

## A logística de defesa peruana: da crise à política nacional

Rodrigo Pereira Pinto<sup>1</sup>

### Resumo

Do Pacífico ao Atlântico. Esse é o caminho que a República Peruana deverá percorrer para projetar seu poder, segundo o que consta no Livro Branco de Defesa do país. Este artigo busca demonstrar a conjuntura logística daquele país, de maneira a justificar a estratégia nacional de buscar no Oceano Atlântico uma alternativa em crises de defesa.

**Palavras-chave:** Peru; logística sul-americana; defesa sul-americana.

### *La logística de defensa peruana: de la crisis a la política nacional*

### Resumen

*Del Océano Pacífico al Atlántico. Este es el camino para la República del Perú proyectar su poder, de acuerdo con lo que se indica en el Libro Blanco de la defensa del país. En este artículo se pretende demostrar la situación de la logística en el país, con el fin de demostrar que la estrategia nacional para buscar una alternativa en el Océano Atlántico en las crisis de defensa.*

**Palabras clave:** Peru; logística sudamericana; defensa sudamericana.

### Introdução

A República do Peru apresenta em seu Livro Branco de Defesa a teoria da bioceanidade. Esta ação faz com que o país projete seus interesses e influências não só sobre o Oceano Pacífico – que banha sua costa, como sobre o Oceano Atlântico.

A intenção desse artigo é apresentar a motivação logística que caracteriza essa bioceanidade, demonstrando motivos para que um país localizado na porção Oeste da América do Sul queira se projetar sobre o Oceano Atlântico. O artigo procura explicar as implicações de uma contingência de defesa que faz o país cruzar vias em diversos países e fomentar a criação de uma infraestrutura subcontinental, aliando objetivos econômicos à política de defesa nacional. Este arrazoado busca

---

<sup>1</sup> Mestre em Operações Militares (EsAO); Especialização em Ciência Política e em Comunicação Social; Aluno do Curso de Altos Estudos Militares (ECEME). e-mail: rodipinto@hotmail.com

iluminar a necessidade peruana de ser uma nação bioceânica, aliando o atual cenário político e de defesa do país às características econômicas, logísticas e geográficas que fazem o interesse pelo Oceano Atlântico crescer no seio da República Peruana.

Embasado em ações históricas e atitudes recentes, este estudo tem por objetivo apresentar a estratégia nacional que a República do Peru adota na atualidade, garantindo seus interesses de modo a superar os desafios que existem ao fortalecimento do Estado. Mais do que isso, busca apresentar o esforço logístico decorrente da política nacional que busca projetar o país no Oceano Atlântico. Apresenta, ainda, a importância estratégica e econômica do Atlântico no mundo contemporâneo e, em especial, para aquele país Andino.

Além de documentos oficiais do governo peruano, serão utilizadas avaliações logísticas e econômicas, discorrendo sobre a necessidade de defesa e de integração regional. Por fim, este artigo estabelecerá a relação entre as políticas nacionais peruanas e o ressurgimento do Atlântico como importante instrumento econômico e estratégico da atualidade.

### **Realidade estratégica do Peru: Atlântico x Pacífico**

Para ser considerado “bioceânico” um país deve estar ligado fisicamente a dois oceanos. Esse termo e essa situação são descritas no Livro Branco de Defesa Nacional (2005) da República do Peru, sendo utilizado em praticamente todos os capítulos que compõe o documento.

*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 [...] (PERU, Ministerio de Defensa Del Peru, 2005, p.08).*

Essa política peruana pode ser compreendida sob o prisma econômico (sob influência estratégica) e sob um enfoque logístico. Uma das motivações para isso está no ressurgimento da importância econômica e estratégica do Oceano Atlântico. Couto (2012, p.242), por exemplo, ressalta que existem três passagens marítimas de destaque no Globo: a do Cabo da Boa Esperança, ligando o Atlântico e o Índico;

a do Canal do Panamá; e a do Estreito de Magalhães, as duas ligando o Pacífico ao Atlântico.

O início das operações dos navios da classe pós-Panamax<sup>2</sup> auxiliou na valorização das rotas comerciais do Atlântico como um todo. Figari (2010, p.51) cita o crescimento das rotas marítimas que percorrem o Cabo Horn/Estreito de Magalhães com navios pós-Panamax transportando cargas valiosas e perigosas. 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.

