

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC RAUL UGARTE AGUAYO

A ESTRATÉGIA MARÍTIMA NO PERU:

sua relação e importância no desenvolvimento portuário.

Rio de Janeiro

2019

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CEMOS 2019

A ESTRATÉGIA MARÍTIMA NO PERU:

sua relação e importância no desenvolvimento portuário.

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval,
como requisito parcial para a conclusão do Curso
de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG(R1) PORTELLA

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2019

Agradecimentos

Agradeço a Deus pela motivação para fazer este trabalho, por entregar-me conhecimento e a força para continuar nos momentos difíceis durante este ano. Além, agradeço aos oficiais da EGN que estiveram me apoiando para desenvolver este trabalho.

Dedicatória

A minha extraordinária família que sempre esteve apoiando-me desde o Peru e enviando-me todas as suas forças e orações para concluir este projeto.

RESUMO

Hoje em dia, mais do 80% do comércio mundial é trasladado via marítima por meio dos oceanos. O Peru tem 87 instalações portuárias e cada de uma delas é uma fonte importante para o desenvolvimento e crescimento de cada região onde se encontram. Daqui nasce a preocupação de ter maiores e melhores portos com uma infraestrutura eficaz, cuja tecnologias e operações garantissem um bom intercâmbio internacional. A estratégia marítima se desprende da decisão do conjunto de ações a executar em cada um dos âmbitos da estratégia (político, econômico, psicossocial e militar), em resguardo aos interesses nacionais no domínio marítimo. O crescimento Portuário no Peru tem sido muito importante nos últimos anos, bem como outros fatores dos interesses marítimos e sua importância dentro do desenvolvimento nacional.

Palavras-chave: Desenvolvimento Portuário, Estratégia Marítima, Interesses Marítimos Comércio Marítimo.

SUMÁRIO

	Pág
1. INTRODUÇÃO.....	8
2. DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO.....	10
2.1. Porto.....	10
2.2. Sistema Portuário.....	11
2.2.1. Comércio Exterior.....	12
2.2.2. Cabotagem Marítimo.....	14
2.3. Ciclo Marítimo Virtuoso.....	17
2.4. Elementos Chaves para o Desenvolvimento Portuário.....	18
2.4.1. Recursos marítimos.....	19
2.4.2. Comércio marítimo.....	22
2.4.3. Forças navais.....	24
3. ESTRATÉGIA MARÍTIMA.....	25
3.1. Considerações Gerais.....	25
3.2. Poder Marítimo.....	27
3.2.1. Poder naval.....	28
3.2.2. Interesses Marítimos.....	29
3.3. Interesses Nacionais.....	30
3.4. Configuração da Estratégia Marítima.....	31
3.4.1. O Poder Marítimo como meio para a Estratégia Marítima.....	32
3.4.2. Os interesses Marítimos como fim da Estratégia Marítima.....	33
4. DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO E ESTRATÉGIA MARÍTIMA NO PERU.....	34
4.1. Considerações Gerais.....	34
4.2. Desenvolvimento Portuário no Peru.....	37
4.2.1. Crescimento no sistema portuário.....	38
4.2.2. Instituições envolvidas no Desenvolvimento Portuário no Peru.....	38
4.2.2.1. Autoridade Portuária Nacional (APN).....	39
4.2.2.2. Autoridade Marítima Nacional (AMN).....	41
4.3. Estratégia Marítima no Peru.....	42
4.4. Importância da Estratégia Marítima no Desenvolvimento Portuário do Peru.....	44
5. CONCLUSÕES.....	47

REFERÊNCIAS	48
ANEXOS	51
Anexo 1. Tabela 1. Zonas Navais do Peru.....	51
Anexo 2. Tabela 2. Tipos de Portos.....	51
Anexo 3. Tabela 3. Funções da Marinha de Guerra do Peru.....	52
Anexo 4. Tabela 4. Funções da DICPI.....	53
Anexo 5. Declaración sobre Zona Marítima o Declaración de Santiago, 1952.....	54
Anexo 6. Puertos que conforman el Sistema Portuario Nacional Peruano.....	55

1. INTRODUÇÃO

O Peru faz parte dos 12 países independentes e soberanos que conformam a região que geográfica e politicamente é conhecida como América do Sul. Dentro de sua respectiva região geográfica, o Peru se localiza na parte central e ocidental.

Territorialmente o Peru ocupa uma superfície de 1 285 215.6 km². Para efeitos de divisão se consideram três níveis dos territórios: as divisões do primeiro nível ou Departamentos (24 mais uma província constitucional, a província constitucional do Callao); as divisões do segundo nível as províncias (196 províncias, incluindo na província constitucional do Callao); as divisões do terceiro nível ou distritos (1874 distritos). Para efeito da gestão política e administrativa, no Peru se consideram 26 regiões e conseqüentemente 26 governos regionais. Os governos regionais coincidem sua influência com as circunscrições territoriais do primeiro nível o departamentos e a província constitucional do Callao com a exceção no Departamento de Lima, onde se distingue a Lima Metropolitana (província de Lima), que por ser a capital do país, assume funções por ser um governo regional .

Tendo em conta as denominadas regiões naturais, o Peru é dividido em três (costa, serra e selva), se adiciona uma quarta região conformada pelo mar do Peru ou “Mar de Grau “, este último em homenagem ao maior dos heróis, o almirante Miguel Grau Seminario.

Por outro lado, a Marinha de Guerra do Peru faz parte das forças armadas do Peru, tendo como missão fundamental a defesa da soberania e integridade territorial. No contexto definido anteriormente, a Marinha de Guerra do Peru, tem a seguinte missão:

Exercer a vigilância, proteção e defesa do patrimônio e interesses nacionais no âmbito marítimo, fluvial e lacustre, assumir o controle nos estados de emergência, quando for decretado pelo Presidente da República, participar no desenvolvimento econômico e social do país e na defesa civil de acordo a lei, com o fim de contribuir a garantir a independência, soberania e integridade

territorial da República ante qualquer ameaça externa ou interna e ao sucesso dos objetivos Nacionais (Ministério da Defesa do Peru, 2005, p.97).

Segundo a Doutrina e Política Geral da Marinha de Guerra do Peru (DOPOLMAR-1108), a MGP, encontrasse alinhada com as políticas do governo e compartilha de maneira decidida o conceito de que o país deve atingir suas necessidades de defesa, responder oportuna e eficazmente as emergências naturais e propiciar condições superiores de segurança no âmbito marítimo para que, no meio da globalização, cresça a inversão privada, a economia e a prosperidade dos peruanos.

Dessa forma, a Marinha de Guerra do Peru tem organizado suas capacidades para a defesa, em as seguintes zonas: Zonas de Vigilância de fronteiras, Zona de seguridade e Zonas Navais, de acordo ao Anexo 1.

No Contexto geográfico, político e administrativo descrito nos parágrafos anteriores e demarcados dentro da participação que tem a Marinha de Guerra do Peru no desenvolvimento e defesa nacional, decidimos investigar sobre a importância que tem o desenvolvimento portuário na estratégia marítima do Peru, para isso, nos propor como objetivos: descrever como cresceu o desenvolvimento portuário no Peru em os últimos dez anos, explicar de que forma a Marinha de Guerra do Peru participa na consecução do crescimento e desenvolvimento portuário e analisar de que forma a Marinha de Guerra do Peru participa na segurança portuária marítima, fluvial e lacustre.

O presente trabalho de investigação é importante pois permite destacar a importância que a Marinha de Guerra do Peru tem na conservação e manutenção da infraestrutura do Estado peruano. Neste trabalho não somente destacaremos a importância das tarefas que faz a Marinha de Guerra do Peru na defesa nacional através da sua presença militar no âmbito marítimo, fluvial e lacustre, como também seu papel no desenvolvimento portuário e sua segurança.

No segundo capítulo abordaremos os conceitos principais do

desenvolvimento portuário, bem como o círculo virtuoso que é uma ferramenta importante, desenhada por Geoffrey Till (2007), para poder desenvolver este trabalho e sua análise.

No terceiro capítulo vamos reunir as informações sob a estratégia Marítima, o poder marítimo e os interesses marítimos, e um análise da configuração da estratégia marítima, com as informações e conceitos empregados previamente neste capítulo.

Finalmente, no último capítulo vamos falar sob o desenvolvimento portuário no Peru, seus atores principais, o crescimento portuário, a importância deste, e da estratégia marítima no Peru, além da relação e importância que tem ambos, como a análise dos fatores, poder marítimo, forças navais, interesses marítimos entre outros.

2. O Desenvolvimento Portuário

O desenvolvimento portuário vai ser estudado neste capítulo e alguns componentes que foram estabelecidos para ser analisados, distribuídos em quatro (4) itens. No item 2.1 vamos analisar o conceito dos portos, sua importância dentro do desenvolvimento portuário e como estão configurados de acordo alguns aspectos; no item 2.2. vamos observar a sistema portuário; no item 2.3 analisaremos o círculo marítimo virtuoso, e finalmente estabeleceremos os elementos chaves para o desenvolvimento portuário no item 2.4, em função a aquele círculo marítimo virtuoso.

2.1. Porto

O porto ou terminal portuário, constitui a área fronteira entre águas superficiais e terra, geralmente dentro de uma baía, e que é previamente selecionado para cumprir a função de geralmente dentro de uma baía, e que é previamente selecionado para cumprir a função de carga e descarga de pessoas, animais, minerais e outros produtos manufaturados ou no.

Os Portos recebem diferentes denominações que mudam em função dos vários aspectos entre os quais se destacam: tendo em conta as suas dimensões as denominações podem ser doca, terminal portuário, zona portuária, entre outros. Em termos da função que desempenham, as denominações podem ser cais, embarcadouro, desembarcadouro, porto de troca modal, entre outros; e em termos de sua configuração geográfica, as denominações podem ser doca, ancoradouro, entre outras.

O porto constitui o elemento principal do sistema de comunicação e transporte vias as águas superficiais, nesse sentido, o porto é considerado como a unidade fundamental do setor estratégico marítimo, lacustre e fluvial dos países, nesse contexto, o porto se define como:

[...] a localidade geográfica e unidade econômica de uma localidade onde se localizam os terminais, infraestrutura e instalações terrestres e aquáticos, naturais ou artificiais, acondicionados para o desenvolvimento das atividades portuária. As atividades portuárias compreendem a construção, conservação, uso, desenvolvimento, aproveitamento, exploração, operação e administração dos portos, terminais e instalações portuárias em geral, incluso as atividades necessárias para o acesso aos mesmos, nas áreas marítimas, fluviais e lacustres (Ministério de Comércio Exterior e Turismo, 2015, p.33).

Os portos podem se tipificar de diferentes jeitos, dependendo seu critério o parâmetro de tipificação adoptado, por exemplo, de acordo sua ubiquação do porto sobre um tipo específico de acidente geográfico, temos os seguintes tipos: portos localizados em baías, enseadas, estuários, entre outros. Na tabela que segue se apresentam os tipos de portos em função de alguns critérios usados para estabelecer sua denominação de acordo com o Anexo 2.

