

PORTO DE GWADAR: UM EIXO ESTRATÉGICO PARA AS RELAÇÕES PAQUISTÃO-CHINA

Gwadar Port: a strategic axis for Pakistan-China relations

*Andrés Ernesto Ferrari Haines¹
Vinícius Lerina Fialho²*

Introdução

Este artigo tem como objetivo debater sobre a importância do Porto de Gwadar³. Para isso, identifica-se, primeiramente, o contexto regional do Oceano Índico, no qual este Porto se encontra, e suas condicionantes internas presentes na região do Baluchistão. Dentro desses parâmetros, iremos nos ater, em um primeiro momento, ao contexto geopolítico do Oceano Índico, no qual o Paquistão está inserido, quanto à estratégia chinesa da Iniciativa Cinturão e Rota⁴ através do China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), que é considerado o Corredor mais importante para o desenvolvimento, e a consolidação da Iniciativa. Embora os dados sejam um pouco difusos quanto aos investimentos para a implementação do Corredor, o valor total inicial gira em torno dos US\$ 62 bilhões, significando uma gama de projetos dentro do território paquistanês nos mais diversos setores, tais como: energético; rodoviário; ferroviário; transporte coletivo; Porto de Gwadar; e fibras ópticas, por exemplo. Com estes projetos, o Paquistão espera tornar-se autossuficiente em produção de energia, o que geraria ganhos econômicos, políticos, militares e sociais para o país, tendo em vista sua alta dependência de importação energética.

Sendo assim, o Porto, que passou a receber investimentos chineses no início do século XXI, foi inserido na Iniciativa Cinturão e Rota como um eixo estratégico para as relações Paquistão-China, significando, além disso, um exemplo para a consolidação dos investimentos chineses no Paquistão no século XXI. Com isso, objetiva-se a responder o seguinte problema de pesquisa: como o Porto de Gwadar

¹ Professor Adjunto do Departamento de Economia e Relações Internacionais na Universidade Federal do Rio Grandes do Sul (UFRGS) e doutor em Economia pela mesma instituição. Mestre em Economia pela Universidade Estadual de Campinas (1998) e bacharel em Ciências Econômicas pela Universidad de Buenos Aires (UBA). Email: afhaines@hotmail.com

² Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e bacharel em Relações Internacionais pela Universidade Federal do Pampa (UNIPAMPA). Email: viniciuslerina@gmail.com

³ De acordo com a declaração de visão da Autoridade Portuária de Gwadar, "o porto de alto mar de Gwadar é o segundo grande monumento da amizade Paquistão-China após a Rodovia Karakoram, que liga o Paquistão à China" (KANWAL, 2018, p. 3, tradução nossa).

⁴ Iremos trabalhar neste artigo com o termo Iniciativa Cinturão e Rota em inglês *Belt and Road Initiative* (BRI).

passa a ser um importante instrumento para as relações Paquistão-China, o que culmina com sua inclusão na Iniciativa Cinturão e Rota e, conseqüentemente, no CPEC? Metodologicamente, a problemática será estudada a partir de uma breve análise histórica, bem como uma abordagem teórica amparada em fontes bibliográficas e levantamento de dados sobre as características técnicas do Porto. Procura-se, assim, compreender ou, ao menos, encontrar indícios para uma melhor compreensão a respeito da importância deste Porto para as relações entre o Paquistão e a China.

Estruturalmente, para atingir o objetivo apresentado, divide-se o artigo em três seções, além desta introdução. Na seção 2, visa-se compreender o contexto geopolítico do Oceano Índico, demonstrando sua importância regional para o Paquistão e para a China. Na seção 3, busca-se apresentar as condicionantes internas da região do Baluchistão. Na seção 4, tem-se como objetivo identificar a importância do Porto de Gwadar. Por fim, levantam-se algumas considerações finais sobre o tema desenvolvimento nesta pesquisa.