O Atlântico Sul desperta interesses porque, segundo Jarrin (1990, p.16) *“la importancia estratégica de un área marítima debe considerarlas potencialidades de su uso como vía de transporte, como área de proyección de poder militar sobre la tierra y, como fuente de recursos”*.

A descoberta de importantes jazidas de petróleo e gás nas plataformas continentais Atlânticas da América e da África também faz convergir a atenção de países carentes desses recursos (VAZ, 2011, p.63).

No caso peruano, a importância econômica do Atlântico se comprova pelas exportações de produtos agropecuários para a Holanda, Espanha, Bélgica e Reino Unido, que vem crescendo ano após ano. 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. Somando a isso, observa-se o incremento das vendas de óxido de zinco para a Holanda (91,8%) e para o Reino Unido (21,1%). (PERU, *Instituto Nacional de Estadística e Informática*, 2016, p.06).

Para Couto (2012, p.243), a porção sul do Oceano Atlântico tem uma vantagem relativa de comparação, pois está fisicamente isolada do Oceano Pacífico e das competições estratégicas daqueles mares na busca pelo poder em escala global. Essa competição é acirrada devido ao fato de que somente no Pacífico Sul encontram-se 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)

---

<sup>2</sup> Navios cujas dimensões impedem o acesso às eclusas do Canal do Panamá.

A recente saída dos Estados Unidos da América do Tratado de Associação Transpacífico (TPP) diminuirá a rentabilidade e as vantagens comerciais peruanas, aumentando o interesse pelo comércio Atlântico.

Assinado em 2015 por EUA e outros 11 países, o TPP era considerado o maior acordo comercial da história, abrangendo 40% da economia mundial. A retirada americana, na prática, inviabiliza o tratado, já que para entrar em vigor o texto precisa ser ratificado por países que representam 85% do PIB total dos signatários. Como os EUA detêm 60% do PIB dentro do bloco, não há como ratificá-lo sem o seu aval. (NINIO, 2017, n.d.).

Assim, 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).

Além da realidade estratégica dos dois Oceanos que propiciam a bioceanidade peruana, sua conjuntura estratégica pode ser apreciada com base na construção das fronteiras do país. Elas foram delineadas em guerras ocorridas nos últimos 150 anos, legando reclamações em cortes internacionais sobre a prevalência dos direitos peruanos sobre as áreas fronteiriças.

Na região Sul do país existe uma tensão latente com o Chile decorrente da Guerra do Pacífico (1879-1883), em que o Chile ocupou parte do território peruano, gerando tensões até o presente entre estes dois países e a Bolívia. Essas tensões dificultam a integração em diversas áreas e impedem o consenso entre os países (JÚNIOR, 2008, p.15).

Pinto (2000, p.14) afirma que o Chile participou da guerra de forma defensiva, pois se o salitre da região de Tarapacá fosse totalmente dominado pelos peruanos, estes passariam a ter condições financeiras de montar um forte exército e derrotar os chilenos nas batalhas que seguiriam.

*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, Ministerio de Defensa Del Peru, 2005, p. 37).*

Ao Norte, na guerra do Alto Cenepa (1995), o Peru confrontou-se com o Equador em virtude de discordâncias históricas quanto aos limites entre os dois

países. No Nordeste, o Peru enfrentou problemas territoriais causados pelas ações das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC). Assim, a fronteira com o Brasil é a única que apresenta um quadro de normalidade estratégico-militar.

São diversos os motivos que serviriam de gatilho para um cenário em que o Peru necessitasse aplicar uma logística de contingência para se contrapor às instabilidades regionais. O recrudescimento de crises existentes pode levar a uma quebra na liberdade de ação peruana e prejudicar a livre navegação e circulação no país.

Como resultado da situação estratégica do seu entorno, o poder político peruano trabalha com os diversos cenários que se apresentam, nos quais se destacam as alianças regionais e a bioceanidade do país. As medidas adotadas buscaram melhorar o relacionamento entre os países por permitir transparência e estabilização dos procedimentos e ligações no âmbito da defesa. São exemplos dessas medidas aquelas adotadas entre Argentina/Chile; Peru/Chile e Peru/Equador, com publicações que comparam gastos militares e criam confiança mútua (TAYLOR, 2010, p.141).