2.2 Sistema Portuário

O sistema portuário, é o conjunto de portos marítimos, fluviais, e/ ou lacustres que faz a configuração de uma determinada rede de transporte aquático. O sistema portuário constitui o conjunto de lugares onde as embarcações podem se parar e permanecer seguras, para tão efeito dispõe de instalações para fazer reparações ou realizar

operações de embarque ou desembarque.

Relacionando as definições apresentadas nos parágrafos anteriores, nós podemos afirmar que, embora o porto (terminal portuário), embarcadouro, desembarcadouro, doca, outros), constitui o elemento principal ou eixo das atividades portuárias, mas a nível de sistema portuário, este solo constitui um elemento mais de dito sistema, pois

Um sistema portuário, é o conjunto de elementos inter-relacionados, cada um com uma ou várias funções e cujos objetivos são participar de algum jeito, no desenvolvimento e aproveitamento do litoral de uma região ou de um país e sua vinculação entre os transportes marítimo e terrestre. O caráter do sistema fica definido pelos elementos integrantes entre os quais é peça fundamental zona de fronteira entre terra e água que se utiliza para dar serviço aos navios e a carga por eles transportadas. Em esse sentido, o término porto deve se entender como essa zona fronteira e pelo tanto é solo um elemento do sistema mesmo (López, s.f., p.8).

Desde um ponto de vista de setores estratégicos nacionais, os sistemas portuários são instituições representativas dos países ou conjunto de países (regiões) em matéria de comércio para outros países ou regiões (comércio exterior), ou para o interior deles (cabotagem). Em um contexto institucional dos sistemas portuários circunscritos a um determinado país, é que surge a figura do denominado Sistema Portuário Nacional(SPN), o qual se define como: “o conjunto de pessoas naturais ou jurídicas, bens, infraestrutura, portos, terminais e instalações portuárias sejam públicos ou privados localizados no território” (Ministério de Comércio Exterior y Turismo, 2015,p.60).

2.2.1 Comércio Exterior

Em geral, o comércio é entendido como qualquer ato pelo qual uma pessoa compra e vende bens de maneira habitual afim de obter lucro. De uma perspectiva política e econômica circunscrita às nações, o comércio exterior pode considerado como

[...] uma técnica de economia estrangeira, chamada de setor externo; abrange o conjunto de relações comerciais de bens e serviços comerciais de um país (residentes) através de vendas ou compras que originam créditos e obrigações

em moedas e euros, uma relação que implica uma obrigação legal nacional e internacional. A economia nacional que, via de regra, excede a fronteira do Estado, deve ser descrita como uma circulação comercial estrangeira. Através deste processo extraterritorial, a divisão nacional do trabalho está se expandindo e flui para a economia mundial (Lafuente, 2010, p.20).

A exportação e importação, em um contexto de comércio exterior, são aquelas atividades que permitem o tráfico de bens ou a prestação de serviços entre territórios geográficos, históricos, políticos e administrativamente autônomos; e / ou entidades ou órgãos estabelecidos nas referidas jurisdições.

O comércio exterior por mar é uma das formas mais antigas e mais desenvolvidas de comércio no tráfego de grandes volumes de mercadorias. O comércio exterior é principalmente realizado por via marítima; e seus resultados “se manifestam basicamente na balança comercial que reflete mudanças no nível de exportações e importações” (Alva e Lapa, 2012, p.4).

O comércio marítimo inclui exportações e importações, através das quais é possível ter os bens de capital necessários para o desenvolvimento da produção. O comércio marítimo, embora semelhante em seus aspectos de cabotagem e comércio exterior, isto é, o comércio que ocorre através de rios e lagos navegáveis; para o seu estudo. Segundo Alva e Lapa (2012), o comércio marítimo desempenha um papel muito importante na economia nacional, a ponto de que mais de 90% do comércio exterior peruano é feito por via marítima; e inclui uma série de atividades que incluem; o transporte Marítimo, como principal instrumento do comércio, que permite a troca de mercadorias por via marítima, os portos, que constituem o elo econômico de entrada e saída da carga, objeto da troca comercial. Esse conceito inclui terminais portuários, agências marítimas e outras entidades relacionadas ao trabalho portuário, e a Aduanas, como unidades de controle oficial de entrada e saída de mercadorias, cuja principal função é arrecadar renda para o Estado, constituindo também a primeira linha de ação contra o

contrabando.

No contexto peruano e suas relações comerciais com países da região e em todo o mundo, o marco regulatório visa conduzir negociações comerciais internacionais no marco da política macroeconômica do governo e das regras da Organização Mundial do Comércio (OMC), dos quais o Peru é um parceiro constituinte. Nesse sentido, a política peruana de comércio exterior concentra seus esforços nas análises dos fluxos de comércio e das tendências do comércio internacional. (Ministério de Comércio Exterior e Turismo, 2014).

No ano de 1991, por meio da lei-quadro do comércio exterior, estabelece-se a norma na qual são tomadas medidas para garantir a liberdade do comércio externo e interno como condição fundamental para o desenvolvimento do país; com efeito, o decreto afirma que:

O Estado promove as atividades necessárias para o desenvolvimento do comércio exterior e interno, incluindo infraestrutura rodoviária, telecomunicações, portos, aeroportos, armazéns e outros similares. Também garante a livre participação do setor privado, a fim de gerar a competência necessária para a prestação mais eficiente de tais serviços. (Decreto Legislativo N° 668, art.3).

Outra regra relacionada ao comércio exterior é a Lei N° 29646- Lei de promoção do comércio Exterior de serviços, através da qual se estabelece o marco regulatório, declarando o setor de serviços de interesse nacional como um setor estratégico e prioritário do setor Estado.

2.2.2. Cabotagem Marítima

A Cabotagem é um termo que define o transporte de cargas de passageiros entre portos do mesmo país, isto é, o tráfego de bens ou mercadorias que é feito por navegação relativamente próxima da costa e/ ou o transporte de passageiros entre portos e cidades como o mesmo círculo político e/ ou administrativo.

A cabotagem marítima, como atividade circunscrita a um determinado país e considerada de curta distância, inclui a atividade comercial de transporte aquaviário dentro do território nacional ente os portos continentais e os portos insulares do mesmo país, se houver. Nessa atividade de transporte, alguns recursos se destacam algumas características que são as seguintes:

- A cabotagem marítima é uma forma a conexão continental e insular em ambientes nacionais.
- Sua prática constitui um indicador de poder marítimo de um país, isto é, um indicador da capacidade de um país de usar e controlar as atividades que ocorrem no mar sob sua jurisdição.
- A cabotagem marítima e limitada a uma área geográfica nacional ou estendida a uma área regional, por exemplo: cabotagem andina, limitada aos países signatários da Comunidade Andina de nações-CAN; o “Short Sea Traffic “em um continente, mas que é realizado sob a “proteção de bandeira” de cada país.
- A cabotagem marítima permite o transporte de cargas entre as cidades litorâneas de um país, e as cidades costeiras, cidades ou fontes continentais de carga com as insulares; e vice-versa.
- A cabotagem marítima contribui para o serviço integral da atividade de transporte, combinando transporte terrestre, aéreo, ferroviário, lacustre e fluvial.

A cabotagem marítima de um conceito geográfico nacional é entendida como o transporte de passageiros e mercadorias por navios entre os portos de um país; nesse sentido, o desenvolvimento da cabotagem é importante devido aos seguintes aspectos:

- Na cabotagem marítima, todos os modos de transporte são combinados

para economizar custos de transporte e otimizar o tempo de transporte de carga.

- A cabotagem marítima economiza custos externos devido a acidentes, poluição, congestionamento de tráfego, infraestrutura entre outras; nesse sentido, a cabotagem permite a escolha a qualquer momento a combinação de transportes mais adequada para alcançar maior eficiência no transporte de mercadorias.
- Na cabotagem marítima é possível estabelecer determinados elementos de frequência das rotas, horários de partida e chegada, fiabilidade no cumprimento dos horários estabelecidos, continuidade do serviço, e outros; que são apenas condicionados a efeitos meteorológicos, mas não regulados ou condicionados a efeitos sociais ou convulsões sociais fora do porto.
- A cabotagem marítima amplia as escolhas para a tomada de decisão final sobre o modo de transporte comercial; nesse sentido, a mudança modal seria uma comparação entre os custos versus serviço, melhorias os parâmetros de qualidade e melhorias nos aspectos ambientais.

A cabotagem no Peru é realizada entre os portos localizados na costa peruana e o píer administrado pela ENAPU S.A. no porto de Arica, em virtude da lei de execução assinada pelo Peru e pelo Chile em 1999, em conformidade com o protocolo de 1929.

No final da primeira década deste século, o mercado peruano, que mobiliza cerca de 30 milhões de toneladas em Comércio Exterior, não tinha sua própria frota mercante dependendo exclusivamente de frotas estrangeira. O menor é o “Commercial Shipping Office”, o único que opera com navios de bandeira nacional e em menor escala. (Instituto de Estudos Histórico-Marítimos do Peru, 2008).

No ano 2013, a necessidade de desenvolver a cabotagem marítima foi mais uma vez objeto de debate na agenda política nacional como parte de uma iniciativa legislativa. Naquela época, a necessidade urgente de desenvolver a cabotagem marítima no Peru era tal que, na edição de 21 de junho de 2013 do jornal El Comercio, ficou claro que, segundo o Ministério de Transportes e Comunicações. No Peru, havia 48 embarcações de bandeira nacional que fez a cabotagem para o ano de 2013, mas de todos eles apenas um foi dedicado a mobilizar carga refrigerada do porto de Paita para Callao e metais dos portos de Matarani e Ilo para outros portos peruanos. O resto dos navios, dedicava-se ao transporte de hidrocarbonetos.

2.3 Ciclo Marítimo Virtuoso

O Ciclo Marítimo Virtuoso¹ de um Estado, se concebe como um ciclo de atividades que se deveriam realizar para garantir a supremacia marítima de um país com respeito aos outros da mesma região. Em referência ao desenvolvimento do ciclo virtuoso em menção, podemos dizer que:

[...] está composto pelo poder naval que tem como função proteger e dissuadir, um comércio marítimo que potência a economia do Estado; uns recursos marítimos para seu aproveitamento e cuidado; e uma supremacia marítima que permite o reinício do ciclo marítimo. (Uribe, Diaz & Rodriguez, 2016, p.42).

As atividades apresentadas no parágrafo anterior convergem continuamente em um ciclo fechado que leva os estados manter seu comércio marítimo e a explorar seus recursos protegidos por suas forças navais. Em um contexto de estratégia marítima, na figura que segue se esquematiza a relação do círculo virtuoso marítimo que garante o desenvolvimento

Portuário:

¹ O Círculo Marítimo virtuoso, é uma ferramenta empregada por Geoffrey Till (2007), para estabelecer relação entre os elementos de recurso marítimos, comércio marítimo e forças armadas.