Oceano Índico: o contexto regional do Porto de Gwadar

Esta seção tem como perspectiva analisar o contexto regional no qual o Porto de Gwadar está inserido, no jogo geopolítico do Oceano Índico. Com isso, a Figura 1 ilustra a posição estratégica do Porto e seu entorno regional de proximidade com o Estreito de Ormuz, no Golfo Pérsico, e Mar Árábico. Arelado a isso, por haver uma maior proximidade aos países da Ásia Central, é colocado como um importante elo regional e global (MALIK, 2016; 2018; IQBAL, 2016).

Figura 1 - Posição regional do Porto de Gwadar



Fonte: CPEC's Regional Spread (2016) FWO.

Neste primeiro momento, identifica-se que é preciso compreender o contexto geopolítico contemporâneo do Oceano Índico, que está respaldado em um “jogo de soma zero”. A respeito disso, Fiori

(2011) trabalha a partir da perspectiva de que toda relação política é assimétrica, em que os países mais fortes disputam entre si cada vez mais por maiores parcelas de poder no sistema internacional enquanto os estados mais fracos buscam seguir a agenda dos Estados mais poderosos. Assim, o que de fato acontece nada mais é do que uma “pressão sistêmica” por poder e riqueza entre as nações (FIORI, 2009). Ou seja, o Oceano Índico, a partir de vários estudos depreendidos por Giovanni Arrighi (1996; 2008) e Wallerstein (1992), estaria no epicentro das disputas do século XXI. Nesse sentido, segundo Yiwei (2016):

(...) a Rota da Seda Marítima do Século XXI reflete a nova ideia da China sobre a cooperação marítima no século XXI. Essa nova ideia sustenta a inovação de modelos de cooperação de transporte, como franquias e coconstrução e compartilhamento de portos. Uma característica proeminente do conceito de cooperação marítima é que ele é inovador e contemporâneo. Em outras palavras, que os defensores da lei são um caminho pacífico de igualdade, sinceridade, benefício mútuo, resultados em favor de todos e desenvolvimento sustentável (YIWEI, 2016, p. 153, tradução nossa).

Fiori (2009) demonstra que a “manutenção do poder”, do *status quo*, conseqüentemente, leva à “acumulação de poder” e, por fim, chega-se à “acumulação de riqueza”, pois o sistema capitalista está assentado em bases materiais. De fato, a China tem buscado, progressivamente, angariar parceiros para sua projeção internacional, tendo como enfoque prioritário incrementar seu poder de barganha no sistema contemporâneo, conceituado por Oliver Stuenkel (2018) como “O Mundo Pós-Occidental”, tendo no Paquistão importante parceiro para essa projeção, tanto pelos laços históricos quanto pela posição geográfica.

Nesse sentido, o contexto geopolítico do Oceano Índico pode ser estruturado a partir da perspectiva da construção do “sistema mundo moderno” trabalhado por Luís Fiori (2011), pois este autor propõe uma análise tridimensional, na qual os estados em posição inferior na hierarquia internacional se inserem das seguintes formas: por desenvolvimento associado, quando um estado se desenvolve a partir de uma ou mais potências centrais; *catch up* (alcançar o líder); e, por fim, os estados periféricos, que se mantêm como meros fornecedores de insumos para as potências centrais (FIORI, 2011).

Além disso, a obra de Fiori (2011) identifica cinco transformações estruturais e de longo prazo no século XXI, e são elas: integração de novos Estados soberanos no sistema internacional; deslocamento do eixo articulador da economia mundial para a Ásia; crescente importância chinesa como centro articulador do sistema periférico internacional; questões referentes ao poderio norte-americano desde a consolidação do sistema monetário internacional ‘dólar flexível’, até a globalização e expansão do seu “poder global”; bem como elevação gradual da competição geopolítica entre Estados Unidos e China no sistema internacional, mais acentuada no contexto asiático.

