

O contexto atlântico da República do Peru: país bioceânico

RODRIGO PEREIRA PINTO

Resumo: Do Atlântico ao Pacífico, esse é o caminho que a República do Peru deve percorrer para projetar seu poder, segundo o Livro Branco de Defesa do país. Este artigo discute a estratégia nacional de buscar no Oceano Atlântico uma alternativa para o fortalecimento da economia e da segurança do Peru.

Palavras-chave: República do Peru. Estratégia nacional de defesa. Oceano Atlântico. Oceano Pacífico.



The Atlantic setting of the Republic of Peru: a bi-oceanic country

Abstract: From the Atlantic Ocean to the Pacific Ocean is the path the Republic of Peru must tread to project its power, according to the Peruvian White Book of Defense. This article discusses the national strategy of seeking in the Atlantic Ocean an alternative for strengthening the Peruvian's economy and defense.

Keywords: Republic of Peru. National defense strategy. Atlantic Ocean. Pacific Ocean.

RODRIGO PEREIRA PINTO

Major do Exército Brasileiro e Mestre pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (ESAO-RJ). Aluno do Curso de Altos Estudos Militares da Escola de Comando e Estado-maior do Exército (ECEME).
rodipinto@hotmail.com

RECEBIDO 29.06.2015

APROVADO 01.02.2016

1 INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Segurança e Defesa da República do Peru apresenta o país como uma nação bioceânica, ou seja, além de explorar o Oceano Pacífico – que banha suas costas –, o Peru tem como política nacional projetar-se sobre o Oceano Atlântico utilizando o corredor da Bacia Amazônica.

A intenção desse artigo é identificar as motivações geopolíticas e estratégicas para que um país localizado na porção oeste da América do Sul queira buscar o Oceano Atlântico, cruzando vias em diversos países e fomentando a criação de uma infraestrutura subcontinental, aliando objetivos econômicos às políticas de defesa nacional. O artigo busca investigar as razões que levaram à decisão peruana de ser uma nação bioceânica, aliando o atual cenário político e de defesa do país ao anseio histórico pelo comércio amazônico e o ressurgimento do Oceano Atlântico como corredor econômico e estratégico.

À luz de teorias sobre estratégia, de ações históricas e atitudes recentes, este estudo tem por objetivo destacar a estratégia nacional que a República do Peru adota na atualidade, de maneira a garantir seus interesses e superar os desafios inerentes à sua posição geoestratégica na América do Sul.

Além de documentos oficiais peruanos, serão utilizados textos de pensadores da estratégia e da economia, discorrendo sobre questões de defesa e de integração regional. No fim, este artigo irá concluir sobre a relação das teorias da estratégia com as necessidades peruanas em um contexto em que, concomitantemente com o Pacífico, o Atlântico ressurge como importante polo econômico e estratégico da atualidade.

2 CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS E ECONÔMICAS DO PERU

Para alcançar uma perfeita compreensão dos fatos e versões apresentados nesse trabalho, faz-se necessário caracterizar geográfica, política e economicamente a República do Peru.

A República Peruana se encontra localizada na porção ocidental do subcontinente sul-americano. Seu território faz fronteira

com o Equador ao Noroeste; com a Colômbia ao Norte; com o Brasil ao Leste; com a Bolívia ao Sudeste e com o Chile ao Sul.

Segundo dados da agência peruana de turismo, o país é o terceiro maior da América do Sul, tendo área continental de 1.285.215 km², acrescidos de 200 milhas náuticas (cerca de 900 mil km²) no Oceano Pacífico e de “60 milhões de hectares na Antártica” (PERU, 2016). As dimensões do território peruano e de sua área marítima de influência tornam-se um desafio para a defesa e a integridade do país. No entanto, representam também um potencial para o desenvolvimento econômico da nação.

Sua população é de cerca de 31 milhões de habitantes (PERU, 2015), distribuídos em três macrorregiões: a Costa (na porção ocidental, ao longo de todo o litoral do Oceano Pacífico); a Serra, constituída principalmente pela porção nacional da Cordilheira dos Andes, no centro do país; e, finalmente, a região da Selva (alta e baixa), presente no Nordeste e na porção mais oriental do Peru, sobretudo na fronteira com o Brasil.

Para Fuchs-Sawert e Mueller (2015), essas regiões compreendem o imaginário criativo do Estado, após a colonização:

No seu conjunto, elas formam a geografia imaginativa da nação. Nesta geografia, as regiões foram hierarquizadas, compondo uma imagem da nação segundo a qual a região Costa e especialmente a capital, Lima, localizada em seu centro, é apresentada como o centro civilizado da nação. É o lugar da cultura crioula, da economia capitalista desenvolvida e da população supostamente esclerizada [...] (FUCHS-SAWERT; MUELLER, 2015, p.129).

O Peru conta com quatro importantes bacias hidrográficas. A Bacia do Pacífico conta com 52 rios paralelos entre si que correm pela região costeira e deságuam no Pacífico. Outra bacia é a do Titicaca, em conjunto com a Bolívia, na porção sudeste do país. As outras duas bacias são fundamentais para o Peru acessar fluvialmente o Oceano Atlântico: a Bacia do Rio *Madre de Dios*, que é um dos afluentes do Rio Madeira e tem importância pelo transporte multimodal que permite acessar as rotas do Paraná-Paraguai, o estuário do Rio da Prata e, por conseguinte, o Oceano Atlântico.

Por último, a Bacia do Amazonas, que é navegável durante todo o ano desde o Peru até o Atlântico. Essa bacia comporta embarcações de média capacidade e acaba “*materializando la proyección geopolítica bioceánica del Perú*” (PERU, 2005, p. 47).

Embora a região da Selva ocupe mais da metade do território peruano, é a região da Costa onde se encontram os maiores centros populacionais, com cerca de 55% da população nacional. É nessa região em que se produzem a maioria dos produtos agrícolas do país: arroz, algodão e açúcar. Dessa região também são extraídos minério de ferro e petróleo (TORRES-MUGA, 2011, p. 17).