Embora seja uma realidade no horizonte, no momento não há uma crise instaurada entre os países que fazem fronteira com o Peru. Entretanto, como afirma Warton:

*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. (2013, p.410).*

Uma teoria estratégica fundamental para a compreensão da bioceanidade peruana é estabelecida por Friedrich Ratzel conhecida como Teoria do Espaço Vital. Baseado nesta teoria de Ratzel, um Estado soberano deve buscar um espaço geográfico (terrestre, marítimo ou mesmo aeroespacial) que corresponda às suas necessidades econômicas e de defesa. Desta forma, pode-se encontrar uma justificativa estratégica para a busca peruana pela navegação do Rio Amazonas e a projeção da República do Peru no Oceano Atlântico.

Ratzel elabora o conceito de 'espaço vital'; este representaria uma proporção de equilíbrio de uma dada sociedade e os recursos disponíveis para suprir suas necessidades, definindo, portanto, suas potencialidades de progredir e suas premissas territoriais. (MORAES, 2007, p.19).

Seguindo sob o enfoque estratégico, a teoria de Alfred Thayer Mahan, que estabeleceu a Teoria do Poder Naval, pode ser aplicada na bioceanidade peruana. Baseado nesta teoria, cabe ao país que enfrenta dificuldades no campo da defesa uma preparação militar, transformando suas potencialidades territoriais, econômicas e marítimas em poder estratégico. Para tanto, deve fortificar sua costa e guarnecer portos (COSTA, 2008, p.28).

Para Mahan, os litorais de um país são uma de suas principais fronteiras. Indo além, afirma que “portos numerosos e profundos são fonte de riqueza e poder” (MAHAN, 1984, p.37). Dessa teoria conclui-se que se não há carência de defesa projetada sobre a terra, esta deve voltar-se para o mar (CARMONA, 2012, p.23).

Assim, explica-se a necessidade peruana de projetar-se sobre o Oceano, tendo seu interesse revelado pela navegação no Atlântico.

A República do Peru encontra-se em uma conjuntura territorial e de defesa que enseja preocupações do Estado que implicam medidas ligadas à soberania de seu território – incluindo aí seu mar territorial. Por conseguinte, a teoria do Espaço Vital de Friedrich Ratzel pode ser aplicada à política peruana de se debruçar sobre o Oceano Atlântico.

A soma das questões geoestratégicas da conjuntura peruana são indícios da necessidade da aplicação de uma logística de contingência para a resolução de conflitos ou crises que podem surgir no território da República do Peru.

### **Logística de Defesa e Logística Militar**

As logísticas militar e de defesa são de vital importância na resolução das questões que envolvem a segurança nacional. Elas têm diferenças significativas da logística empresarial disponível em uma nação. Uma diferença é que não visam ao lucro e a repartição de bens de capital, devendo, sim, servir aos militares em sua missão de defender os interesses do Estado. Outra diferença capital reside no ambiente em que as logísticas serão processadas, sendo para a logística de defesa um ambiente com muito mais variáveis e incertezas do que para a logística do setor privado (YOHO *et al.*, 2013, p.83).

A combinação de todos os meios disponíveis do Estado para a execução de operações militares deve atender a aspectos estratégicos, de maneira a atingir da

melhor forma os objetivos das políticas e das operações militares. Sobre a união da logística e da estratégia, Silva e Musetti (2003, p.346) afirmam que a combinação de ambas é muito valorizada no campo militar, pois são fundamentais para potencializar as capacidades militares e bélicas em uma crise ou guerra.

No Brasil a logística militar “desempenha papel fundamental no sucesso das operações militares” devendo ser planejada desde o tempo de paz com vistas a permitir que “os recursos sejam disponibilizados aos usuários em todos os níveis”, permitindo a ligação da logística nacional com a de defesa. (BRASIL, Exército Brasileiro, 2014, p.1).

A logística militar brasileira “é o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas”. (BRASIL, Exército Brasileiro, 2014, p.1-3).

Na República do Peru entende-se como logística militar:

*Parte de la ciencia y arte militar, que comprende todas las actividades directamente relacionadas con la satisfacción de las necesidades físicas de las tropas. Incluye el diseño y desarrollo, obtención, almacenamiento, movimiento, distribución, mantenimiento y disposición de recursos materiales, tratamiento, evacuación y hospitalización de personal y ganado, obtención, mantenimiento y disposición de facilidades o instalaciones y obtención o prestación de servicios generales. (PERU, Ejército del Peru, 2009, p. 1-1).*

A logística nacional - abarcando a logística militar e a civil - é um instrumento estratégico do Estado, capaz de integrar a infraestrutura logística do país e constitui os recursos nacionais necessários à defesa (KRESS, 2002, p. 42). Nesse sentido, a logística deve ter condições de responder às diferentes demandas de um ambiente externo incerto e instável e, em função disso, deve ser planejada desde os tempos de normalidade. Nem mesmo o melhor planejamento, entretanto, é capaz de atender a todas as situações de contingência possíveis (SILVA, C.; MUNETTI, M., 2003, p.347).