Anshuman Rahul (2018) corrobora ao debate sobre o contexto geopolítico entre Estados Unidos e China no século XXI, quando analisa o jogo pela hegemonia regional, colocando a Índia como ‘parceira’ dos interesses norte-americanos na região do Oceano Índico em contrapartida aos interesses regionais e internacionais chineses. Dessa forma, segundo o autor, os indianos são “da opinião de que a construção e operação de portos em Bangladesh, Myanmar, Sri Lanka e Paquistão pela China estão de acordo com a teoria

do Colar de Pérolas, pela qual a Índia é cercada por esses portos chineses construídos no Oceano Índico que podem ser usados para fins comerciais e militares” (RAHUL, 2018, p. 186).

Nesse sentido, o conceito de Colar de Pérolas reflete a disputa que tem sido estabelecida entre os Estados Unidos e a China por posição na região do Oceano Índico, peça chave para dominação do *Heartland*⁵, conforme conceito de Marckinder (2004). Com isso, a Índia, como potência regional, independente do “auxílio” ou não dos Estados Unidos, uma vez que tem almejado contrabalancear os interesses mútuos de Pequim junto, principalmente, a Islamabad. Assim, com o controle chinês do Porto de Gwadar, levantaram-se grandes suspeitas por parte do *establishment* indiano sobre uso da China, tanto em nível econômico como militar (RAHUL, 2018).

Além disso, com a necessidade de demanda por energia, matérias primas e exportação de sua mão de obra, a China tem buscado materializar o controle do Oceano Índico e, assim, estabelecer linhas de comunicação marítima (LCM) para abastecimento do crescente mercado chinês. Com isso, o “colar de pérolas”, que Índia, Estados Unidos e Irã temem, tem sido um foco estratégico de Pequim para sua expansão marítima (CARRIÇO, 2007), considerada a ligação do Índico aos outros oceanos, como Pacífico e Atlântico, sendo a Iniciativa Cinturão e Rota primordial para este plano geopolítico e geoeconômico (YIWEI, 2016; PAUTASSO; UNGARETTI, 2017).

O colar se estenderia da ilha de Hainan, arquipélago das Spratly, “pelo Camboja, Tailândia, por Mianmar (ilhas Coco, ilha de Hainggyi, ilha Zadetkyi Kyun, portos de Sittwe, Kyaukpyu, Bassein e Mergui), Sri Lanka e Bangladesh até à entrada do Golfo Pérsico (porto de Gwadar)” (CARRIÇO, 2007, [s.p.]). Pequim passaria a ter crescente controle por meio de monitoramento e vigilância das LCM, com enfoque na interconexão do Golfo Pérsico com a Costa Oriental da África em direção ao Estreito de Málaca (CARRIÇO, 2007). O sistema de satélites Beibou é um exemplo da ascensão estratégica chinesa na região do Índico, assim o Paquistão tem utilizado este sistema de satélites de tecnologia chinesa no âmbito militar, o qual tem como objetivo final substituir a rede Global Positioning System (GPS) de satélites, que é controlada pelos Estados Unidos. Assim, Islamabad, na Iniciativa Cinturão e Rota, passa a ser um campo de testes da China, também vinculado aos parâmetros estratégicos de monitoramento, tendo, por fim, uma orientação mais precisa de mísseis, navios e aviões (ABI-HABIB, 2018).

Além disso, conforme Jianwei Wang (2005), há um “crescente interesse de Pequim em estabelecer uma ordem internacional menos instrumental, mais baseada em regras e normas, particularmente em torno de sua periferia” (WANG, 2005, p. 160, tradução nossa). Ou seja, a perspectiva das atuações de instituições como a Organização de Cooperação para Xangai (OCX); o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB); e o Novo Banco de Desenvolvimento (NDB) dos BRICS reflete este novo ambiente de influência chinesa, em que a convergência de fatores econômicos tem ganhado crescente abrangência e construído uma rede de parceiros ao longo da rota marítima, tendo como exemplo o Oceano Índico (STUENKEL, 2018).