Figura 1. Ciclo Marítimo Virtuoso

Fonte: Geoffrey Till (2007), Poder Marítimo, Una Guía para el siglo XXI; pag.37.

2.4. Elementos Chaves para o desenvolvimento Portuário

Os elementos chave para o desenvolvimento portuário constituem aquelas variáveis que se devem administrar para conseguir o desenvolvimento de um determinado porto ou do sistema portuário de um Estado. As atuações para o desenvolvimento vão desde a execução das atividades orientadas ao incremento de portos, aumento da capacidade dos portos, estabelecimento de rotas ótimas de navegação, integração de sistemas portuários, até a promoção, o controle e a fomento da participação do sistema portuário nas atividades de cabotagem e comércio exterior.

A compreensão do denominado Ciclo Marítimo Virtuoso de uma Nação, nos permite delinear ou estabelecer os elementos chave para o desenvolvimento portuário de um país, nesse sentido e como se falou anteriormente, se deve ter em conta que tal ciclo consiste num ciclo de atividades que se deveriam realizar para garantir a supremacia marítima de um país, se comprando com outros da região.

Em relação ao Ciclo Marítimo Virtuoso apresentado na Figura 1. Se tem que, os elementos chave que deveriam realizar as nações para garantir a supremacia marítima, nesse aspecto, Uribe, Diaz & Rodriguez (2016) sinalizam que se requer que os Estados

mantenham seu comércio marítimo e explorem seus recursos protegidos pelo um Poder Naval que garante tal supremacia. Mas, devido a que o conceito de supremacia marítima se adapta melhor a contextos de controle de rotas comerciais, domínio marítimo sobre as águas superficiais e predomínio submarino, é que para efeitos da presente investigação excluimos tal atividade do círculo virtuoso sinalado pelos autores em menção, e, adaptamos o círculo virtuoso marítimo ao contexto de desenvolvimento portuário, conseqüentemente, os elementos chave (atividades estratégicas) a se realizar confluem no círculo fechado apresentado na figura que segue, a qual é uma adaptação dos planejamentos que fazem os autores antes mencionados.



Figura 2. Ciclo Marítimo Virtuoso e elementos chave para o desenvolvimento portuário nacional.

Fonte: Elaboração Própria.

2.4.1. Recursos Marítimos.

Os recursos marítimos são aqueles meios circunscritos ao domínio marítimo que são contados ou usados pelo Estado para alcançar um fim como país ou satisfazer as necessidades dos habitantes. O campo marítimo não considera apenas o que se refere aos

mares, mas também os lagos e rios, nesse sentido, o Instituto de Estudos Histórico Marítimo do Peru (IEHMP), define como marítimo a “todo o aquático: o mar, o lago navegável e os rios. Porém, nós sabemos que, finalmente, a maioria de estas águas terminam no mar” (Alfaro,2010, p.10).

Os recursos marítimos têm relação com o potencial marítimo de um país e o segundo, denota a força ou capacidade que está disponível para fazer uso do primeiro, então o potencial marítimo e recursos marítimos configuram dois conceitos intimamente ligados a tal ponto que um é uma consequência do outro e um explica ao outro. Nesse sentido, o potencial marítimo está implicitamente falando de recursos marítimos e vice-versa; é por isso que nos referiremos a ambos os termos de forma intercambiável.

De acordo com o exposto no parágrafo anterior, resgatamos o conceito de potencial marítimo que explica aspectos que têm que ver com recursos marítimos em termos de sua capacidade de ser empregados para um propósito específico do Estado, então:

O potencial marítimo é a parte do potencial nacional que emerge de todos os meios em situação latente, relacionada ao campo marítimo e suscetível de ser incorporada ao poder marítimo, em um dado momento.

O potencial marítimo faz parte da potência nacional, porque possui os conceitos básicos e fundamentais dele. Por meios nos referimos, as pessoas, coisas e as atividades de toda classe relacionada direta ou indiretamente com o mar e seus afluentes, oceanos, rios e lagos navegáveis, se não aos aspectos espaciais, temporais, culturais e de qualquer outra natureza relacionado com o uso do âmbito marítimo.

Os meios estão em situação de latência porque, embora existam, não estão disponíveis imediatamente, ao momento do estudo ou análise (Instituto de Estudos Históricos-Marítimos do Peru,2016, p.79).

O potencial marítimo contém meios que possuem dupla aptidão, isto é, podem ser atuais (capacidade de recursos a serem utilizados imediatamente ou a curto prazo) e futuros (capacidade de recursos a serem utilizados a médio e longo prazo). No contexto de dupla amplitude apenas apontada, é necessário que os recursos marítimos (potencial marítimo) apresentem as seguintes características, de acordo com a informação extraída pelo Instituto do Estudos Históricos do Peru (2016):

- Utilidade: O potencial marítimo é um instrumento de política marítima, uma vez que é considerado o uso não só dos meios ao seu dispor em qualquer momento, mas também dos disponíveis no futuro. Como instrumento de política seu uso abrange tanto o desenvolvimento quanto a defesa do país.
- Dinâmica: A mídia, ainda em estado latente, está imersa na dinâmica da realidade marítima, da qual fazem parte. Nesse sentido, o potencial marítimo está em constante processo de transformação. A parte que culmina esse processo, pela ação do homem ou pelo efeito natural, é aquela que é incorporada ao poder marítimo.
- Variabilidade: O potencial marítimo está condicionado, assim como o poder marítimo, por fatores de tempo e espaço, uma vez que os meios latentes que podem ser explorados no futuro têm valor diferente, dependendo de onde estão localizados e do momento ou época em que são apreciados ou estimados. Os meios contidos no potencial marítimo também são variáveis, devido à diferente utilização a que podem estar sujeitos.
- Totalidade: O potencial marítimo contém meios de todos os tipos, que estão em situação de disponibilidade no futuro, para incorporação no

poder marítimo, após a transformação.

- Relatividade: O potencial marítimo tem valor relativo, pois pode ser apreciado e avaliado com resultados diferentes, dependendo do método utilizado e do assunto que valoriza, avalia e de acordo com a natureza em estudo.

Por outro lado, em relação ao potencial marítimo do Peru ou dos recursos marítimos peruanos, Alfaro (2010) destaca alguns dados relevantes: no campo marinho, o Peru possui mais de 2.900 quilômetros de litoral e um domínio marítimo que se estende a 200 milhas no Pacífico Sul, cuja área é de 855.783 km² (o área do domínio marítimo equivale aos 2/3 do território nacional); além, no âmbito lacustre do Peru pertence a ele 4.996 km² dos 8.380 km² da superfície total do lago Titicaca, o lago navegável mais alto do mundo, da mesma forma, o Peru possui 19.000 km² de rios navegáveis em distintas épocas do ano, dentro das quais se encontram o tramo inicial da Bacia Amazônica, cujo rio principal, o Amazonas, é o mais caudaloso e, também, o mais longo do mundo segundo as mais recentes investigações, que para o Peru assignam para ele 6800 km de longo desde seu nascimento na serra sul do Peru.

2.4.2. Comércio Marítimo

O comércio marítimo tem relação com as operações de compra, venda ou intercambio de produtos com a intenção de obter um benefício, sempre que se empregue como via de comunicação o meio aquático, com efeito o comércio marítimo se define como:

As atividades que se realizam mediante a exploração comercial e marítima das embarcações e artefatos navais com objeto de transportar pelas águas pessoas, mercancias ou coisas, ou para realizar no meio aquático uma atividade de exploração, ou captura de recursos naturais, construção ou recreação. (Congresso General dos Estados Unidos Mexicanos, 2006, p.1)

No comércio marítimo, em função de se a navegação transcende ou no as

fronteiras nacionais, se pode distinguir dos tipos. Se as operações comerciais se circunscrevem no âmbito nacional normalmente se denomina a atividade de comércio marítimo como cabotagem, mas, se as operações comerciais transcendem as fronteiras nacionais se denomina a atividade de comércio marítimo como comércio exterior. Por outro lado, é de se notar que a denominada “Marinha Mercante”, que compreende a frota de embarcações usadas para o comércio marítimo e é definida como: “o conjunto formado pelas pessoas singulares ou coletivas, embarcações e artefatos navais que conforme a legislatura aplicável exerçam o intervenham no comércio marítimo” (Congresso General dos Estados Unidos Mexicanos, 2006,p2).

Dessa mesma forma, é pertinente lembrar que o comércio marítimo não é somente o comércio realizado pelas vias das águas superficiais dos mares, sim não também abrange as atividades comerciais realizadas através dos rios e lagos. Em todos esses casos, se as operações comerciais transcendem as fronteiras nacionais estamos em frente de um caso de comércio exterior que tem que ver com a exportação e importação de bens entre os países, em relação temos que

O comércio marítimo abrange as importações, mediante as quais é possível contar com bens de capital que se requer para o desenvolvimento da produção. O comércio marítimo também tem lugar através dos rios e lagos navegais, [...] e pode ser tratado...], de forma separada, em seus aspectos de cabotagem e comércio exterior (Alva & Lapa,2012, p.3).

O comércio marítimo compreende uma gama de atividades que estão incluso: O transporte marítimo, instrumento principal do comércio que permite o intercâmbio de mercancias pelas vias marítimas, fluvial e lacustre, os portos, que constituem o nexo econômico de entrada e saída da carga, objeto do intercâmbio comercial; as aduanas, que são unidades de controle oficial do ingresso e saída das mercancias, cuja função principal é recardar rendas para o Estado.(Alva& Lapa,2012).

2.4.3 Forças Navais.

A força naval faz parte das forças armadas de um país, e está conformada

pelos conjuntos de meios humanos e materiais, agrupados e organizados, com o cometido principal de realizar operações militares em e desde o âmbito marino, lacustre e fluvial. Portanto preserva a segurança nacional das massas de águas superficiais nas quais é possível navegar. Como uma instituição autônoma, a Força Naval geralmente se distingue das outras forças armadas, adotando a denominação de Marinha de Guerra, seguido do nome do território ou país sob sua proteção.

No Peru, a Força Naval recebe o nome institucional de Marinha de Guerra do Peru-MGP. A Marinha de Guerra do Peru, é o órgão de execução do Ministério de Defesa, encarregado da defesa marítima, fluvial e lacustre. A MGP faz parte das forças armadas e como tal integra o Comando Conjunto das Forças Armadas do Peru. A lei da Marinha de Guerra do Peru, dada pelo decreto Legislativo N° 1138, define a Marinha como uma instituição, com qualidade de órgão executor, dependente do Ministério da Defesa, cujo âmbito de competência se relaciona ao controle, vigilância e defesa do domínio marítimo, o âmbito fluvial e lacustre, de acordo com a lei e com os tratados ratificados pelo Estado, com o propósito de contribuir a garantir a independência, soberania e integridade territorial da República.