Ainda segundo Torres-Muga (2011), as exportações de prata, cobre e zinco são extremamente importantes para a economia do Peru, que é um dos maiores produtores mundiais desses minérios. Todos esses produtos, juntamente com o pescado, concedem pujança e diversidade à economia do país, importante ator no cenário econômico global.

Ocorre ainda que o Peru possui um litoral com 3.080 km de extensão, conta com 7.073 km de fronteira terrestre – 2.822 km de fronteira com o Brasil (PERU, 2005) –, sendo um país com forte vocação marítima, cujas características oceanográficas possibilitam o desenvolvimento de portos na quase totalidade de sua costa pacífica (WARTON, 2013).

3 REALIDADE ESTRATÉGICA DO PERU BIOCEÂNICO

O termo “bioceânico” aparece explicitamente no Livro Branco de Defesa Nacional (2005) da República do Peru. A utilização deste termo é observada em praticamente todos os capítulos que compõe aquele documento. Entretanto, é no capítulo destinado a expor a situação do Peru no mundo (capítulo II) que o real significado da expressão se mostra, dando luz às intenções peruanas:

El capítulo II “Perú en el mundo”, describe las características del territorio y del poblador peruano, asimismo, el perfil geoestratégico que caracteriza al Perú como país marítimo, andino, amazónico, con presencia en la cuenca del Pacífico y en la Antártida, y con proyección geopolítica bioceánica; concluyendo con el perfil geopolítico del Perú, en el que establece sus

enormes potencialidades, debido a las características geoestratégicas mencionadas anteriormente y a su presencia privilegiada en la cuenca del Pacífico y en el Asia, a través de la APEC (Asia Pacific Economic Cooperation). (PERU, 2005, p. 08).

Assim, faz-se necessário compreender essa política peruana em um contexto estratégico e analisar seu interesse em projetar-se sobre um oceano que se encontra do outro lado da América do Sul, distando mais de 2.000 km de sua porção mais oriental.

O termo “estratégia” ficou conhecido historicamente como sendo a arte de comandar, a arte dos generais. Para Clausewitz (1984), em seu tratado *Da Guerra* (1832), estratégia é a forma utilizada para se atingir os objetivos da guerra. Já para Coutau-Bégarie, “a estratégia é a teoria relativa à prática dos combates ao serviço da guerra” (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 60). Estratégia, entretanto, não se limita à guerra e usualmente é utilizada nos escalões políticos e estratégicos de um país. Tradicionais conceitos relacionam a estratégia às ações militares, condicionando os objetivos de guerras às razões de Estado. As estratégias nacionais têm, desta forma, balizado as ações econômicas e militares de países para que estes possam prevalecer ou sobreviver no contexto de ordem mundial.

A República do Peru tem suas fronteiras delineadas compulsoriamente como resultado de guerras ocorridas nos últimos 150 anos. Desta forma, ainda hoje apresenta reclamações em cortes internacionais sobre a prevalência de seus direitos sobre as áreas fronteiriças que são o foco de litígio.

A Guerra do Pacífico (1879-1883) teve como resultado a perda de territórios peruanos para o Chile, o que gera tensões até o presente entre Chile, Peru e Bolívia. Para Pinto (2000), o Chile teve na guerra uma forma de defesa nacional, pois, se o salitre da região de Tarapacá fosse totalmente dominado pelos peruanos, estes teriam as condições financeiras de montar um forte exército e derrotar os chilenos nas batalhas que se seguiriam.

O legado desse conflito do século XIX ainda repercute nos países, como se observa no corpo do texto do *Libro Blanco de la Defensa Nacional* peruana:

En el curso de varios años, Perú y Chile han cursado notas diplomáticas que contienen posiciones jurídicas totalmente discrepantes y opuestas sobre la delimitación marítima, lo que equivale a la existencia de una controversia que, de conformidad con el derecho internacional incorporado en la Carta de las Naciones Unidas y otros instrumentos internacionales, debe ser resuelta dentro del sistema obligatorio de solución pacífica de controversias. (PERU, 2005, p. 37).

Na guerra do Alto Cenepa, ocorrida em 1995, o Peru combateu as forças equatorianas pela soberania da parte Norte do país. O Peru enfrenta ameaça no Nordeste de seu território, devido às ações das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC), em processo de desmobilização. A fronteira que parece carecer de menor preocupação por parte peruana é a compartilhada com o Brasil, que, embora seja a maior, conta com tratados de amizade que remontam ao século XIX (1851).

Percebe-se, assim, uma conjuntura de defesa que impôs os primeiros desafios à República do Peru, pois as suas fronteiras meridionais e setentrionais podem ensejar conflitos que prejudiquem a livre circulação e navegação pelo Oceano Pacífico, comprometendo sua segurança.

Nesse contexto, com o risco de novos conflitos e de embargos econômicos e militares, a saída pelo Rio Amazonas ao Oceano Atlântico se apresenta como uma possibilidade de fortalecimento da economia e uma forma de minimizar os riscos à sua defesa, sobretudo com a cooperação internacional:

Por tal motivo, as medidas de cooperação para a segurança que foram desenvolvidas melhoraram a transparência e estabilizaram as relações no âmbito da defesa. Alguns exemplos são “o estabelecimento de medidas de confiança mútua, publicações sobre defesa e o desenvolvimento de metodologias para comparar os gastos de defesa entre a Argentina e o Chile” e entre o Peru e o Chile, assim como entre o Peru e o Equador. (TAYLOR, 2010, p.141).

No momento, não há uma crise instaurada entre os países que fazem fronteira com o Peru. Entretanto, como afirma Warton

(2013), *“la situación internacional y las relaciones con los países vecinos, permiten aseverar que no existe peligro de una guerra externa, pero no se descarta el estallido de un conflicto limitado em el tiempo y em el espacio, como consecuencia del fallo de la Corte de La Haya”* (WARTON, 2013, p. 410).