Normalmente as situações em que a logística de defesa é empregada caracterizam um quadro de não normalidade. Nessas situações deverão ser somadas todas as expressões do poder nacional de um Estado de forma a enfrentar as condicionantes da não normalidade. Sendo assim, a política nacional se volta para a resolução da crise, relacionando a economia do país às necessidades logísticas.

A Doutrina Logística das Forças Armadas Peruanas preconiza que “*Los esfuerzos logísticos en cada nivel, forman un único sistema logístico integrado, que conecta la economía de la nación con su fuerza de combate (PERU, Ministerio de Defensa Del Peru, 2006, p.II-2).*”

Assim, a logística de defesa e a logística militar de um país devem atender às necessidades do Estado em um quadro de incertezas que caracterizem a aplicação destas logísticas. A logística civil, nos casos de defesa, deverá agregar as suas capacidades à logística militar de forma a constituir a logística nacional, com o potencial adequado aos desafios apresentados.

### **Logística de Contingência Peruana**

Uma logística de contingência pode ser entendida como aquela que será adotada quando as condições normais e naturais de comércio - desde a obtenção da matéria prima até o consumo - são restritas (SILVA, C.; MUSETTI, M., 2003, p. 346). São exemplos dessa contingência os desastres naturais, as graves crises econômicas e políticas, além dos conflitos bélicos. Nestes casos, devido às características das ações desencadeadas, predomina a logística militar para a resolução das questões - militares e civis, cabendo aos órgãos de Defesa a organização das necessidades nacionais.

*[...] Defence is the domestic producer of the end product of the defence value chain and an agency responsible for the formation of military capabilities that allow the government to select an appropriate military response option when a particular threat to national security (a military contingency) materialises. (MARKOWSKI et al. 2010, p.24).*

*Bajo situación de crisis en condiciones de tiempos de guerra o donde las situaciones críticas hagan diversificar un normal proceso logístico, la autoridad logística y de personal (apoyo administrativo) del CFC<sup>3</sup> le permite utilizar todas las instalaciones y los abastecimientos de todas las fuerzas asignadas a sus comandantes, necesarios para el cumplimiento de sus misiones. (PERU, Ministerio de Defensa Del Peru, 2006, p. II-8).*

Para alcançar os objetivos de sua logística de contingência, o Peru busca alianças estratégicas que possibilitem o apoio às suas tropas e à sua população, pois “o apoio logístico ao combate engloba as ações realizadas para preparar e garantir a continuidade do combate, incluindo o processo de planejamento e execução do apoio às operações.” (SILVA, C.; MUSETTI, M., 2003, p.351).

<sup>3</sup> *Comandante de Fuerzas Conjuntas.*

Nesse sentido, para manter-se abastecido e fazer frente aos desafios da logística, o país pode obter meios “de um país aliado o amigo” (PERU, Ejército del Peru, 2009, p.7-10).

A aproximação peruana com o Brasil em assuntos de defesa não tem caráter bélico, mas logístico. A logística de contingência peruana pode ser apoiada pelo Brasil desde o tempo de normalidade.

*El nivel de ayuda en lo referente a recursos de transporte, mano de obra, instalaciones y material, que puede ser proporcionado por las NA<sup>4</sup>, aliadas o de la coalición afecta en la magnitud del puente de transporte aéreo y transporte marítimo, que puede ser dedicado al movimiento inicial de fuerzas del combate o de las fuerzas de apoyo.” (PERU, Ministerio de Defensa Del Peru, 2006, p. V-3).*

A doutrina logística de defesa peruana permite a contratação de serviços e a aquisição de produtos no exterior quando se configurar uma contingência, inclusive por que “la contratación de contingencia puede tener un efecto multiplicador para las fuerzas desplegadas, al proporcionar abastecimientos, servicios, y apoyo de construcción para aumentar las capacidades orgánicas de éstas” (PERU, Ministerio de Defensa Del Peru, 2006, p.II-16).