⁵ Este termo passou a ser utilizado na literatura de política e estratégia internacional a partir da obra *The geographical pivot of history (1904)* do geógrafo e político britânico Halford John Mackinder identificou a região da Eurásia como o grande pivô estratégico do sistema internacional. Assim, segundo ele, os estados que tiverem domínio desta região irão ditar as regras de poder do SI no longo prazo.

Nesse cenário, a China tem almejado a cooperação através da regionalização (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017; ARRIGHI, 2008; NEVES, 2014). Soma-se a isso “o novo conceito de segurança também significa ‘segurança cooperativa’, ou seja, buscar segurança por meio da cooperação” (WANG, 2005, p. 128). Dentro desta temática mais assertiva chinesa, também está uma característica fundamental que a diferencia, qual seja, a promoção da globalização econômica a partir de objetivos políticos melhor orientados, buscando uma maior democratização das relações internacionais e significando, em termos práticos, um mundo multipolar, no qual a China seria protagonista de sua região de influência, se expandindo com a consolidação da Iniciativa Cinturão e Rota (MOORE, 2005; PAUTASSO, 2017).

Nesse debate, o tema da segurança tem uma nítida correlação com os demais temas nas áreas da economia, política, monetária e financeira. Assim “a segurança não é mais uma preocupação puramente militar. Ela permeou a política, a economia, as finanças, a ciência, a tecnologia, a cultura e muitas áreas” (MOORE, 2005, p. 136). Com isso, o jogo do Oceano Índico e a estratégia do Colar de Pérolas estão intrinsecamente ligados ao pensamento estratégico chinês de segurança e desenvolvimento (MOORE, 2005). Arelado a isso, segundo Jianwei Wang (2005, p. 163), “um dos principais objetivos da política externa chinesa no pós-Guerra Fria é a multipolarização como uma função de mudança do equilíbrio de poder”.

Considerado o contexto geopolítico no Oceano Índico, a China lançou sua Iniciativa para uma Rota da Seda reformulada de acordo com os padrões e as necessidades do sistema internacional contemporâneo. A grande diferença da Iniciativa Cinturão e Rota para a antiga está, justamente, em abranger uma vasta rota marítima, interligando portos que vão do Pacífico até o Atlântico, cuja principal passagem é o Índico (YIWEI, 2016). A Estratégia do Colar de Pérolas, conforme exposto anteriormente, tem sido alvo de preocupação por países como, em especial, Índia e Estados Unidos, os quais têm procurado barrar o expansionismo chinês (RAHUL, 2018). Nessa perspectiva, o Japão também tem entrado como parceiro da Índia para contrabalancear a estratégia chinesa, assim foi definido entre o Primeiro Ministro japonês Shinzō Abe e o Primeiro Ministro Narendra Modi, que ambos os países irão investir no Porto de Colombo no Sri Lanka, combatendo a Iniciativa Cinturão e Rota (ASIAN NIKKEI, 2019).

Ainda, um dos grandes impactos negativos do II Fórum da Nova Rota da Seda, realizado em abril de 2019 na China, foi o fim do projeto ligado ao Corredor Bangladesh-China-India-Myanmar, pois o governo indiano posiciona-se contra a Iniciativa Cinturão e Rota, uma vez que essa passa pela região da Caxemira a partir do CPEC (THE HINDU, 2019). Segundo Visentini (2011, p. 120), “o Oceano Índico têm sido palco de novas descobertas. Assim, [há] a reafirmação da soberania sobre as águas territoriais, a manutenção da segurança dos Oceanos para a navegação e o bloqueio de qualquer iniciativa de militarização desses espaços”. Ou seja, a conjuntura regional tem sido protagonizada resumidamente pelos interesses entre Pequim e Nova Dehli, com os quais, de um lado, estão o Paquistão como ‘amigo para todos os climas’ junto aos chineses e do outro lado está o Japão como forte ‘aliado’ da Índia (RAHUL, 2018).

