://history.uol.com.br/hoje-na-historia/vasco-nunez-de-balboa-descobre-o-oceano-pacifico>. Acesso em: 21 ago. 2021.

VESSEL Size. Bureau of Transportation Statistics. Disponível em: <https://www.bts.gov/sites/bts.dot.gov/files/docs/browse-statistical-products-and-data/port-performance/218601/figure-2-1-vessel-size-and-corresponding-port-infrastructure.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2021.

VISTA panorámica del canal de Panamá. Biblioteca Digital Mundial, 2021. Disponível em: <https://www.wdl.org/es/item/15237/>. Acesso em: 20 ago. 2021

WALLERSTEIN, Immanuel. **A descoberta da economia-mundial**. Revista Crítica de Ciências Sociais, [s. l.], 1 out. 2004. DOI <https://doi.org/10.4000/rccs.1334>. Disponível em: <https://journals.openedit334.org/rccs/1>. Acesso em: 18 ago. 2021.

SOBRE O ORGANIZADOR

PEDRO HENRIQUE MÁXIMO PEREIRA - Doutor (2019) e Mestre (2014) em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília. Arquiteto e Urbanista pela Universidade Estadual de Goiás (2011), Artista Visual Universidade Federal de Goiás (2014) e especialista em Educação (AME) pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (2021). É pesquisador e professor do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Goiás, professor Assistente I do curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC-Goiás). Atua também como professor convidado da Universidade Evangélica de Goiás (UniEVANGÉLICA). É vencedor do Prêmio Brasília 60 anos de Tese (2020), com a trabalho: O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília: história e metropolização. Participa dos Grupos de Pesquisa Novas Cidades e Topos - Paisagem, Projeto e Planejamento, ambos da Universidade de Brasília; e do Grupo de Pesquisa CIMPARQ da PUC-Goiás. É membro da CTAA (INEP/MEC), da Área de Artes e Humanidades. Tem experiência na área de Arquitetura, Urbanismo e Artes Visuais, com ênfase em Teoria e/de Projeto.

ÍNDICE REMISSIVO

C

Centro Histórico 11, 61, 63, 66, 67, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81

Cidade de cambé 11

Cidade do Rio de Janeiro 6

Cidades Brasileiras 9, 33, 34, 35, 38, 59, 82, 88, 92, 126, 132, 142, 146

Cidades Médias 9, 11, 95, 104, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 141, 142, 143, 144

Crescimento Urbano 64, 82, 86, 88, 90

D

Desenho Urbano 148, 149

Desenvolvimento 10, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 15, 16, 19, 25, 26, 28, 33, 34, 35, 36, 39, 53, 54, 55, 61, 63, 64, 65, 87, 88, 92, 99, 100, 104, 130, 131, 136, 140, 141, 142, 146, 148, 155, 159

Diversidade Regional 9

E

Educação Ambiental 9, 10, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40

Espaço Público 9, 39

Estudos Urbanos 126, 127, 141, 142, 144

Expansão Urbana 9, 11, 82, 83, 85, 91, 101, 146, 147

F

Formação Urbana 10, 51, 52, 53, 56, 59, 60, 61, 62, 64

G

Georg Simmel 11, 126, 127, 141, 144

M

Metrópole 2, 5, 9, 56, 58, 101, 127, 129, 130, 132, 142, 143

Metropolização 9, 94, 101, 102, 104, 105, 143, 160

Migração 9, 18, 51, 52, 55, 56, 58, 65, 94, 100, 102, 103, 142

Mobilidade Urbana 9, 10, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10

O

Olimpíadas 2, 6

P

Patrimônio Cultural Edificado 9

Planejamento Urbano e Regional 2, 9, 142

Pobreza 28, 65, 85, 87, 88, 106, 107, 108, 114, 115, 121, 122, 123, 124

Política Pública 10, 1, 8, 50, 90

R

Redesenho Urbano 11, 145, 148

Resíduos Sólidos 9, 36, 40


S

Sustentabilidade 1, 5, 12, 26, 27, 28, 33, 34, 36, 39, 40

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

 **Atena**
Editora

Ano 2021

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

 **Atena**
Editora

Ano 2021