**Figura 1: Corredores marítimos estratégicos da República do Peru**



Fonte: Libro Blanco de la Defensa Nacional (PERU, 2005, p. 15).

<sup>4</sup> Nación Anfitrión.

Não por acaso, tendo em vista as muitas divergências recentes ou históricas com seus outros vizinhos, o Brasil tem recebido especial atenção na política externa peruana, tornando-se um aliado estratégico na conjuntura desse país.

*Todo este conjunto forma parte de una de las iniciativas más ambiciosas de la política exterior peruana, dentro de un proceso de construcción de una "alianza estratégica", la que refleja la voluntad de ambos Estados de crear un vínculo político privilegiado, con el más alto nivel de institucionalización. (PERU, Ministerio de Defensa Del Peru, 2005, p.34).*

O interesse pela saída marítima através da navegação pelo Rio Amazonas não é recente, pelo contrário, remonta há 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 exercida pela República do Peru, o Brasil só veio a debater o assunto na segunda metade do século XIX. Em 1851 foi firmado entre o Brasil e Peru o Tratado de Comércio, Navegação, e Limites, concedendo exclusividade dos ribeirinhos desses dois países na utilização recíproca dos rios comuns (PALM, 2009, p.36).

Mas 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).

A logística peruana busca apoiar-se na sua posição central, que lhe confere um grande número de países vizinhos. Assim pode ser capaz de fazer convergir as

ligações terrestres (rodoviárias ou ferroviárias), além das marítimas e aéreas, o que facilita seu tráfego comercial e turístico em toda a América do Sul (WARTON, 2013, p.391).

Para o Peru, as vantagens obtidas com a integração de sua infraestrutura logística com a brasileira são latentes, como apresentado na cartilha *IIRSA y el desarrollo del sur peruano*, do Grupo Propuesta Ciudadana (2010, p.07):

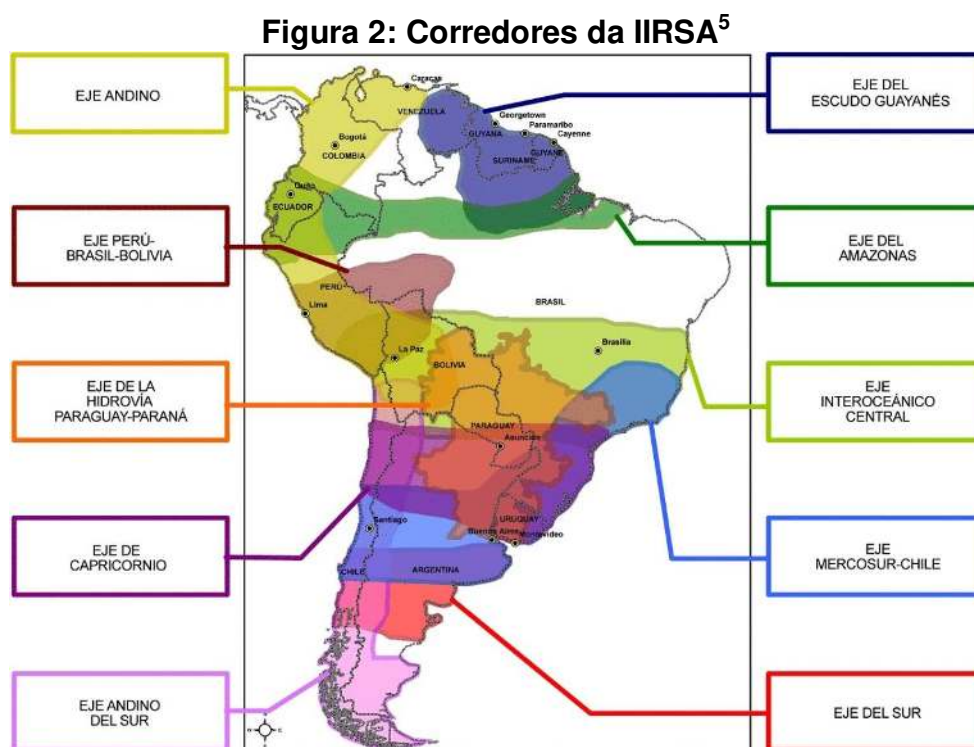
*Articulación de las macrorregiones peruanas con la gran economía brasileña. Esta posibilidad se puede hacer realidad mediante el desarrollo y afianzamiento de los corredores interoceánicos del norte, centro y sur, que podrían dar lugar a conexiones intermodales que vinculen las zonas más aisladas de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

Embora concorra em outras frentes logísticas, historicamente é a Bacia do Amazonas que concede pujança e suporte ao desenvolvimento da parte mais oriental do Peru.