Ainda sobre a possibilidade de confrontos, as conclusões de Sarfati (2005) demonstram que o cenário atual de paz e estabilidade peruana não deve ser alterado, pois não se identificam as condicionantes de uma crise de defesa do Peru:

Para que um Estado seja percebido como ameaça, é preciso que ele tenha a capacidade e a **intenção** de interferir nos objetivos de outro estado. A evidência de capacidade consiste em um grande exército e as evidências de intenção podem ser encontradas nas circunstâncias que cercam o Estado pela ação e discurso produzidos no outro Estado. (SARFATI, 2005, p.50 – grifo nosso).

Para Kissinger (2015), a comunidade das nações acaba sendo regida por valores comuns que as integram no grande sistema internacional, em uma ordem cooperativa de “Estados que observam as mesmas regras e normas” (KISSINGER, 2015, p. 09), renunciando aos sonhos expansionistas e respeitando mutuamente suas soberanias. O respeito às soberanias, entretanto, não resiste às crises econômicas e a governos ultranacionalistas, mantendo em alerta os sistemas de defesa do Peru.

Seguindo sob o enfoque estratégico, uma teoria de vulto na percepção da situação peruana é a estabelecida por Alfred Thayer Mahan (1984), que estabeleceu a Teoria do Poder Naval. Baseado em sua teoria, nada resta a um país que enfrenta dificuldades no campo da defesa senão sua preparação militar, ou seja, a transformação de suas potencialidades territoriais, econômicas e marítimas em poder estratégico.

A preocupação com a defesa de um país que seja banhado por um oceano deve abordar necessariamente a fortificação de sua costa e a guarnição de seus portos (COSTA, 2008).

Para Mahan (1984), os litorais de um país se tornam uma de suas principais fronteiras. Mais do que isso, “portos numerosos

e profundos são fonte de riqueza e poder” (MAHAN, 1984, p.37). Nesse contexto, “se uma nação não está obrigada a defender-se por terra” – como pode ser o caso peruano – “pode voltar sua atenção para o mar.” (CARMONA, 2012, p. 23). Com isso, explica-se a necessidade peruana de projetar-se sobre mais um oceano, tendo seu interesse revelado pela navegação no Atlântico.

Outra teoria fundamental para a concepção da bioceanidade peruana é a estabelecida por Friedrich Ratzel (1983) no que chamou de Teoria do Espaço Vital. Nessa concepção, o Estado deve deter o espaço (território) que produz a riqueza e os elementos indispensáveis à sobrevivência de seu povo. Ainda nesse contexto, Tonnuci Filho (2013) considera que espaço vital é o “espaço ótimo – em termos dos recursos disponíveis – para a reprodução de um grupo social ou de uma civilização” (TONUCCI FILHO, 2013, p. 46).

A expansão peruana para o Atlântico, com viés comercial ou de defesa, é a aplicação prática da teoria de Ratzel:

Essa mesma necessidade de defesa é também o resultado do mais notável desenvolvimento que apresenta a história das relações do Estado com o solo; quero me referir ao crescimento territorial do Estado. O comércio pacífico pode preparar esse crescimento, porque ele tende finalmente a fortalecer o Estado e a fazer recuar os Estados vizinhos. (RATZEL, 1983, p. 04).

Sendo assim, observa-se que a República do Peru se encontra em uma conjuntura que implica medidas ligadas à defesa e à soberania de seu território – incluindo aí seu mar territorial. Por conseguinte, as teorias do Poder Marítimo do Almirante Alfred Mahan e do Espaço Vital de Friedrich Ratzel podem ser plenamente aplicadas ao desejo peruano de se debruçar sobre o Oceano Atlântico, mesmo sendo uma nação banhada pelo Oceano Pacífico.

O Livro Branco da Defesa Nacional da República do Peru apresenta uma alternativa para as demandas de defesa de seu território, resguarda sua população ao visar o incremento das relações comerciais no Atlântico (Mahan) e encontra nesse Oceano a área indispensável para sua sobrevivência em ambiente de contingência (Ratzel).

4 A IMPORTÂNCIA ECONÔMICA E ESTRATÉGICA DO ATLÂNTICO

Embora seja um país banhado pelo Oceano Pacífico, a República do Peru estabelece, em seu Livro Branco de Defesa, a região do Atlântico Sul como sua área de interesse, buscando a projeção sobre o Atlântico em uma tentativa de concretizar uma “integração econômico-comercial entre o Pacífico e o Atlântico” (PERU, 2005, p.34).

El río Amazonas accede a la cuenca hidrográfica del Orinoco, la que se proyecta a la Cuenca del Atlántico. El Amazonas, además de ser navegable desde territorio peruano hasta el Océano Atlántico, materializa la proyección geopolítica bioceánica del Perú y convierte al territorio peruano y brasileño en una plataforma de acceso a dos grandes océanos que llama a explotar las ventajas del acceso estratégico a enormes mercados ubicados en ambas cuencas. (PERU, 2005, p. 50).

Os motivos que levaram a República do Peru a lançar seu interesse sobre o Oceano Atlântico são estratégicos e econômicos. Sobre a estratégia e a defesa, já foram elaboradas as considerações pertinentes. Sobre os motivos econômicos, cabe ressaltar o papel do Oceano Atlântico na economia global do século XXI.

Therezinha de Castro (1999) apresenta a seguinte definição que configura o Oceano Atlântico Sul:

Espaço marítimo compreendido entre: três frentes continentais, América, África e Antártica; e três corredores, o do norte – constituído pela zona de estrangulamento Natal-Dakar – e dois no sul – respectivamente entre a Antártica e as frentes continentais americana/africana, comandada pelo Estreito de Drake e Passagem do Cabo. É assim considerado o mais internacional dos oceanos. (CASTRO, 1999, p. 19).

Ainda seguindo na caracterização geopolítica da região:

No Atlântico Sul situam-se três das principais charneiras do Mundo: a do Cabo da Boa Esperança, pela qual se faz a circulação marítima entre o Atlântico e o Índico; a do Canal do Panamá, sob custódia dos EUA; e

a do Estreito de Magalhães, na extremidade sul, que liga o Atlântico ao Pacífico. (COUTO, 2012, p. 242).