No marco do decreto Legislativo N° 1138, o qual determina e regula a natureza jurídica, competências, funções e a estrutura orgânica básica da Marinha de Guerra do Peru; se definem como âmbitos de competência da Marinha de Guerra do Peru, o controle, a vigilância e defesa do domínio marítimo, o âmbito fluvial e lacustre. Como instituição com prerrogativas específicas no âmbito aquático, a Marinha de Guerra do Peru tem 19 funções estabelecidas pela lei, as quais se apresentam no Anexo 3.

3. ESTRATÉGIA MARITIMA

A estratégia marítima contempla um grão importância dentro do desenvolvimento deste trabalho, para o qual, temos divididos estes capítulos em considerações gerais, no item

3.2. Vamos avaliar os componentes do poder marítimo, os interesses marítimos e o poder naval, posteriormente, vamos falar dos interesses nacionais no item 3.4. e finalmente analisaremos a configuração da estratégia marítima, em função ao poder marítimo como meio para a estratégia marítima e os interesses marítimos como fim da estratégia marítima.

3.1. Considerações Gerais.

Para efeitos do desenvolvimento do presente capítulo se teve em consideração os seguintes preceitos:

- A estratégia nacional se concebe como uma série de ações muito meditadas que propõe o Estado, e estão encaminhadas para um fim determinado, a segurança nacional. Dependendo do fim específico que persegue um determinado setor estratégico do Estado, se formulam estratégias plasmadas em planos específicos de intervenção para cada um deles. Alguns setores estratégicos têm que ver com a indústria armamentista, os transportes, o setor energético, as comunicações, entre outros.
- Os conceitos de política e estratégia se misturam a processos de elaboração mental baseados no pensamento dialético, e é que, em estratégia o pensamento e a ação são um contínuo sem solução, pois o pensar é uma ação sujeita a valores, enquanto a política sem valores entra em conflito com a estratégia. Nesse sentido, a política se deve colocar ao serviço da estratégia, conseqüentemente se complementam a política, definida como exercício do poder público pelo bem comum; com a estratégia, definida como a transformação do pensamento em

ação efetiva. (Instituto de Estudos Históricos- Marítimos do Peru, 2016).

- Se tem em conta a seguinte diferenciação conceitual: se chama poder marítimo ao elemento que denota a capacidade atual do Estado para fazer uso do mar seu benefício, para o sucesso de seus fins ou objetivos, o que envolve o conceito de capacidade latente, isto é, a capacidade de utilizar o mar no futuro, é chamado de potencial marítimo. Por outro lado, no que diz respeito ao poder marítimo, o componente que impulsiona o desenvolvimento é constituído pela força determinada pelos interesses marítimos, enquanto o correspondente a segurança é conformado pela capacidade de poder naval. Da mesma forma, o potencial marítimo é constituído por potenciais interesses marítimos e potencial naval. (Instituto de Estudos Histórico-Marítimos do Peru, 2016, pp.32-34)
- A Estratégia Marítima faz parte da Estratégia Nacional que tem a ver como "a criação, manutenção e uso do Poder Marítimo do Estado para promover e proteger seus interesses marítimos, está intimamente relacionado com a Estratégia Militar e a Política Económica"(Uribe, Diaz & Rodriguez, 2016, p.51).
- Em função das considerações anteriores podemos assumir como premissa que a estratégia marítima relaciona dois conceitos importantes, o poder marítimo e os interesses marítimos.

3.2. Poder Marítimo.

O Poder Marítimo é a capacidade que um país possui de usar e controlar as

atividades que ocorrem no mar sob sua jurisdição. O Poder Marítimo é uma parte do Poder Nacional que permite planejar e conduzir ações que levem à realização de seus objetivos nacionais e desenhar as políticas e estratégias necessárias nos espaços marítimos. De acordo com o que acabamos de assinalar, o Poder Marítimo é composto de elementos difíceis de separar. Esses elementos constituintes, “são atributos dos países que facilitam ou dificultam o fortalecimento ou dificultam o fortalecimento do mar” (Geoffrey, 2007, p. 111).

Segundo a Doutrina y Política General da Marina de Guerra do Peru (DOPOLMAR-111108), o Poder Marítimo se define como : “ a capacidade do Estado para contribuir ao sucesso do bem estar e segurança da nação, mediante o melhor e mais amplo uso do âmbito marítimo, como elemento de ação político militar, e, como fator de desenvolvimento econômico social. O componente que impulsiona ao desenvolvimento está constituído pelos interesses marítimos, por tanto o correspondente a defesa e segurança está conformado pelo Poder Naval. (Comandância General da Marina,2013).

O Poder Marítimo se quantifica por meio do poderio marítimo, nesse sentido, se define tal condição como a capacidade de criar, desenvolver, explorar e defender os interesses marítimos de um país tanto no tempo de paz como nos tempos de conflito; logo, voltando ao poder marítimo, podemos assegurar, que este consiste na faculdade que tem um Estado para aproveitar no mar em seu próprio benefício. Desde essa perspectiva, podemos vislumbrar que o Poder Marítimo conta com todos os organismos do Estado e os recursos de toda natureza que permitam gerar uma máxima capacidade para utilizar o mar, por isso se conjuga com função dos elementos principais: O Poder Naval e os Interesses Marítimos.

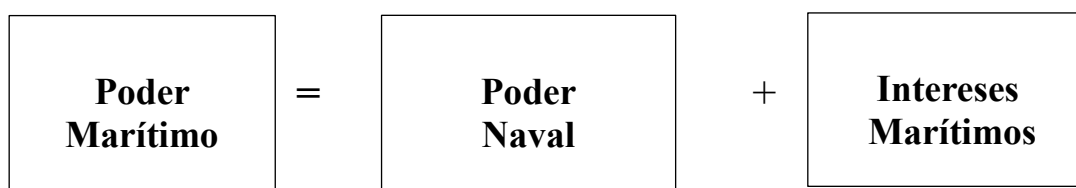


Figura 3. Relação do Poder Marítimo, Poder Naval e Interesses Marítimos
Fonte: Elaboração Própria

3.2.1. Poder Naval

O Poder Naval é a expressão o presença militar de um país, estado ou nação em um determinado espaço marítimo. O Poder naval está constituído pelo conjunto de unidades navais e posições que formam a força de uma nação no mar, sendo assim , é a expressão militar de um país ou estado no mar. Devido que, a estrutura do Poder Naval é do tipo militar, ele foi organizado como os meios e recursos necessários para planejar e conduzir uma guerra naval, pois seus recursos são navios, submarinos, elementos da aviação naval, infantaria , bases e apostadores navais.

Em relação ao Poder Naval, Mahan (1935), desenvolve uma filosofia do poder naval, também formula uma teoria geopolítica que reestrutura a estratégia e a tática, colocando seis fatores do poder marítimo: A posição estratégica, a configuração física, a extensão territorial, a população, o caráter nacional e as instituições governamentais. O autor em menção em seus planejamentos relaciona comércio marítimo com domínio marítimo e estes dois salvaguardados pelo um poder naval; nesse sentido se argumenta que dado que o mar desde o ponto de vista político-social, constitui um grão caminho, ou melhor, uma vasta extensão de propriedade comum pela qual o homem pode se mover em todas as direções; As nações de status marítimo usam o comércio através do mar para desenvolver sua economia e o domínio marítimo essencial, apoiado por um forte poder naval, tanto para situações de guerra quanto de paz.

O poder Naval segundo a Doutrina de Operações Navais do Pacífico (DOPERPAC- 12023), é o componente militar do Poder marítimo. Em função de sua aplicação exerce importante papel na contribuição ao logro dos objetivos Nacionais, tanto do âmbito que cobre o mar (leito, subsolo e espaço aéreo) como em certas áreas terrestres limitadas de interesse para operações navais.

3.2.2. Interesses Marítimos

Os interesses marítimos são de interesse nacional, uma vez que o meio aquático (mar, rio e lago) é uma ótima maneira de comércio nacional e internacional e está isenta de privatização, pois é de natureza pública e, portanto, o mar é de interesse público, interesse geral ou interesse nacional. Tanto os mares como os rios e lagos, estão sempre identificados como o bem comum de toda a sociedade. A posição geográfica, a configuração física, a extensão territorial, a população, o caráter nacional e as instituições governamentais são conceitos que concorrem e se relacionam com as massas de águas superficiais, de todos eles, frequentemente o mar é reconhecido como um dos principais recursos geográficos estratégicos de um estado, e seu cuidado, manutenção e preservação é tarefa da sociedade em geral.

Os interesses marítimos são todas aquelas atividades, que o Estado desenvolve através de suas instituições e de seus povos para o uso e exploração de espaços marítimos, dentro das águas sujeitas à jurisdição nacional, á costa e ao fundo do mar, a fim de gerar benefícios político, económicos e sociais para a nação.(Armada de Equador.204.p.34).

Os interesses marítimos cobrem todos os elementos tangíveis e intangíveis ao homem, que servem para a exploração dos mares, rios e lagos com a finalidade da exploração posterior de seus recursos para o benefício da nação. O interesse marítimo também tem a ver com as atividades que têm relação direta ou indireta com ele, dentro desse conceito, Armada do Equador (2014) considera dois componentes para os interesses marítimos:

- Complexo Geo Marítimo: Composto pelo conjunto de características marítimas distintas de um país, derivados de sua condição e ambiente geográfico e como é válido para eles o ser humano.
- Conciencia Marítima: Composto pela capacidade que posuim os habitantes de um país para compreender, aceitar e valorar o grau de dependencia qiuie tem com relação ao mar, tanto desde o ponto de vista

de sua supervivencia assim como de sua segurança.

Em suma, a denominação de interesses marítimos, refere-se a um conjunto heterogêneo de questões, ampla gama de lucros ou benefícios do marítimo, incluindo rios e lagos. Segundo a Armada Argentina (2018), no campo marítimo em seus diferentes aspectos, tanto como meio de comunicação como fonte de recursos, oferece uma ampla variedade de aspectos que constituem precisamente os interesses marítimos, que faz relação a: a) O Sistema Portuário enquanto a construção, infraestrutura, construção de defesas; b) Indústria Naval, construção, reparação de buques; c) Transportes, armamento estatal e privado; d) Investigação, industrialização e comercialização de peixes e fauna marina; e) Contaminação; f) Capacitação do pessoal; e; g) Conscientização do povo.