*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, Ministerio de Defensa Del Peru, 2005, p.34).*

A navegação do Rio Amazonas 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 outros modais diversos.

A logística de contingência peruana apoia-se na logística militar para fazer frente aos desafios impostos ao país em um quadro de não normalidade. A estabilidade da fronteira peruana-brasileira aliada à pujança da economia do Brasil favorece a formação de uma aliança estratégica entre esses dois países. A saída para o Oceano Atlântico pelo Rio Amazonas é uma realidade peruana por mais de um século, fortalecendo vínculos comerciais e logísticos com os estados do Norte do Brasil.



Fonte: <https://juanmgeo.wordpress.com/2012/08/29/iirsa-iniciativa-para-la-integracion-de-la-infraestructura-regional-sudamericana/>

Nesse contexto, a bioceanidade peruana é um recurso econômico, logístico e estratégico, permitindo à nação peruana uma rota de abastecimento e de comércio relativamente seguro em momentos de instabilidade que configurem um quadro de contingência.

O Peru encontrou no fomento da integração logística com o Brasil na Amazônia um instrumento para alcançar as aspirações nacionais e alcançar seus interesses, atendendo ao desenvolvimento econômico ao mesmo tempo em que satisfaz suas necessidades no campo da Defesa.

### Considerações finais

A logística de contingência fornece a um Estado acometido por crises os instrumentos necessários para a solução de problemas que vão desde as calamidades públicas até as questões de defesa nacional.

<sup>5</sup> Dentre os corredores da Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), o corredor Amazônico é um dos que mais importantes para a economia e, conseqüentemente, para a logística de contingência peruana.

A República do Peru estabelece em seu *Libro Blanco de la Defensa Nacional* a política do país de projetar-se sobre o Oceano Atlântico, concretizando o conceito de “país bioceânico”.

A presença do objetivo nacional da bioceanidade peruana expresso no livro de defesa destaca a necessidade peruana de fortalecer o corredor logístico para o Atlântico pela navegação do Rio Amazonas.

A geografia do país não chega a condicionar a saída para o Atlântico, mas a sua dependência das rotas marítimas do Pacífico constitui uma vulnerabilidade à economia e à defesa do Peru.

As demandas fronteiriças estão estáveis no momento, não havendo o risco de uma ação militar com essa demanda em um futuro próximo. Também não se visualiza uma questão que enseje preocupações de defesa nacional em curto espaço de tempo. Isto porque nenhum dos cinco países que fazem fronteira com o Peru demonstra, atualmente, a intenção de recorrer à guerra ou ao conflito para sanar divergências fronteiriças que ainda perduram na região.

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

Por outro lado, o ressurgimento da importância estratégica e econômica do Oceano Atlântico faz com que os interesses peruanos tendam a prevalecer na direção Atlântica. No Pacífico, 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 internacional. As agitações políticas e os diversos sistemas de governo existentes - principalmente no Pacífico Sul - constituem desafios ao desenvolvimento da economia peruana, ainda agravado pelo eminente desmantelamento do TPP.

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 histórico da economia peruana desde o século XIX. 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.

As ações peruanas para viabilizar o corredor que concretize sua visão de bioceanidade apontam na direção da navegação pelo Amazonas. Mesmo em um ambiente de forte comprometimento da soberania, em caso de acionamento das estruturas de Defesa do país, este eixo que vem sendo fortalecido entre Brasil e Peru privilegia as ações peruanas e concede aos peruanos uma relativa vantagem estratégica.

A logística destinada a sustentar as ações peruanas em um ambiente de contingência é favorecida pelas relações com o Brasil, considerado um “aliado estratégico”. As diversas funções logísticas desencadeadas no quadro de contingência peruana são apoiadas desde os tempos de normalidade pelo Brasil, sendo primordiais para a manutenção da liberdade de ação do Peru.