A importância econômica do Atlântico vem aumentando gradativamente desde o início das operações dos navios da classe pós-Panamax, embarcações de grandes dimensões, que ficam impossibilitados de passar pelo Canal do Panamá. Em função disso, são obrigados a contornar a América do Sul para transpor o Atlântico para o Pacífico pelo estreito de Magalhães. Figari (2010), por exemplo, cita o “crescente tráfego de navios pós-Panamax que transportam cargas perigosas através do Cabo Horn/Estreito de Magalhães” (FIGARI, 2010, p. 51). Para ele, esse fato, aliado ao crescimento das rotas marítimas entre a Ásia e os países do Cone Sul, faz com que aumente o interesse pelo comércio atlântico.

Melo (2013) assim classifica a importância do Canal do Panamá e as implicações da navegação de navios pós-Panamax:

Em termos estratégicos, o Canal do Panamá está localizado entre o Oceano Pacífico e o Oceano Atlântico. A atual limitação física e estrutural do Canal, que atualmente comporta navios de até 4.400 TEUs, prejudica sua capacidade em ampliar as linhas de navegação que trafegam pelo Canal. Segundo Maurer (2010), 35% da frota mundial consiste em navios muito grandes que não se encaixam nas atuais eclusas (locks) do Canal. (MELO, 2013, p. 35).

Assim, devido ao incremento desses navios que não podem transpor o Canal do Panamá, o Oceano Atlântico ressurgiu no cenário internacional como ator de destaque para a economia global.

Em termos de defesa, o Atlântico Sul possui elevado potencial estratégico devido aos interesses que desperta por ser uma região que possibilita seu uso como via de transporte, como fonte de recursos e como área de projeção do poder militar (JARRIN, 1990, p. 16).

O ressurgimento no cenário econômico e estratégico global é que desperta o interesse peruano sobre o Atlântico. Vaz (2011) afirma que é nessa área de mar que “está em curso um processo de valorização política e estratégica”, interesse esse que não

cabe apenas aos países banhados pelo Atlântico, mas aos terceiros “desejosos de [...] elevar seu perfil internacional, ampliar suas projeções territoriais e posicionar-se para a exploração de recursos marítimos, tanto biológicos como minerais” (VAZ, 2011, p. 64).

O Atlântico Sul tradicionalmente era considerado uma área de comércio e de importância geoestratégica secundária no concerto das nações. Entretanto, devido aos recentes surgimentos de potências econômicas e ao rearranjo do equilíbrio de poder pelo globo, o Atlântico Sul vem se firmando como um importante espaço na atual conjuntura política e econômica mundial. Sobre suas águas, Vaz (2011) afirma que:

[...] se projetam interesses estratégicos e econômicos associados à intensificação dos fluxos comerciais, à descoberta de importantes jazidas de insumos energéticos (gás e petróleo) ao longo das plataformas continentais, de jazidas minerais nestas e, particularmente, na chamada *Area*, espaço de águas internacionais considerado patrimônio da humanidade e sob jurisdição da Autoridade Internacional de Fundos Marinhos, órgão da Organização das Nações Unidas (ONU)” (VAZ, 2011, p. 63).

Por todo o globo, existem “tensões, fricções, conflitos, busca por equilíbrio de poder e novas estratégias militares em curso” (COSTA, 2012, p.19). Esses são fatores facilmente observados no cenário econômico e político mundial. Com isso, o ambiente do Atlântico Sul vem deixando cada vez mais de ser “aquela periférica e plácida zona marítima para se juntar aos macroespaços geopolíticos mais relevantes do mundo.” (COSTA, 2012, p. 19).

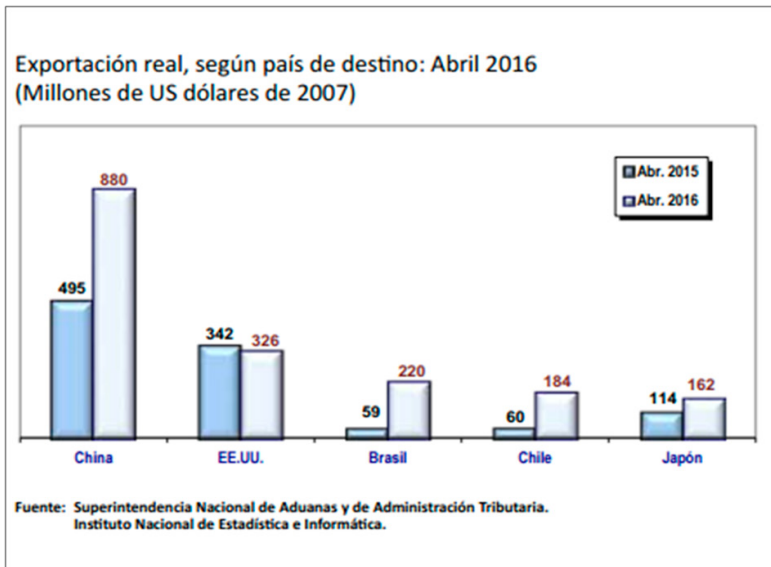
Some-se a isso que não se pode deixar de lado que o Oceano Atlântico vem se apresentando com destacada importância nas relações econômicas européias, o que concede ao Atlântico maior destaque no cenário internacional. Segundo Brozoski (2013), a Europa importa pelo Atlântico os seus minerais que são provenientes do Brasil (23,5%) e da África do Sul (5,5%).

Outro fator de interesse econômico para o Peru no Oceano Atlântico reside nas fontes de energia, particularmente o petróleo, que se encontra em ambas as bordas continentais desse oceano. Petróleo e gás da costa brasileira, bem como oriundos da costa

africana, são objetos de interesse para qualquer economia da região.

A economia peruana, segundo dados do Instituto Nacional de Estadística e Informática do governo da República do Peru, tem como seus principais parceiros econômicos a China, os Estados Unidos da América, o Brasil, o Japão e a Coréia do Sul. No período de janeiro a abril de 2016, inclusive, a sua balança comercial com esses países teve um acréscimo da ordem de 10,4%, comparando com o mesmo período do ano de 2015 (INEI, 2016).

Figura 1 – Comparativo de exportações peruanas (Abr 2015/ Abr 2016)



Fonte: INEI (2016).