3.3. Interesses Nacionais.

Em geral , e em seu sentido consistente com a orientação da presente investigação, temos esse interesse denotando a expressão de um desejo gerado por uma necessidade material ou espiritual que pretende ser satisfeita por um bem objetivo a ser alcançado, isto é, o interesse está relacionado com a necessidade de satisfazer uma necessidade através da aquisição de uma bem. O que acaba de ser dito, aplicado ao contexto de um país, permite definir os interesses nacionais como:

Expressão de um desejo coletivo, produto de uma necessidade, material ou espiritual, de caráter nacional. Os interesses nacionais orientam os esforços do Estado, proporcionam coesão e tornam coerentes suas ações. Expressão de desejos coletivos despertados pelas necessidades materiais e espirituais de toda a nação. Quando um interesse assume um nível de expectativa acima dos desejos comuns, torna-se uma aspiração. (Instituto de Estudos Histórico-Marítimos do Peru, 2016, p.282).

De acordo com a natureza transcendental dos interesses nacionais, O instituto de estudos Históricos-Marítimos do peru (2016), estabelece dois tipos de interesses nacionais:

- Interesses opcionais. São aqueles interesses nacionais de natureza

opcional que dependem de valores renováveis, e podem ser adiados em sua atenção sem danos consideráveis à nação?

- Interesses vitais. São aqueles interesses nacionais de natureza imperativa, que se apoiam em valores transcendentais e duradouros e estão relacionados às condições existenciais da sociedade.

3.4 Configuração da Estratégia Marítima

Como se sinalou nas considerações gerais apresentadas ao início do capítulo, a estratégia marítima se configura em base a dois elementos, o poder marítimo e os interesses marítimos. Tais conceitos forem abordados nos subcapítulos precedentes, respectivamente, nos permitimos asseverar que a estratégia marítima consiste na criação, manutenção e emprego do poder marítimo do Estado para promover e proteger os interesses marítimo.

A definição adotada para o que é estratégia marítima se esquematiza na seguinte figura:



Figura 4. Configuración de Estrategia Marítima.

Fonte: Uribe, Díaz & Rodríguez (2016). Estrategia marítima, evolución y prospectiva; p.51

3.4.1. O Poder Marítimo como meio para a Estratégia Marítima.

A estratégia marítima para direcionar o conjunto de ações altamente pensadas pelo Estado, para uma finalidade específica, baseia-se na realização dos interesses marítimos que possui. Então, para vislumbrar a relação que o poder marítimo tem como meio para a estratégia marítima nacional, é necessário levar em conta o seguinte:

Quando se fala em poder marítimo, nos referimos à parte do poder nacional que inclui a capacidade do Estado de contribuir significativamente para a consecução do bem-estar e segurança da nação, por meio do melhor e mais amplo uso do campo marítimo. O poder marítimo é composto por dois campos, o campo de desenvolvimento que chamaremos de interesses marítimos e o campo de defesa composto pelo poder naval. Os interesses marítimos incluem o conjunto de meios utilizados para alcançar os objetivos de desenvolvimento relacionados com o campo marítimo, com o objetivo de contribuir para uma geração inteligente de riqueza nacional (Instituto Histórico-Marítimo do Peru, 2016, p.206).

A partir do parágrafo citado, pode-se inferir, que o poder marítimo no campo relacionado ao desenvolvimento constitui um meio para a estratégia marítima, uma vez que procura assegurar que a exploração, conservação e exploração dos recursos marítimos sejam baseadas em interesses nacionais que ela tem. No sentido que acaba de ser assinalado, o poder marítimo tem de ser utilizado como meio da estratégia marítima, considerando alguns aspectos dos interesses nacionais, no seu sentido marítimo, que são os seguintes: a) Promoção do desenvolvimento do sistema portuário em termos de construção de defesa; b) Promoção da criação de uma indústria naval nacional orientada para a construção, manutenção e reparação de navios ; c) Promoção de pesquisas relacionadas à extração, industrialização e comercialização de peixes, algas e fauna marinha; d) Promoção de extração de hidrocarbonetos, gás e minerais dos mares, rios e lagos; e) Promoção da dessalinização da água do mar para uso na agricultura ou para consumo humano; f) Promoção do uso de energia dos mares e eólica; e ;g) Conscientização da população quanto ao potencial marítimo que é possuído como nação.

Por outro lado, o poder marítimo no campo da defesa nacional, incluída pelo

poder naval, o que busca é garantir a segurança do bom desenvolvimento do comércio marítimo nas rotas de navegação nacionais e internacionais. No sentido que acaba de ser assinalado, o poder marítimo como meio empregado pela estratégia marítima, considera alguns aspectos dos interesses nacionais, como; a) garantir de que as rotas comerciais estejam livres de perigo devido à pirataria; b) redução dos atos de sabotagem nos terminais portuários, rotas comerciais e embarcações; c) garantir os transportes do armamento estatal e privado; d) orientar o uso de energia dos mares e eólica; e, e) realizar pesquisas orientadas para o desenvolvimento de armas dissuasivas adaptáveis ao campo marítimo.

3.4.2. Os interesses marítimos como fim da estratégia marítima.

Os interesses marítimos constituem o objetivo final da estratégia marítima, uma vez que qualquer estratégia marítima respondera a esses interesses, que são uma função do potencial marítimo que é uma expressão da disponibilidade atual e futura e recursos marítimos. A estratégia marítima, do ponto de vista do país, é uma função da estratégia nacional que busca, em primeiro lugar, a predominância como nação sobre seus pares regionais.

Os interesses marítimos como fim da estratégia marítima se relacionam com o desenvolvimento do sistema portuário nacional, a exploração dos recursos marítimos e o comércio através dos meios aquáticos. Em relação ao desenvolvimento do comércio, é importante mencionar, que a estratégia marítima está em relação com o fim da criação de novas rotas comerciais, a adaptação das rotas existentes ou a ampliação das rotas de navegação.

Em um contexto das rotas de navegação marítima, as estratégias são formuladas de acordo as condições específicas de cada um dos países. Por exemplo,

países com costas marinas em um oceano; Peru, Brasil, Uruguai, entre outros.; Países pertencentes na Cuenca hidrográfica da Plata: Uruguai e Argentina; e assim se estabelece as relações das rotas.

Finalmente, es preciso mencionar que, dependendo das condições marítimas dos países citados, as estratégias marítimas adotadas para cada um dos Estados serão diferenciadas. Na região, alguns países formularão estratégias marítimas apenas referentes ao mar ou mares, outras ao redor do mar e lagos; outras ao redor de rios e lagos, e outros referindo-se ao mar, rios e lagos, como é o caso do Peru.

4. DESENVOLVIMENTO PORTUARIO E ESTRATÉGIA MARITIMO NO PERU

4.1. Considerações Gerais.

Para o desenvolvimento do presente capítulo, trabalharemos de acordo a premissa que o âmbito aquático navegável (o mar, os lagos e rios), constituem os fatores determinantes para o desenvolvimento de uma nação e de seu poderio militar, nesse sentido e adaptou as posições teóricas favoráveis a tão cometido compiladas por Uribe, Diaz & Rodriguez (2016).

Essas posições teóricas sustentam, o seguinte:

- A real ingerência que tem o âmbito aquático sobre o desenvolvimento de uma nação está determinada pela adequada formulação e a subsequente aplicação eficaz de uma estratégia marítima nacional, dado que o ambiente geográfico que dá esse escopo a um Estado tem influência significativa nas decisões políticas deste.
- A implementação adequada e oportuna de uma estratégia marítima sustentada na busca dos interesses nacionais de qualquer Estado moderno é fundamental para o sucesso de um projeto nacional e das

políticas internas e externas de um Estado.

- A nação que aspira a mudar o status que ocupa no sistema internacional deve otimizar de forma gradual e sistemática, mas consistente, a relação com seu ambiente aquático.
- Sem um uso pleno do ambiente aquático, seus recursos e suas possibilidades, nenhum país poderia alcançar, pelo menos, um nível de poder regional.
- O aumento nos níveis de influência, bem como a hierarquia internacional de qualquer nação, dependerá do vínculo que tiver com seus recursos marítimos. Então, quanto maior o relacionamento, maior a sua categoria. E, pelo contrário, um Estado dificilmente alcançará níveis significativos de ascendência entre outras nações sem a valiosa contribuição que a área marítima (mares, rios e lagos) dá àqueles que sabem como aproveitar-se dela.
- Uma estratégia marítima bem estruturada permitirá que todas as medidas necessárias sejam tomadas para aumentar o nível de influência, defender a soberania, salvaguardar a vida no mar e proteger os recursos naturais de uma nação moderna. Com relação a este último, historicamente, as contínuas ameaças sofridas por diferentes países à sua soberania geralmente ocorriam porque estratégias marítimas eficientes, capazes de dissuadir ou evitar tais interferências, não eram levadas em conta.

Por outro lado, vale ressaltar que para a estruturação e desenvolvimento dos outros subcapítulos que continuam, as considerações teóricas apresentadas nos capítulos anteriores foram assumidas. Nesse sentido, é necessário enfatizar as seguintes

considerações orientadoras:

- O subcapítulo "4.2. Desenvolvimento Portuário no Peru", é uma aplicação das considerações teóricas referentes ao desenvolvimento portuário (apresentado no Capítulo 2), para o caso específico do Peru.
- O subcapítulo "4.3. Estratégia Marítima no Peru" é uma aplicação das considerações teóricas referentes à estratégia marítima (apresentada no Capítulo 3), para o caso específico do Peru.
- Finalmente, no último subcapítulo, é apresentada a importância da estratégia marítima no desenvolvimento portuário do Peru. Tal importância estabelecida encontra seu sustento nos dois subcapítulos anteriores ("4.2 Desenvolvimento Portuário no Peru" e "4.3 Estratégia Marítima no Peru").

4.2. Desenvolvimento Portuário no Peru

No contexto de país, o desenvolvimento portuário tem que ver com: o crescimento numérico dos portos , o qual está diretamente relacionado com o aumento da capacidade de embarque e desembarque dos terminais portuários do sistema; a modernização das instalações portuárias, a qual tem que ver com a melhora dos processos de embarque e desembarque num determinado terminal portuário; e com a ampliação dos terminais portuários , o qual tem que ver com o aumento da capacidade de um determinado porto.

O diagnóstico situacional do sistema portuário nacional constitui uma forma de aproximação ao desenvolvimento portuário de um país e as intervenções específicas que se requerem para sua melhor operatividade sistemática. Nesse jeito e para o caso peruano, apresentamos a seguinte análise SWOT do sistema portuário do Peru.