Embora suas costas sejam banhadas apenas pelo Oceano Pacífico, a República do Peru é, de fato - e historicamente -, um país com projeção econômica e estratégica sobre o Oceano Atlântico. Assim, independente de quais forem as necessidades advindas das crises e da contingência peruana, a bioceanidade do país proporcionada pela navegação do Amazonas garantirá ao Peru um instrumento para a normalização da logística do país e a conseqüente volta à normalidade do Estado.

## REFERÊNCIAS

BRASIL, **Logística**. Exército Brasileiro. 3 ed. Brasília, 2014.

COSTA, Wanderlei Messias da. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: EDUSP, 2008.

COSTA, Wanderlei Messias da. “Projeção do Brasil no Atlântico Sul: geopolítica e estratégia”. **Revista USP**, n.95, p. 9-22, set./out./nov 2012.

COUTO, Abel Cabral. “A importância Estratégica do Atlântico Sul”. **Nação e Defesa**, 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, Frederico Niemann. “Perspectivas da Armada do Chile sobre uma nova estratégia marítima dos Estados Unidos”. In: TAYLOR, Paul Daniel. **Perspectivas sobre Estratégia Marítima: Ensaio 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, p. 47-58. 2010.

GRUPO PROPUESTA CIUDADANA. **IIRSA y el desarrollo del sur peruano**. 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.

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

JÚNIOR, Wilson Tadashi Muraki. "Unasul: 'uma América do Sul unida mexerá com o tabuleiro do poder do mundo'. Será?". **Meridiano 47**, n.95, p. 15-17, jun. 2008. Disponível em: <http://periodicos.unb.br/index.php/MED/article/view/994/662>. Acesso em: 13 jul. 2016.

KRESS, Moshe. **Operational Logistics: The Art and Science of Sustaining Military Operations**. 1. ed. New York: Springer Science+Business Media, 2002.

MARKOSKI, Stefan; HALL, Peter; WYLIE, Robert. **Defence Procurement and Industry Policy: A small country perspective**. 1 ed. Oxfordshire: Routledge, 2010.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia – pequena história crítica**. 21. ed. São Paulo: Anabelume Editora, 2007.

NINIO, Marcelo. "Por decreto, Trump retira EUA da Parceria Transpacífico". **Folha de São Paulo**. Washington, 23 jan. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mundo/2017/01/1852303-trump-retirara-eua-do-tpn-nesta-segunda-diz-emissora.shtml>>. Acesso em 20 fev. 2017

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

PERU, *Instituto Nacional de Estadística e Informática*. Disponível em: <[https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1251/Libro.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1251/Libro.pdf)>. Acesso em 19 mai. 2016.

PERU, *Instituto Nacional de Estadística e Informática*. **Evolución de las exportaciones e importaciones**, n.06. jun 2016.

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

PERU, **Logística**. Ejército Del Peru, 2009.

PERU, **Manual de Doctrina Logística de las Fuerzas Armadas**. Ministerio de Defensa Del Peru, 2006.

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

PINTO, Gonzalo Bulnes. **Resumen de la Guerra del Pacífico**. Santiago: Salesianos Impresores, 2000.

SILVA, Carlos Alberto Vicente; MUSETTI, Marcel Andreotti. "Logística militar e empresarial: uma abordagem reflexiva". **Revista de Administração da USP**, v.38, n. 4, p. 343-354,

out./nov./dez. 2003. Disponível em:  
<[http://200.232.30.99/busca/artigo.asp?num\\_artigo=1108](http://200.232.30.99/busca/artigo.asp?num_artigo=1108)>. Acesso em 16 jul. 2016.

TAYLOR, Paul Daniel. **Perspectivas sobre Estratégia Marítima**: Ensaio 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.

VAZ, Alcides Costa. "O Atlântico Sul nas perspectivas estratégicas de Brasil, Argentina e África do Sul". **Boletim de Economia e Política Internacional**, n. 6, p.63-68, abr./jun. 2011

WARTON, José Páez. **Defensa y Seguridad Integral Del Perú**. Defensa de La Población, Biodiversidad, Institucionalidad, Territorio e Independencia. La Paz: OLGRAF, 2013.

YOHO, Keenan D.; RIETJENS, Sebastiaan.; TATHAN, Peter. "*Defence logistics: an important research field in need of researchers*". **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**. v.43, n. 2, p. 80-96, 2013. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1108/IJPDLM-03-2012-0079>>. Acesso em: 25 abr. 2015.

**Recebido em 12.03.2017.**

**Publicado em 09.01.2018.**