Conforme apresentado no relatório do governo peruano, excetuando o Brasil e o Chile, seus maiores parceiros comerciais se encontram em áreas além de oceanos – seja pelo Pacífico (China, costa Oeste dos EUA e Japão), seja pelo Atlântico (União Europeia e costa brasileira). Entretanto, observa-se o crescimento do comércio com países europeus, dependentes do transporte pelo Oceano Atlântico. É o caso das exportações de produtos agropecuários

para Holanda, Espanha, Bélgica e Reino Unido. Além disso, a exportação de pescado peruano cresceu 2,6%, no período de um ano (abril 2015/2016), puxado pelo aumento de 380,9% da demanda espanhola (INEI, 2016).

A diversificação das exportações pelo Atlântico ainda se explica pelo crescimento das vendas de óxido de zinco para a Holanda (91,8%) e para o Reino Unido (21,1%). Em contrapartida, as vendas para os parceiros tradicionais peruanos demonstraram queda, como no setor têxtil, com retração das compras da Venezuela (-46,7%), do Brasil (-44,3%), do Equador (-41,4%) e do Chile (-5,3%). (INEI, 2016).

Historicamente, a dependência que a economia peruana tem do Oceânico Pacífico fez com que o país tivesse uma liderança regional na reivindicação da expansão do mar territorial.

Em 1947, o Peru, alegando a necessidade de proteger sua fronteira marítima contra a pesca em larga escala realizada por barcos estrangeiros, principalmente de bandeira norte-americana, também declarou soberania sobre as 200 milhas do seu Mar Territorial. Nos anos seguintes, diversos países da América Latina tomaram a mesma decisão e, em 1952, Chile e Equador também estenderam suas fronteiras marítimas, seguidos de Argentina, em 1966; Uruguai, em 1969; e Brasil, em 1970. (BROZOSKI, 2013, p. 34).

A dimensão dos dois oceanos faz com que a comparação entre o Atlântico e o Pacífico faça crescer ainda mais a necessidade de incrementar o comércio peruano no Atlântico, aumentando sua importância estratégica. A distância entre o Peru e a China, por exemplo, é quase 60% maior do que a distância do Peru até a Europa pelo canal do Panamá.

Os conflitos e as conturbações encontradas no Oceano Pacífico também fazem com que este oceano seja palco de disputas pelo equilíbrio de poder, o que pode interferir na consecução das aspirações econômicas e políticas do Peru. Para Couto (2012), a porção sul do Oceano Atlântico tem uma vantagem relativa na comparação com o Pacífico, pois “o Atlântico Sul beneficia do facto (*sic*) de se encontrar relativamente isolado do Oceano Pacífico, que já

referimos como principal palco da competição estratégica à escala mundial". (COUTO, 2012, p. 243).

As dificuldades encontradas no comércio pelo Pacífico são geradas por inúmeros motivos e, como Jarrin (1990) salienta, considerando apenas o Pacífico Sul, são mais de 36 Estados, uma grande variedade de línguas, raças, crenças, culturas, sistemas políticos em países de diferentes graus de desenvolvimento. (JARRIN, 1990, p. 23).

Assim, é possível perceber que o Oceano Atlântico ressurgiu como protagonista das interações econômicas com o fortalecimento das economias brasileira e africana. Além disso, a rota marítima que foi reativada com a criação dos navios da classe Pós-Panamax concede ao Atlântico um papel estratégico no comércio mundial. A República do Peru, nesse contexto, observa a importância de debruçar-se sobre o Oceano Atlântico em um contexto econômico e estratégico.

5 CORREDORES LOGÍSTICOS PARA O ATLÂNTICO

O interesse pelo comércio peruano através do Oceano Atlântico não é recente, pelo contrário. Remonta a séculos atrás, quando o governo imperial brasileiro ainda não havia permitido a navegação internacional pelos mananciais brasileiros. A pressão dos comerciantes peruanos nesse sentido foi fundamental para a deliberação do assunto.

Destacando-se dos demais, o Peru foi o que provavelmente mais se empenhou por uma saída ao Atlântico através do Amazonas, devido, quem sabe, à sua condição de principal co-ribeirinho, que lhe assegurava boas condições físicas de navegabilidade. Já em 1829, houvera entre os dois países tratativas visando a um ajuste sobre comércio e navegação, que não prosperaram pelo desinteresse brasileiro, dado o insignificante fluxo comercial envolvido. (PALM, 2009, p. 35).

Independente da pressão peruana, o Brasil só veio a debater o assunto na segunda metade do século XIX. Um acordo peruano permitindo a livre navegação de comerciantes norte-americanos

nos rios peruanos sempre foi vista com ressalvas pelo império brasileiro, que temia a entrada indiscriminada daqueles comerciantes em território amazônico.

Em 1851, foi firmado entre o Brasil e Peru o “Tratado de Comércio, Navegação, e Limites, que afirmava a exclusividade dos ribeirinhos na utilização recíproca de rios comuns” (PALM, 2009, p. 36). Porém, foi em 1866 que, finalmente, editou-se o decreto que viria a regulamentar e permitir que as embarcações peruanas pudessem ter um livre trânsito nos rios da região e chegar ao Oceano Atlântico por navegação do Rio Amazonas – desde o território peruano até a sua foz.

Contudo, o ato que viria a instituir a liberdade de navegação no Amazonas partiria do Executivo, através de um Decreto de 7 de dezembro de 1866, que abria, aos navios mercantes, o Amazonas até a fronteira, mas também o Tocantins até Cametá, o Tapajós até Santarém, o Madeira até Borba, o Negro até Manaus e o São Francisco até Penedo. (PALM, 2009, p. 68).

Desde o ano 2000, os países sul-americanos vêm buscando uma forma eficaz de integrar fisicamente o subcontinente, o que, segundo Mathias e Matijascic (2011), tem sido “um dos projetos melhor sucedidos na região” (MATHIAS; MATIJASCIC, 2011, p. 238).