Em contrapartida a esse quadro de “rivalidade regional”, em julho de 2015, foi decidida, pelos membros plenos da Organização para Cooperação de Xangai (OCX), a entrada do Paquistão e da Índia, passando estes a serem membros plenos. De acordo com isso, o ponto chave para maior compreensão do

entrelace estratégico do Oceano Índico tem sido o fator indiano, que trabalha sob uma perspectiva de potência regional frente à China, cooperando em muitos temas, como no âmbito da OCX, BRICS, do mesmo modo que rivalizando em outros temas, no que tange, principalmente, ao apoio chinês ao Paquistão (RAHUL, 2018; YIWEI, 2016; STUENKEL, 2018; PAUTASSO, 2017). De fato, os investimentos diretos externos chineses no Porto de Gwadar suscitam o receio indiano, que passou a investir fortemente no Porto de Chabahar no Irã (RAHUL, 2018).

De acordo com as circunstâncias políticas, econômicas e de segurança e defesa, Gwadar poderá vir a se tornar um *hub*⁶ asiático, possuindo como pano de fundo o efeito gravitacional angariado pela China ao longo destas duas décadas do Século XXI (PAUTASSO, 2011). Segundo Diego Pautasso (2011, p. 51), “o fato [da China] de ter se tornado a maior potência comercial do mundo em 2009 capacita o país a exercer um efeito gravitacional sobre a região. [Sendo este] o principal parceiro comercial de antigos aliados dos EUA (Taiwan, Japão, Coreia do Sul) e da Rússia (Vietnã, Quirquístão e Tadjiquístão)”.

Além disso, de acordo com Wolf (2018, p. 85, tradução nossa), “basicamente um corredor econômico é um projeto de desenvolvimento visando o aumento do crescimento econômico ao longo de um período de tempo e em uma área específica”. No contexto do Oceano Índico, o CPEC tem como um de seus focos interligar a região de Xianjiag, na China, ao grande fluxo de gasodutos e oleodutos do Oriente Médio e da Ásia Central, afora Europa e África. De fato, o Projeto ligado ao Porto de Gwadar tem como objetivo tornar este porto e sua região em um *hub* logístico, de modo que os vínculos das cadeias produtivas, comerciais e de infraestrutura fomentariam um maior poder de barganha da China no Sistema Internacional, isso junto a uma política externa de proximidade com Islamabad (WOLF, 2018; YIWEI, 2016).

Somada a isso, a visão estratégica de Gwadar para a China está vinculada a dois pontos principais, segundo Wolf (2018), são eles: comercial e militar. O primeiro trabalha com a ideia de ampliar os fluxos de mercadorias e produtos, enquanto que o segundo ponto trata sobre a ótica da defesa e da segurança, cujo pano de fundo é o âmbito regional (DANIELS, 2013). Daniels (2013) utiliza dois termos definidores para esta estratégia regional de Pequim a partir do Porto de Gwadar, por um lado *Go West* e por outro *String of Pearls*. A estratégia do *Go West* “busca desenvolver suas regiões ocidentais paralelamente à costa oriental altamente desenvolvida e, assim, reduzir a diferença econômica entre as duas regiões domésticas” (DANIELS, p. 95, 2013, tradução nossa). No que tange à estratégia do *String of Pearls*, “que prevê portos estratégicos ao longo do Mar da Arábia e do Oceano Índico” (DANIELS, p. 95, 2013, tradução nossa). Por fim, há um subterfúgio para o caso do Afeganistão.