Tabela 1. Diagnóstico situacional do Sistema Portuário Nacional

FORTALEZAS	FRAQUEZAS
<ul style="list-style-type: none"> - Localização geográfica estratégica dos portos peruanos na costa oeste da América do Sul; - Condição do Peru, como país marítimo localizado na Bacia do Pacífico, país amazônico, com uma bacia hidrográfica de rios navegáveis e país interoceânico em razão de sua interconexão a bacias hidrográficas da região sul-americana com saída ao Oceano Atlântico através do rio Amazonas. - Boas condições meteorológicas, climatológicas e oceanográficas do litoral marítimo peruano comparadas com as de outros litorais. - Política portuária que promove e encoraja o investimento privado. - Rotas marítimas liberadas que permitem o acesso ao mercado naval de linhas marítimas internacionais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Infraestrutura inadequada e ineficiente equipamento de alguns portos. - Inexistência de centros de capacitação portuária descentralizados. - Custos extras de logísticas. - Limitadas vias de acesso aos portos. - Capacidade de expansão territorial seriamente limitada pelo desenvolvimento urbano na maioria dos portos marítimos.
AMEAÇAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Melhora constante de eficiência portuária nos portos de Chile e Equador. - O crescimento dos setores agroindustrial e mineiro do Chile, traz como consequência que as naves de subida não tenham capacidade de adega para carga de portos peruanos. - Tendência das linhas de navegação a pegar principalmente em portos concentrados mais eficientes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Complementariedade natural das economias regionais do sul do Peru e do oeste do Brasil em base à rede de vias Peru-Brasil. - Potencial complementariedade das economias regionais do norte do Peru e do oeste do Brasil, a que, por base do eixo de desenvolvimento multimodal do Amazonas, permitirá que a carga brasileira chegue aos portos peruanos da região. - Potencial localização dos portos peruanos para converter-se em porta de entrada e saída de carga pertencente aos países vizinhos. - Presença de zonas marítimas de águas profundas no litoral nacional. - Saída do gás boliviano por um porto peruano.

Fonte: Elaboração própria com informação tomada e atualizada de: Ministério de Transportes e Comunicações (2005). Plano Nacional de Desenvolvimento Portuário; pp.5-6.

4.2.1. Crescimento no Sistema Portuário

Dado que os portos, segundo sua utilização com relação as águas superficiais podem ser do tipo marítimo (portos contíguos aos mares), fluvial (porto contíguo aos rios) e lacustre (portos contíguo aos lagos). Pode-se falar de desenvolvimentos portuários específicos de acordo a essa catalogação, mas no contexto do sistema portuário, necessariamente todos tem que ser tomados em conta.

O crescimento portuário no Peru em termos do aumento numérico de portos

marítimos, fluviais ou lacustres entre os nos 2005- 2017, da conta que passou de 45 portos no ano 2005 a 87 no ano 2017. Na tabela que segue se apresenta a evolução numérica dos terminais portuários peruanos.

Tabela 2. Crecimiento portuario en el Perú, periodo 2012-2017.

Tipo	Año		
	2005	2012	2017
Porto Marítimo	45	55	59
Porto Fluvial	11	22	25
Porto Lacustre	6	3	3
TOTAL	62	80	87

Fonte: Elaboração própria com dados do: Plano Nacional do desenvolvimento Portuário (2005), (2012) y (2017).

4.2.2. Instituições envolvidas no Desenvolvimento Portuário no Peru

No Peru são duas instituições guardam relação com a maneira circunscrita com o desenvolvimento portuário, aquelas são a Autoridade Portuária Nacional (APN) que se constitui como a instituição encarregada do Sistema Portuário Nacional (SPN); e; a Autoridade Marítima Nacional (AMN), que se constitui como a instituição responsável de velar do SPN através da Direção Geral de Capitánias e Guarda-costas.(DICAPI).

4.2.2.1. Autoridade Portuária Nacional (APN)

A Autoridade Portuária Nacional (APN) é um organismo técnico especializado encarregado de velar pelo bom funcionamento e eficácia do Sistema Portuário Nacional (SPN). A APN se encontra adstrita ao Ministério de Transportes e Comunicações (MTC) do Peru. A APN está encarregada do desenvolvimento e da;

[...] fomentação do investimento privado nos portos e a coordenação dos diferentes atores públicos ou privados que participam nas atividades e serviços portuários, seu objetivo é estabelecer e consolidar uma sólida comunidade marítimo-portuária que enlace a todos aso agentes do desenvolvimento marítimo-portuário, estatais e privados com um objeto comum: o fortalecimento da competitividade dos portos nacionais para nacionais para ao frente ao fenômeno da globalização e aos retos planteados pela necessidade do desenvolvimento a plenitude seu setor exportador.(Autoridade Portuária

Nacional, 2017).

Desde uma perspectiva de país, se tem que cada um dos países considera ao sistema portuário como necessário para seu desenvolvimento e como um elemento estratégico para seu desenvolvimento de suas respectivas políticas nacionais. Nesse sentido, cada país tem uma concepção própria do sistema portuário e sua definição está em função a seus interesses nacionais; por exemplo, no Peru o sistema portuário é denominado como Sistema Portuário Nacional (SPN)².

Até o ano 2016, o sistema Portuário Nacional Peruano estava conformado por 81 instalações portuárias, 26 de uso público e 55 de uso privado. Para maior detalhe sobre a configuração do sistema portuário peruano, nos anexos, ver “Anexo2, Portos que conformam o Sistema Portuário Nacional Peruano”. No ano 2017, na atualização do Plano Nacional de desenvolvimento Portuário. No ano 2017, na atualização do Plano Nacional do desenvolvimento Portuário, se tinha como informação da existência de 87 portos (para maior detalhe, ver “tabela 6. Crescimento portuário no Peru, período 2012-2017”).

Em relação aos propósitos que presigue o Sistema Portuário Nacional (SPN), se tem identificado como objetivo estratégico: melhorar a competitividade do Comércio exterior. Enquanto as atividades que vem realizando o SPN para o cumprimento de seu objetivo estratégico, o Diretório da Autoridade Portuária Nacional (2014), destaca as atividades que se detalham a continuação:

- Modernização e desenvolvimento Portuário, por meio da modernização

²Sistema portuário Nacional (SPN). OConjunto de pessoas naturais, entidades públicas ou privadas, instalações portuárias com bens imóveis e móveis que são destinados para seu serviço, infraestrutura e todo aquele que esteja relacionado direta e indiretamente com as atividades portuárias dentro do território nacional ” (Ministério de transporte,2005)

da infraestrutura portuária, priorizando as ações nos terminais com maior operação e projeção.

- Participação do setor privado nos portos, na provisão de serviços e infraestrutura de transporte.
- Descentralização Portuária, com a promoção e fortalecimento da descentralização e concentração do sistema portuário, assim como a tecnificação e especialização dos portos.
- Competitividade portuária, por meio do planejamento dos serviços portuários e a promoção do comércio nacional, regional e internacional.

A Autoridade Portuária Nacional (APN), é a entidade encarregada do desenvolvimento do Sistema Portuário Nacional (SPN). Então, dado que o desenvolvimento portuário está relacionado como o crescimento económico, o aumento das capacidades de serviço, equipamentos e melhoria da gestão portuária. Para isso, é criada uma autoridade encarregada de liderar o Sistema Portuário Nacional (SPN), planejando, promovendo, regulamentando e supervisionando o seu desenvolvimento, a fim de alcançar sua competitividade e sustentabilidade. O APN cumpre as seguintes funções:

- Elaborar o plano nacional de desenvolvimento portuário.
- Elaborar e propor os planos de investimento público e as chamadas ao investimento privada em matéria de desenvolvimento portuário.
- Celebrar com o setor privado os compromissos contratuais que faculta a Lei do SPN, como resultado de um concurso público, com a supervisão da Lei.

- Normatizar as Zonas de atividades logísticas e autorizar as correspondentes aos portos nacionais.
- Fomentar a atividade portuária e sua modernização permanente.
- Promover e facilitar as concessões ao setor privado em áreas de desenvolvimento portuário.
- Promover a inversão pública e privada no Sistema Portuário Nacional.

4.2.2. Autoridade Marítima Nacional.

A Direção Geral de Capitánias e Guardas Costas (DICAPI), é a Autoridade Marítima Nacional, e é a instituição responsável por assegurar a proteção e a segurança da vida humana e a prevenção da poluição aquática e a proteção e a segurança de seus recursos naturais, bem como a repressão de atividades ilícitas nas áreas marítima, fluvial e lacustre. A DICAPI cuida dos interesses marítimos da nação perante organizações internacionais e interage com a comunidade marítima internacional, para a melhor implementação das regulamentações das regulamentações internacionais aplicáveis a navios e pessoal que trabalha no mar, com foco na melhoria contínua nas áreas marítimas, fluvial e lacustre. No ano 2012, através do Decreto Legislativo 1147, se transfere os poderes da Autoridade Portuária Nacional (APN) para a Direção Geral de Capitánias e Guardas Costas (DICAPI) da Marinha do Peru, com o propósito de fortalecer sua constituição e operação. (Marinha do Peru,2013).

Nesse Decreto Legislativo que regulamenta o fortalecimento das forças nas competências da Autoridade Marítima Nacional-Direção de Capitánias e Guardas Costas, são descritas as funções, apresentadas no Anexo 4.

4.3 Estratégia Marítima no Peru

Não existe uma política específica de estratégia marítima no Peru, apenas ações derivadas de políticas mais gerais. Com relação ao que acaba de ser apontado, Reyna (2017), referindo-se ao progresso da Comissão Permanente do Pacífico Sul (CPPS) na Integração da Política Oceânica Regional (PROI), estabelece que no caso peruano, os interesses marítimos não são oficializados, mas podem ser extraídos de propostas não oficiais: nesse sentido, destaca o seguinte: Impulsionar o setor marítimo, comércio e integração, exploração de recursos, pesquisas e inovação científica e tecnológica, conservação ambiental, presença do Estado nos espaços marítimos, conscientização marítima, abrangência internacional, indústria, comércio exterior, recursos, ciência, meio ambiente, presença, consciência internacional.

Uma política geral a partir da qual se pode inferir a estratégia marítima no Peru é a Política Nacional de Segurança e Defesa do Estado peruano, em vigor desde dezembro do ano 2017. Nessa política foi utilizada a abordagem de segurança multidimensional, destacando-se para o propósito de nosso, o primeiro objetivo, que está relacionado ao conjunto de previsões e ações que o Estado gera e executa permanentemente para garantir a soberania, independência e integridade territorial, bem como a proteção dos interesses nacionais: “Garantir a soberania, independência, integridade territorial e proteção dos interesses nacionais”.

Em relação ao objetivo que foi mencionado nas linhas anteriores, se estabeleceram os seguintes lineamentos:

- Incentivar a participação ativa, articulada e integral dos poderes do Estado, entidades públicas, governos regionais, governos locais e da sociedade como um todo, para garantir a segurança nacional e defesa.