A integração da infraestrutura regional vai ao encontro dos objetivos peruanos, propiciando as condições necessárias à bioceanidade do país:

[...] ao analisar algumas das principais teorias geopolíticas, percebe-se que a infraestrutura regional e os Eixos de Integração podem consolidar o domínio do centro do continente da utilização do enorme potencial hidroviário que apresenta para a integração, até mesmo possibilitando que a América do Sul garanta a condição bioceânica e insular. (JAEGER *et al.* 2016, p. 94).

A superação de obstáculos logísticos e de infraestrutura tem início com a criação de um comitê de integração com enfoque na infraestrutura, iniciativa diplomática brasileira no primeiro encontro de presidentes sul-americanos.

Como resultado deste encontro, houve a “*creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), con el propósito de “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano”*”. (INTEGRACIÓN..., [2016]).

No contexto da integração de infraestruturas, o Peru tornou-se um importante ator no tráfego interno da América do Sul, devido ao seu amplo litoral, à sua posição central e ao grande número de países com que faz fronteira.

Adicionalmente su ubicación central y occidental em América del Sur, favorece su posición de nudo natural de comunicaciones terrestres, ferroviarias, marítimas y aéreas, facilitando el tráfico comercial y turístico recíproco em toda la región, constotuyéndose em um centro estratégico para las comunicaciones terrestres, ferroviarias, fluviales, marítimas y aéreas de esta parte de América. (WARTON, 2013, p.391).

O Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) é a entidade regional responsável por conduzir os estudos estratégicos e promover a discussão para a implantação multissetorial e multimodal da Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA).

IIRSA comprende el desarrollo de la infraestructura en sus tres componentes: transporte multimodal, energía y comunicaciones, así como los procesos logísticos asociados a cada eje. Todo ello conducente a hacer realidad la integración económico-comercial entre el Pacífico y el Atlántico y que abarca a nuestras regiones interiores en un esquema descentralizado que propicie su desarrollo. (PERU, 2005, p. 34).

Para o Peru, as vantagens com a IIRSA são objetivas, como apresentado na cartilha *IIRSA y el desarrollo del sur peruano*, do Grupo Propuesta Ciudadana:

- *Nuestro país puede aspirar a convertirse em el principal centro logístico de Sudamérica;*
- *Articulación de las macrorregiones peruanas con la gran economía brasileña;*
- *Promoción de ventajas y diversidad de la oferta productiva peruana;*

- *Impulso del potencial exportable de las regiones;*
- *Consolidación de un marco de relaciones geopolíticas y estratégicas claves para el país (GRUPO PROPUESTA CIUDADANA, 2010, p. 07).*

Assim, para alcançar toda a potencialidade de seu transporte logístico, o Peru trabalha, além do corredor Amazônico, com uma rede de corredores interoceânicos, considerados uma iniciativa para a Integração da Infraestrutura da região sul-americana. (WARTON, 2013, p. 393).

Así, en el ámbito de la integración física, cobra relevancia el desarrollo de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana, más conocida por las siglas IIRSA, en la que el Perú participa con especial interés en el Eje del Amazonas, en sus ramales norte y central; y, el eje Perú-Brasil-Bolivia, también denominado Eje Interoceánico, que une a regiones peruanas del sur con Estados brasileños de Acre, Rondonia y Mato Grosso. (PERU, 2005, p. 34).

Como afirma Warton (2013), o comércio internacional neste início de século XXI faz necessária a construção de mega portos no Peru, onde possam atracar os navios mercantes responsáveis pelo transporte das enormes toneladas de carga entre os continentes.

Para Tajra e Martins (2012), a integração da infraestrutura entre o Brasil, o Peru e a Colômbia, por exemplo, “prioriza os ganhos econômicos com a instituição de uma rede comum de transportes terrestres e aquáticos” (TAJRA; MARTINS, 2012, p. 313).

Entretanto, a integração da infraestrutura regional da América do Sul não será composta apenas por corredores de transporte marítimos e fluviais. Está prevista a construção de aeroportos, aduanas, pontes e estradas que facilitem a locomoção e a logística entre os países participantes.

No caso do Peru, está prevista a utilização ou a criação dos seguintes corredores:

a) Corredor Andino, integrando por meio de estradas entre Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela. Tem o objetivo de fomentar a economia dos países e facilitar a circulação de mercadorias entre os cinco países.

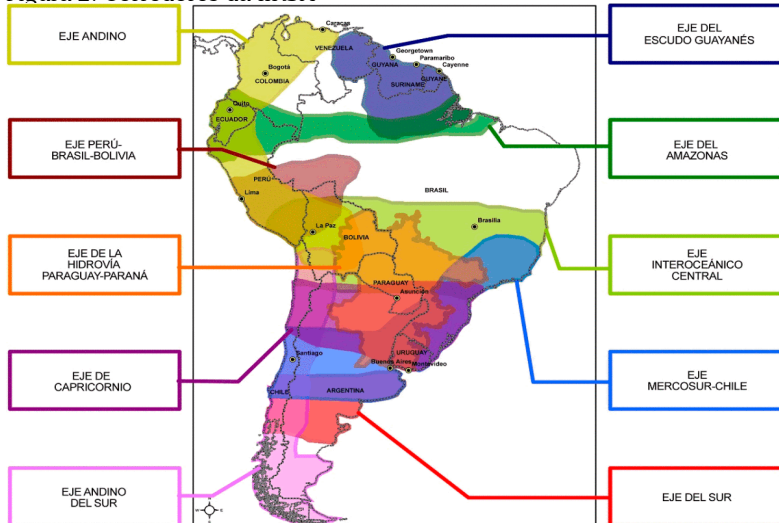
b) Corredor da hidrovía Paraguai-Paraná, pela passagem dos rios Paraguai, Paraná, Tietê e Uruguai. Embora não esteja em território peruano, este corredor é citado no *Libro Blanco de la Defensa Nacional* como uma das formas do Peru se projetar sobre o Atlântico.

c) Corredor do Amazonas, pela navegação do Rio Amazonas, desde praticamente a sua nascente até a foz, no Oceano Atlântico. Liga os portos do Pacífico (Buenaventura, na Colômbia; Esmeraldas, no Equador; e Paita, no Peru) com os portos de Manaus, Belém e Macapá. Sua projeção se estende até os estados do Nordeste brasileiro, por outras ligações hidroviárias e modais diversos.

d) Corredor Interoceânico Central, integrando estradas e hidrovias de forma a fomentar a economia da região de áreas interiores de Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru. Seu objetivo é interligar os portos da parte pacífica da América do Sul aos da parte atlântica do sub-continente.

e) Corredor Peru-Brasil-Bolívia, integrando áreas que apresentem baixas taxas de desenvolvimento. Serão pavimentadas algumas estradas, bem como construídas vias que fomentem a economia interior da Tríplice-fronteira. Está prevista também a construção de aeroportos na região.