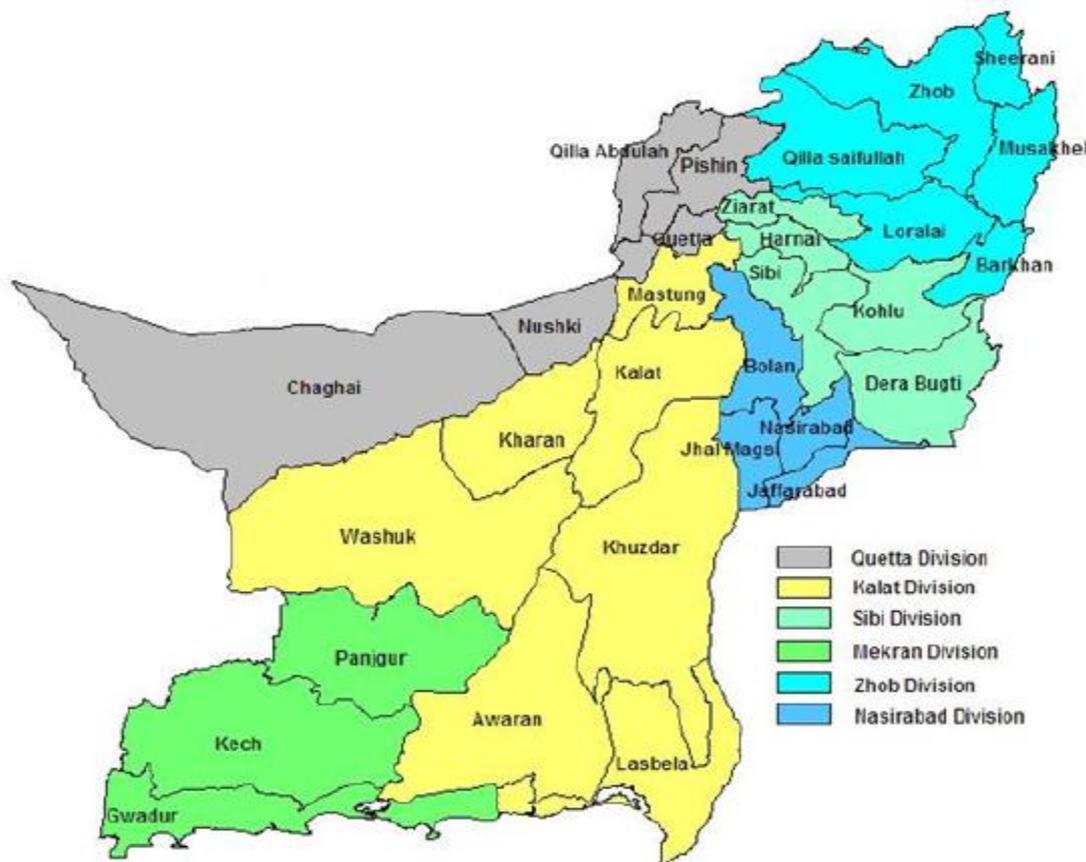
Baluchistão: o contexto interno do Porto de Gwadar

Tendo em vista as condicionantes de Gwadar, temos como objetivo, nesta seção, compreender o contexto interno no qual o Porto está inserido. Com isso, a Figura 2 ilustra as seis sub-regiões do Baluchistão, bem como a localização de Gwadar. Primeiramente, identifica-se que as condicionantes

⁶ Este termo passou a ser utilizado na literatura para identificar portos com elevada capacidade de movimentação de navios e containers, significando em termos gerais como um ponto estratégico por sua alta capacidade de concentração econômica, comercial e militar.

históricas são os maiores problemas para a estabilidade atual da região. Conforme Cohen (2004) identifica, “essa região tinha sido governada ou não governada pelos britânicos e continham alguns dos estados principescos mais regressivos do subcontinente” (COHEN, 2004, p. 42, tradução nossa). Dessa maneira, o reflexo para os governantes atuais, tanto da província quanto do país, é a forma da colonização britânica e suas ramificações por estados principescos, resultando em rivalidades internas que dificultam a atual estabilidade interna da região e, por corolário, do Paquistão (BURKI, 2010).

Figura 2 - Mapa do Baluchistão por Divisões



Fonte: Center for Strategic and International Studies (2018).