- Controlar e proteger o território da República, considerando que o Peru é um país marítimo, andino, amazônico, presente na bacia do Pacífico, com projeção bioceânica e que promove a sua presença ativa e permanente na região da Antártica.
- Alcançar o nível de capacidade militar, para o cumprimento dos papéis constitucionais das Forças Armadas, promovendo sua modernização e assegurando que os investimentos em Defesa Nacional incluam transferência de tecnologia e compensação industrial.
- Participar ativamente nas organizações internacionais competentes em questões de segurança global, hemisférica e regional; promover o princípio da solução pacífica de controvérsias entre Estados e o respeito aos princípios do direito internacional; bem como promover medidas de confiança mútua e proteger e projetar nossos interesses nacionais por meio de mecanismos de cooperação bilateral e multilateral.
- Fortalecer o Sistema Nacional de Inteligência, promovendo sua especialização e o uso de ferramentas e tecnologias avançadas que permitam melhorar seu desempenho diante de ameaças externas.
- Promover o fortalecimento dos valores de identidade e compromisso com a Nação das comunidades peruanas no exterior.
- Proteger os ativos críticos nacionais (ACN) contra todos os tipos de ameaças, bem como os sistemas de informação, contra ameaças que, do ciberespaço, ameaçam a Segurança Nacional e a Defesa Nacional.
- Promover a educação em Segurança Nacional e Defesa em todas as

etapas e níveis do Sistema Educacional, contribuindo para a afirmação de uma cultura de paz e segurança, no marco do respeito à ordem constitucional.

- Fortalecer a identidade nacional, promovendo o reconhecimento, o respeito e o valor da história do Peru, seus heróis, sua cultura e suas tradições.

4.4. Importância da Estratégia Marítima no Desenvolvimento Portuário

Um dos fatores determinantes da realidade marítima está relacionado aos aspectos de segurança, em estreita relação com o desenvolvimento portuário e o bem-estar do país. Este desenvolvimento e bem-estar da área marítima tem a ver com o desenvolvimento do sistema portuário (portos, navios, rotas, entre outras). De acordo com o que acabamos de assinalar, a estratégia marítima deve considerar aspectos que estabeleçam a maneira de proteger os interesses nacionais e garantir a segurança da Nação, dentro e fora da esfera marítima. Complementando o acima mencionado, deve notar-se que os aspectos da segurança marítima incluem o “controle, proteção e segurança de todas as atividades levadas a cabo devido a riscos naturais do ambiente marítimo”(safety), e defesa (Security) no mar contra qualquer tipo de agressão e ameaça gerada pelo próprio ser humano.(Instituto de Estudos Históricos- Marítimos do Peru,p.232).

Na linha de ideias exportar no parágrafo anterior, é que a importância que tem a estratégia marítima no desenvolvimento portuário do Peru, nós estabelecemos em termos de relação que tem os elementos estruturais do desenvolvimento portuário (Recursos marítimos e interesses marítimos).

Quanto à relação entre os recursos marítimos o poder marítimo, a estratégia

marítima é importante para o desenvolvimento portuário dos portos no Peru, no seguinte sentido: Recursos marítimos (referindo-se à disponibilidade de recursos aquáticos para diferentes modos de navegação contribuem para do Peru tem um potencial quase singular para o poder marítimo, e que, no ambito regional, o Peru é um dos poucos países que tem uma Marinha com ações específicas e circunscrita ao mar peruano ou “ Mar de Grau ”, e presencia na Antártida, além de possuir uma Marinha fluvial na Amazônia e finalmente também Marinha Lacustre, no lago Titicaca.

Quanto à relação entre recursos marítimos e interesses marítimos, a estratégia marítima é importante para o desenvolvimento dos portos no Peru, no seguinte sentido: os recursos marítimos permitem que a Marinha do Peru esteja presente na maioria de seus departamentos. Isso permitiria controlar, explorar e explorar os recursos marítimos, se for mantida uma estratégia marítima estabelecida e específica.

A partir da relação entre o comércio marítimo e o poder marítimo, a estratégia marítima é importante para o desenvolvimento dos portos no Peru, no seguinte sentido: o comércio marítimo (cabotagem) pode ser garantido não apenas na costa, mas também para implementar cabotagem fluvial e lacustre; garantir em todos os momentos a segurança dos elementos que intervêm tanto no comércio marítimo interno (entre os povos peruanos) como no exterior (entre o Peru e outros países).

A partir da relação entre o comércio marítimo e os interesses marítimos, a estratégia marítima é importante para o desenvolvimento portuário do Peru devido que; possui rotas navegáveis diretas para os oceanos Pacífico e Atlântico (através do rio Amazonas) e para o interior a sudeste da região através do lago Titicaca.

Da relação entre forças navais e o poder marítimo, podemos afirmar, que é importante para o desenvolvimento portuário do peru o seguinte: Ter segurança tanto nas

rotas comerciais, quanto em pontos específicos (portos), isso geraria trazer maior investimento público e privado, o qual contribuiriam ao desenvolvimento nacional.

Finalmente, da relação entre as forças navais e interesses marítimos, a estratégia marítima é importante para o desenvolvimento portuário do Peru, devido ao seguinte: é uma função atribuída às forças navais para cuidar e vigiar os interesses marítimos, então, o desenvolvimento portuário é mais dinâmico se houver segurança para rotas e porto

5. CONCLUSÕES

O problema de pesquisa neste trabalho foi mostrar de que forma o desenvolvimento portuário há evoluído nos últimos 10 anos e o impacto que traz consigo no desenvolvimento nacional, porém para que isto haja tido sucesso ou consecução dos fatos, se avalio da participação da Marinha de Guerra do Peru e sua implicância na estratégia Marítima no Peru. Além disso podemos considerar as seguintes apreciações:

Os problemas relevantes têm a ver com o desenvolvimento portuário e constituem aqueles elementos chave para o desenvolvimento portuário que conformam o círculo marítimo virtuoso e são: o comércio marítimo, os recursos marítimos e as forças navais.

Os aspectos relevantes sob a estratégia marítima são: o poder marítimo como meio para a estratégia marítima e os interesses marítimos como fim da estratégia marítima.

A importância da estratégia marítima no desenvolvimento portuário no Peru e sua relação é que na sua implementação se lograria: aproveitar de maneira eficiente os recursos marítimos (refere-se à disponibilidade de meios aquáticos para diferentes modos de navegação); ter a presença da Marinha do Peru na maioria dos departamentos; garantir o comércio marítimo(cabotagem), não somente no litoral marino, sim não também implementar o cabotagem fluvial e lacustre .

Além do que é afirmado nas linhas anteriores desta conclusão, é como objetivo secundário, é deixar nesta escola, uma visão geral da situação estratégica do Peru e como a Marinha de Guerra do peru, contribui para seu desenvolvimento, trabalhando juntos com as instituições envolvidas no campo marítimo e portuário, com a finalidade de proteger nossos interesses marítimos para garantir o desenvolvimento nacional.

REFERÊNCIAS

Alfaro Garfias, L. (2010). **Perú, País Marítimo**. Lima: Centro de Negocios de la Pontificia Universidad Católica del Perú - CENTRUM Católica.

Alva Flores, J. y Lapa Romero, V. (Coord.) (2012). **Comercio marítimo. (Separata de Enseñanza)**. Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, IEHMP.

Armada Argentina (2018). **Intereses marítimos. (Módulo de estudio 2º Año)**. Belgrano: Escuela de Suboficiales de la Armada Argentina. Recuperado de http://www.essa.ara.mil.ar/segundo_a%C3%B1o_cens.html

Armada del Ecuador (2014). **Plan de apoyo al desarrollo marítimo nacional**. Quito: Dirección General de Intereses Marítimos - DIGEIM.

Autoridad Portuaria Nacional (2012). **Actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario**. Callao: Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos – APN.

Autoridad Portuaria Nacional (2017). **Autoridad Portuaria Nacional: ¿Quiénes somos?** Disponible en <https://www.apn.gob.pe/site/nosotros/quienes-somos.aspx>

Comandancia General de la Marina. (2013). **Doctrina y Política General de la Marina de Guerra del Perú DOPOLMAR - 11108**. Edición 2013.

Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos (2006). Ley de navegación y comercio marítimos. (Actualizado al 19 de diciembre de 2016). Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_191216.pdf

Decreto Supremo N° 012-2017-DE. **Política de Seguridad y Defensa Nacional del Estado Peruano**. Lima: Diario El Peruano, edición del viernes 22 de diciembre.

Decreto Legislativo N° 1138. **Ley de la Marina de Guerra del Perú**. Lima, El Peruano, edición del lunes 10 de diciembre de 2012.

Decreto Legislativo N° 1147-2012-DE. **Decreto que regula el fortalecimiento de las fuerzas armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional Dirección General de Capitanías y Guardacostas**.

Geoffrey, T. (2007). **El poder marítimo: una guía para el siglo XXI** (Traducido por Guillermo J. Montenegro). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Edit.) (2016). **Fundamentos de doctrina marítima**. (3ra ed.). Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos,

IEHMP.

Ley N° 27943. **Ley del Sistema Portuario Nacional**. Dado por el Congreso de la República del Perú en Lima, a los siete días del mes de febrero de dos mil tres.

López Gutiérrez, H. (1987). **Apuntes de sistemas portuarios**. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado desde <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/14298/SISTEMAS%20PORTUARIOS.pdf>

Mahan, A. T. (1935). **La Influencia del Poder Naval en la Historia**. Buenos Aires: Imprenta de la Escuela de Guerra Naval.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2015). Guía de orientación al usuario del transporte acuático (Vol. I). (2da ed.). Lima: Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio Exterior - MINCETUR.

Ministerio de Defensa del Perú (2005). **Libro Blanco de la Defensa Nacional**. Lima: MINDEF.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2005). **Plan Nacional de Desarrollo Portuario**. En: Diario Oficial El Peruano (Separata Especial); edición del sábado 19 de marzo de 2005. Lima: El Peruano.

Reyna Moreno, J. a. (2017). **Progreso de CPPS-PROI. En: II Taller de Política Regional Oceánica Integrada (PROI) sobre manejo sostenible de pesquerías y conservación de la biodiversidad de recursos vivos marinos de Aguas Profundas y Ecosistemas en las Áreas Fuera de la Jurisdicción Nacional**. Realizado en Medellín, 25 y 26 de octubre. Recuperado de <http://cpps-int.org/index.php/noticias-y-actividades/historico/news-2017/433-ii-taller-proi-abnj-oct-2017>

Uribe Cáceres, S.; Díaz Uribe, J. y Rodríguez Ruiz, M. (2016). **Estrategia marítima, evolución y prospectiva**. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.

Alva Flores, J. y Lapa Romero, V. (Coord.) (2012). **Comercio Marítimo** (Separata de Enseñanza). Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos - CEEM «Doctrina Marítima» del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

Decreto Legislativo N° 668 (1991). **Dictan medidas destinadas a garantizar la libertad de comercio exterior e interior como condición fundamental para el desarrollo del país**. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de Setiembre.

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (2008). **El cabotaje marítimo en el Perú**. Lima: IEHM.