Figura 2: Corredores da IIRSA



Fonte: IIRSA (2012).

Embora nem todos os corredores de integração peruanos conduzam diretamente ao Oceano Atlântico, a maioria projeta a economia do Peru na direção dos países atlânticos, em especial o Brasil.

Articulación de las macrorregiones peruanas con la gran economía brasileña. Esta posibilidad se puede hacer realidad mediante el desarrollo y afianzamiento de los corredores interoceánicos del norte, centro y sur, que podrían dar lugar a conexiones intermodales que vinculen las zonas más aisladas de nuestro territorio amazónico. (GRUPO PROPUESTA CIUDADANA, 2010, p. 07).

Compondo a organização supranacional de desenvolvimento, integração e cooperação da região, a República do Peru encontra em cada um dos eixos e corredores da integração de infraestrutura sul-americana uma confirmação do seu objetivo político de se estabelecer como uma nação bioceânica.

O Peru encontrou no fomento da integração logística da América do Sul um instrumento precioso para conseguir alcançar seus interesses, atendendo ao desenvolvimento econômico ao mesmo tempo em que satisfaz suas necessidades no contexto de contingência militar no campo da defesa.

6 CONCLUSÃO

A República do Peru estabelece de modo inequívoco em seu *Libro Blanco de la Defensa Nacional* a intenção política do país de projetar-se sobre o Oceano Atlântico, concretizando o conceito de “país bioceânico”. As razões para que este objetivo fosse lançado em documento de tamanha importância no contexto nacional peruano comprova a necessidade do Peru de estabelecer corredores logísticos para o Atlântico.

A geografia do país não condiciona a saída para o Atlântico. Sua dependência pelas rotas marítimas no Pacífico, entretanto, constitui uma vulnerabilidade à economia e à defesa do Peru.

As questões fronteiriças estão parcialmente apaziguadas e não se vê em um futuro próximo uma ação militar que venha a ameaçar o território peruano. Isso porque nenhum dos cinco países com

quem o Peru faz fronteira demonstra, no momento, a intenção de recorrer à guerra ou ao conflito para sanar as pendências que perduram na região.

A soberania peruana requer um plano estratégico de continência que permita ao país a liberdade de ação, para manter seu povo abastecido e manter suas forças armadas supridas com a logística necessária para o emprego – mesmo que improvável.

O ressurgimento da importância estratégica e econômica do Oceano Atlântico faz com que os interesses peruanos tendam a prevalecer na direção atlântica. Nesse contexto, há que se entender as grandes distâncias percorridas para a execução do comércio pelo Oceano Pacífico. Além disso, a diversidade de culturas, de idiomas e de moedas são fatores que trazem dificuldades ao desenvolvimento de um sistema rentável e sustentável para o Peru no comércio pacífico. As agitações políticas e os diversos sistemas de governo existentes – principalmente no Pacífico Sul – também constituem desafios ao desenvolvimento da economia peruana.

A navegação pelo Rio Amazonas é uma realidade para o Peru, desde o período colonial. A passagem para o Oceano Atlântico pela Selva Amazônica é um fato na economia peruana desde o século XIX. Nesse sentido, a integração da infraestrutura regional da América do Sul atende ao desenvolvimento econômico das regiões interiores do Peru, possibilitando a diversificação de modais de transporte para os produtos peruanos. Assim, tanto o Pacífico quanto o Atlântico ficam integrados e facilitam a circulação de pessoas e serviços que atendem às necessidades da República do Peru.

Desta feita, pode-se concluir que a República do Peru demonstra interesse histórico na sua projeção sobre o Oceano Atlântico. As ações peruanas para viabilizar o corredor que concretize a bioceanidade do país encontraram na integração da infraestrutura regional um forte aliado para se tornar bioceânico.

Mesmo em um ambiente de forte comprometimento da soberania, em caso de acionamento das estruturas de defesa do país, os eixos que vêm sendo criados na América do Sul privilegiam as ações peruanas e concedem a este país uma vantagem estratégica.

Por fim, a busca peruana por se tornar bioceânico tem origem nas questões de defesa do país e no ressurgimento da importância estratégica e econômica do Oceano Atlântico. Assim, mais do que nunca, o Peru é um país com projeção econômica e estratégica sobre o ressurgido e importante Oceano Atlântico.

REFERÊNCIAS

BROZOSKI, F. P. de C. **A revalorização geopolítica e geoeconômica do Atlântico Sul no sistema Internacional**. 2013. 115 f. Dissertação (Mestrado em Economia Política Internacional) – Instituto de Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

CARMONA, R. G. **Geopolítica clássica e geopolítica brasileira contemporânea: Mahan, Mackinder e a “grande estratégia” do Brasil para o século XXI**. 2012. 166 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

CASTRO, T. de. **Geopolítica: princípios, meios e fins**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.

CLAUSEWITZ, C. von. **Da Guerra**. Rio de Janeiro: EGN, 1984.

COSTA, W. M. da. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: EDUSP, 2008.

_____. Projeção do Brasil no Atlântico Sul: geopolítica e estratégia. **Revista USP**, São Paulo, n. 95, p. 09 - 22, 2012. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/52234/56270>>. Acesso em: 18 abr. 2016.

COUTAU-BÉGARIE, H. **Tratado de Estratégia**. Rio de Janeiro: DPHDM, 2010.

COUTO, A. C. A importância Estratégica do Atlântico Sul. **Nação e Defesa**. Lisboa, n.132, p. 238-346, 2012. Disponível em: <<http://www.idn.gov.pt/index.php?mod=1321&cod=135#sthash.ku5GR3vY.dpbs>>. Acesso em: 20 abr. 2016.

FIGARI, F. N. Perspectivas da Armada do Chile sobre uma nova estratégia marítima dos Estados Unidos. In: TAYLOR, P. D. (org.). **Perspectivas sobre Estratégia Marítima**: ensaios das Américas, a nova estratégia marítima dos EUA e comentário sobre uma estratégia cooperativa para o poder marítimo no século XXI. Newport: Naval War College Press, 2010. p. 47 - 58.

FUCHS-SAWERT, L.; MUELLER, A. A. A geografia imaginativa no discurso extrativista no Peru. **Colóquio**. Taquara, v.12, n.2, p.125-141, 2015. Disponível em: <<http://seer.faccat.br/index.php/coloquio/article/view/320/289>>. Acesso em: 28 mai. 2016.

GRUPO PROPUESTA CIUDADANA. **IIRSA y el desarrollo del sur peruano**. [S.l.: s.n.], 2010. Disponível em: <[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/74DDD65F0361A054052578080070EE98/\\$FILE/IIRSA_desarrollo_sur.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/74DDD65F0361A054052578080070EE98/$FILE/IIRSA_desarrollo_sur.pdf)>. Acesso em: 01 jun. 2016.

JAEGER, B. C. *et al.* A integração de infraestrutura na América do Sul: uma análise acerca da logística e dos desafios à defesa regional. **Revista de Estudos Internacionais (REI)**, João Pessoa, v.7, n.1, p. 82 - 97, 2016. Disponível em: <<http://www.revistadeestudosinternacionais.com/uepb/index.php/rei/article/view/231/pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana). **Tercer Espacio - una página de geografía**, 29 jun. 2012. Disponível em: <<https://juanmgeo.wordpress.com/2012/08/29/iirsa-iniciativa-para-la-integracion-de-la-infraestructura-regional-sudamericana/>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

INEI - Instituto Nacional de Estadística e Informática. **Evolución de las exportaciones e importaciones**. Informe técnico n. 06. [S.l.: s.n.], 2016. Disponível em: <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/informe-tecnico-n06_exportaciones-e-importaciones-abr2016.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2017.

INTEGRACIÓN de la Infraestructura Regional Suramericana - Historia. **IIRSA Portal**, [2016]. Disponível em: <<http://iirsa.org/Page/Detail?menuItem=121>>. Acesso em: 05 jun. 2016.

JARRIN, E. M. **Un sistema de seguridad y defensa sudamericano**. 2 ed. Lima: IPEGE, 1990.

KISSINGER, H. **Ordem Mundial**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2015.

MAHAN, A. T. **The influence of sea power upon history: 1660-1805**. Hong Kong: Prentice-Hall Inc, 1984.

MATHIAS, S. K.; MATIJASCIC, V. B. Defesa no Mercosul: avanços para a integração. **Tensões Mundiais**. Fortaleza, v.7, n.12, p. 223 – 242, 2011. Disponível em: <<http://www.tensoesmundiais.net/index.php/tm/article/view/230/290>>. Acesso em: 23 mai. 2016.

MELO, S. T. **A ampliação do Canal do Panamá**: motivações comerciais e reformas institucionais. 2013. 195 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Programa de Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais (PPGRI), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

PALM, P. R. **A abertura do Rio Amazonas à navegação Internacional e o parlamento brasileiro**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

PERU. Estado de la Población Peruana 2015. Lima, 2015. Disponível em: <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1251/Libro.pdf>. Acesso em: 19 mai. 2016.

_____. Ministerio de Defensa Del Peru. **Libro Blanco de la Defensa Nacional**. 2005.

_____. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. **Ubicación, geografía y clima de Peru**. 2016. Disponível em: <<http://www.peru.travel/es-lat/sobre-peru/ubicacion-geografia-y-clima.aspx>>. Acesso em: 12 mai. 2016.

PINTO, G. B. **Resumen de la Guerra del Pacífico**. Santiago: Salesianos Impresores, 2000.

RATZEL, F. O Solo, a sociedade e o Estado. **Revista do Departamento de Geografia**. São Paulo, n. 2, p. 93 - 101, 1983. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47081/50802>>. Acesso em: 09 mar. 2017.

SARFATI, G. **Teorias de Relações Internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2005.

TAJRA, J. L. F.; MARTINS, M. D. Trajetórias e inconstâncias da integração sul-americana. **Tensões Mundiais**. Fortaleza, v.8, n.14, p. 309 – 315, 2012. Disponível em: <<http://www.tensoesmundiais.net/index.php/tm/article/view/277/331>>. Acesso em: 23 mai. 2016.

TAYLOR, P. D. (org.). **Perspectivas sobre Estratégia Marítima:** ensaios das Américas, a nova estratégia marítima dos EUA e comentário sobre uma estratégia cooperativa para o poder marítimo no século XXI. Newport: Naval War College Press, 2010.

TONUCCI FILHO, J. B. M. Espaço e território: um debate em torno de conceitos-chave para a geografia crítica. **Revista Espinhaço**. Diamantina, v.2, n.1, p.41 - 49, 2013. Disponível em: <<http://www.cantacantos.com.br/revista/index.php/espinhaco/article/view/221>>. Acesso em: 05 jun. 2016.

TORRES-MUGA, L. D. O. de. **Geografía del Perú:** aspectos físicos, humanos y económicos. 2. ed. Lima: Utópica Ediciones, 2011. Disponível em: <<http://www.lilianatorresmuga.net/publicaciones/libros>>. Acesso em: 02 jun. 2016.

VAZ, A. C. O Atlântico Sul nas perspectivas estratégicas de Brasil, Argentina e África do Sul. **Boletim de Economia e Política Internacional**. Brasília, n. 6, p.63 - 68, 2011.

WARTON, J. P. **Defensa y Seguridad Integral Del Perú:** defensa de la población, biodiversidad, institucionalidad, territorio e independencia. La Paz: OLGRAF, 2013.