Lafuente F. (2010). **Aspectos del comercio exterior**. Recuperado desde http://biblioteca.utec.edu.sv/siab/virtual/elibros_internet/55760.pdf

Ley N° 28977 (2007). **Ley de facilitación del comercio exterior**. Dado en Lima, a los diecinueve días del mes de enero.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2009). **Guía comercial y Crediticia para el Usuario del Comercio Exterior**: Serie PEPE MYPE (Serie N° 1: Aspectos Generales de Comercio Exterior) (2da edición). Lima: Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2014). **Funciones y Normatividad**. Recuperado de <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Default.aspx?tabid=125>

ANEXOS

Anexo1. Zonas Navais da Marinha do Peru

ZONAS NAVALES	SEDES	ÁREA GEOGRÁFICA
I Zona Naval	Piura	Departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca e Amazonas (exceto distritos de Cenepa e Rio Santiago da província Condorcanqui).
II Zona Naval	Lima	Departamentos de Ancash, Lima, Ica, Pasco (exceto a província de Oxapampa), Junín (exceto a província de Satipo), Huancavelica, Ayacucho, Província Constitucional de Callao e província de Caravelí (departamento de Arequipa).
III Zona Naval	Arequipa	Departamentos de Arequipa (exceto província de Caravelí), Puno, Moquegua, Tacna y Madre de Dios.
IV Zona Naval	Pucallpa	Departamentos de Ucayali y Cuzco; províncias de Ucayali (departamento de Loreto), Puerto Inca (departamento de Huánuco), Oxapampa (departamento de Pasco) e Satipo (departamento de Junín).
V Zona Naval	Iquitos	Departamentos de Loreto (exceto província de Ucayali) e San Martín; distritos de Cenepa e Rio Santiago (província de Condorcanqui do departamento do Amazonas).

Fonte: Adaptado de: Ministério de Defesa do Peru (2005). Livro Branco da Defesa Nacional; p.99.

Anexo 2. Tipos de Portos

Critério De Tipificação	Denominação do Porto
Pela titularidade de suas obras e instalações	<ul style="list-style-type: none"> - Portos públicos: São aqueles portos cuja infraestrutura e/ou instalações são de propriedade do Estado. - Portos privados: São aqueles portos cujos bens são de propriedade privada.
Pela fórmula de administração com independência de sua titularidade	<ul style="list-style-type: none"> - Portos de uso geral do público: São portos de uso geral o público, quando existe obrigação de poder os bens portuários a disposição de qualquer solicitante. - Portos de uso exclusivo ou privado: São portos de uso exclusivo ou privado quando o proprietário os destina para seus próprios fins. Sob certos parâmetros previstos, algumas vezes os terminais portuários de titularidade e uso privado poderão oferecer seus serviços a terceiros sob o mesmo tratamento que aqueles de uso público.
Pela atividade essencial que neles se desenvolve	<ul style="list-style-type: none"> - Portos multipropósito: São aqueles portos que podem atender demandas portuárias diversas. - Portos especializados: São aqueles portos que principalmente operam para um fim portuário predeterminado. Neste tipo de portos podem se distinguir os seguintes portos ou terminais portuários: comerciais, turísticos, industriais, mineiro-industriais, pesqueiros e marinhos.
Por sua localização	<ul style="list-style-type: none"> - Portos marítimos: Aqueles portos cuja localização geográfica é a costa dos mares. - Portos fluviais: Aqueles portos cuja localização geográfica é a costa de los rios. - Portos lacustres: Aqueles portos cuja localização geográfica é a costa dos lagos.
Por seu alcance e âmbito	<ul style="list-style-type: none"> - Portos nacionais: Aqueles portos de alcance nacional e que são de competência exclusiva da autoridade portuária nacional, para isso basta que em um porto exista um terminal portuário de titularidade e uso público, para que este cumpra com os critérios para ser considerado como nacional. Entre portos nacionais se realiza as atividades de cabotagem.

	- Portos regionais: Aqueles portos de alcance internacional e âmbito: nacional ou supranacional. Entre portos regionais se realiza as atividades de comércio exterior.
--	---

Fonte: Adaptado de: Ministério de Comércio Exterior e Turismo (2015). Guia de orientação ao usuário do transporte aquático, P.33-34.

Anexo 3. Funções da Marinha de Guerra do Peru.

Função	Descrição
Primeira	Garantir a independência, soberania e integridade territorial da República, no âmbito de sua competência.
Segunda	Exercer o controle, a vigilância e a defesa do domínio marítimo, o âmbito fluvial e lacustre do país.
Terceira	Participar no controle da ordem interna, de acordo com o estabelecido na Constituição Política do Peru e a normativa legal vigente.
Quarta	Participar na execução das Políticas de Estado em materiais de Segurança e Defesa Nacional.
Quinta	Participar na elaboração das políticas relacionadas com o emprego da Marinha Mercante Nacional, como componente da reserva naval.
Sexta	Desenvolver atividades de inteligência orientadas na Segurança e Defesa Nacional no âmbito de sua competência.
Sétima	Exercer, através da Direção Geral de Capitânicas e Guarda-costeiras, a autoridade marítima, fluvial e lacustre a nível nacional, no âmbito que lhe confere a lei.
Oitava	Participar na execução das políticas de Estado em matéria de desenvolvimento econômico e social do país, defesa civil, ciência e tecnologia, objetos arqueológicos e históricos, assuntos antárticos, assuntos amazônicos e de proteção do meio-ambiente, de acordo com a normativa legal vigente.
Nona	Conduzir as ações de preparação, formação, capacitação, especialização, aperfeiçoamento, treinamento, manutenção e equipamento do Componente Naval das Forças Armadas, em função dos objetivos e das Políticas de Segurança e Defesa Nacional.
Décima	Conduzir o Sistema de Informação e Monitoramento do Tráfego Aquático no âmbito de sua competência, através da Direção Geral de Capitânicas e Guarda-costeira.
Décima primeira	Participar em Operações de Paz convocadas pela Organização das Nações Unidas (ONU) ou outros organismos internacionais.
Décima segunda	Manter através dos meios navais a presença do Estado peruano no continente antártico.
Décima terceira	Desenvolver a investigação acadêmica e científico-tecnológica no âmbito naval; assim como desenvolver atividades oceanográficas, meteorológicas, biológicas e dos recursos marítimos, fluviais e lacustres; atuando por si ou em colaboração com outras instituições nacionais ou estrangeiras.
Décima quarta	Exercer funções de acordo com a lei, no âmbito da Cartografia Náutica e Oceanográfica do Peru, assim como administrar as atividades relacionadas com as ciências do ambiente no âmbito marítimo, fluvial e lacustre.
Décima quinta	Participar com os organismos de outros setores na formulação dos objetivos e políticas para o desenvolvimento dos Interesses Marítimos Nacionais.
Décima sexta	Promover e participar na investigação científica e histórica destinada à proteção do patrimônio cultural subaquático, em coordenação com o setor correspondente.
Décima sétima	Promover e impulsar a indústria naval através dos Serviços Industriais da Marinha.
Décima oitava	Administrar ante o Ministério da Defesa o patrocínio do pessoal militar submetido à investigações ou processos judiciais como consequência do exercício de suas funções.

Décima nona	As demais que se apontem por lei.
--------------------	-----------------------------------

Fuente: Elaboração própria com informação tomada do artigo 4 da Lei da Marinha de Guerra do Peru.

Anexo 4. Funções da DICAPI.

Nº	Descrição das funções
01	Velar pela Segurança e Proteção da vida humana no meio aquático de acordo com a normativa nacional e internacional.
02	Prevenir e combater a contaminação e a proteção do meio ambiente aquático, avaliando e aprovando os instrumentos de gestão ambiental no âmbito de sua competência.
03	Reprimir tais atividades ilícitas no meio aquático exercendo a Polícia Marítima, Fluvial e Lacustre, de acordo com a normativa nacional e instrumentos internacionais do qual o Peru é parte.
04	Exercer o encaminhamento, o controle e a vigilância do tráfico das naves, embarcações, artefatos navais e instalações aquáticas propulsoras e reboques em geral no meio aquático.
05	Investigar os sucessos, sinistros e acidentes ocorridos no meio aquático.
06	Dispor a suspensão temporal em forma total ou parcial das atividades no meio aquático por razões de risco pela vida humana e o meio ambiente aquático.
07	Avaliar e aprovar os estudos de manobra para as instalações no meio aquático.
08	Aprovar os estudos hidro-oceanográficos de toda atividade, infraestrutura e instalação que por su natureza se realize no meio aquático.
09	Outorgar às pessoas naturais ou jurídicas direitos de uso de área aquática, previa opinião favorável da Superintendência de Bens Estatais e em coordenação com os setores envolvidos, através de autorizações temporais até por trinta (30) anos.
10	Estabelecer as áreas de ancoragem, os canais de acesso, as zonas marinhas especialmente sensíveis e as áreas de manobra restrita no meio aquático.
11	Participar no processo de recepção e despacho de naves, assim como o zarpar e o chegar de embarcações, artefatos navais e instalações aquáticas propulsoras e reboques em geral que ingressem ou saiam dos portos e instalações aquáticas.
12	Autorizar o zarpar e o chegar de naves, náutica desportiva, tráfico de baía, artefatos navais, instalações aquáticas propulsoras, aprovisionamento de instalações costa afora e rebocadores em geral.
13	Norma, supervisionar e certificar a formação, capacitação e titulação por competências das pessoas naturais que desempenham trabalhos no meio aquático.
14	Avaliar e aprovar as licenças de prática e pilotagem de acordo com a normativa nacional e instrumentos internacionais dos que o Peru é parte.
15	Normatizar e certificar as naves de bandeira nacional, de acordo com a normativa nacional e instrumentos internacionais dos que o Peru é parte.
16	Sancionar as infrações que se cometam dentro do âmbito de sua competência.

Fonte: Elaboração própria com informação tomada de: Decreto Lei Nº 1147. Decreto Legislativo que regula o fortalecimento das forças armadas nas competências da Autoridade Marítima Nacional - Direção Geral de Capitanias e Guarda-costeiras.

Anexo 5. Declaración sobre Zona Marítima o Declaración de Santiago, 1952.

Se presenta la transcripción de los cuatro puntos esenciales que contiene la Declaración de Santiago firmada por los países de Chile, Ecuador y Perú el 18 de agosto de 1952.

Declaración:

I. Los factores geológicos y biológicos que condicionan la existencia, conservación y desarrollo de la fauna y flora marítimas en las aguas que bañan las costas de los países declarantes, hacen que la antigua extensión del mar territorial y de la zona contigua sean insuficientes para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de esas riquezas a que tienen derecho los países costeros.

II. Como consecuencia de estos hechos, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas.

III. La jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada, incluye también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde.

IV. En el caso de territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo el contorno de la isla o grupo de islas. Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviere a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general que corresponde a otro de ellos, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos.

Anexo 6. Puertos que conforman el Sistema Portuario Nacional Peruano.

81 Instalaciones Portuarias

26 Instalaciones Portuarias de Uso Público

55 Terminales Portuarias de Uso Privado