Ademais, de acordo com Cohen (2004), para a região do Baluchistão, falta uma classe média, uma liderança, além de a população ser pequena em relação ao Paquistão no contexto geral. De fato, Irã e Afeganistão não têm interesse qualquer em propagar o separatismo *baloch*, pois isso afetaria a estabilidade territorial destes países também. Ou seja, embora haja preocupação quanto aos insurgentes nesta região, promovendo sua importância, para além dos aspectos geopolíticos, é pouco provável que ocorra uma independência do Baluchistão (IQBAL, 2016).

Andrew Small (2015), ao trabalhar com separatismo e regionalismo, trouxe a perspectiva securitária ao contexto do Porto de Gwadar. Isso porque o Baluchistão detém os mais diversos grupos terroristas, tornando-se capazes de interferir no processo de desenvolvimento de projetos como malhas rodoviárias, ferroviárias e projeção para gasoduto em Gwadar, por exemplo, todos ligados à melhoria econômica regional

(SMALL, 2015). Autores paquistaneses como Malik (2016; 2018), Khuram Iqbal (2018) e o autor indiano Gurmeet Kanwal (2018) também apoiam a perspectiva de que os maiores desafios para a consolidação do Porto de Gwadar estão ligados aos temas do separatismo e do terrorismo (MALIK, 2016; 2018; IQBAL, 2018; KANWAL, 2018).

No âmbito econômico, a província tem pouca representatividade dada sua geografia árida, ou seja, pouco propensa à produção, sendo que o Paquistão é um estado fundamentalmente agrário. Com isso, a importância dos investimentos diretos externos adquire um maior grau de relevância, de forma que os objetivos de crescimento e desenvolvimento econômico corroborem para uma maior estabilização interna dos grupos insurgentes. Vinculado a essas condicionantes, o âmbito social está intrinsecamente ligado a um sentimento de nação separado dos interesses dos *Punjabs*, região mais rica e desenvolvida do Paquistão e onde se encontra Islamabad, a capital do país. Assim, tendo como exemplo prático, quando o CPEC foi assinado entre China e Paquistão, em 2015, nos parâmetros estabelecidos pela Iniciativa Cinturão e Rota, a disputa entre os projetos da Rota Leste e Oeste colocaram, mais uma vez, em jogo a verdadeira importância do Baluchistão, pois Punjab foi priorizada mais uma vez, aumentando a instabilidade interna entre os representantes políticos do Leste com o Oeste (COHEN, 2004; MALIK, 2016; 2018; QAZI, 2016).

Ainda no âmbito securitário, a região do Baluchistão conta, conforme Small (2015), com duas condicionantes fundamentais, que são os interesses geopolíticos e ideológicos. Embora ambos se complementem, o autor identifica o segundo como o ponto principal para a instabilidade interna do Paquistão. Ou seja, os grupos terroristas paquistaneses geram uma forte instabilidade através de preceitos ideológicos fundamentalistas, que refletem uma preocupação baseada nos preceitos chineses dos chamados “três males”: separatismo, extremismo e terrorismo (VISENTINI, 2011; PAUTASSO, 2017; XI JINPING, 2014). Dentro do escopo geopolítico, para Small (2015), este estaria em segundo plano, porém não deixando de ser importante para definir as políticas estratégicas de segurança e defesa nacional do país. Assim, o entrelace dos interesses do Paquistão, em conjunto com os Estados Unidos e a China desde o período da Guerra Fria, demonstra o quanto o fator localização é importante para definir as estratégias territoriais. Isso ficou evidente, por exemplo, na década de 1970, quando, no período que precedeu a Guerra do Afeganistão, o Paquistão recebeu amplo apoio da China e dos Estados Unidos, tendo, na região do Baluchistão, um importante eixo estratégico para a estabilização do Afeganistão frente à União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (COHEN, 2014; RAFFESTIN, 1993).

Sendo assim, o fator da localização geográfica evidencia a importância da estabilidade territorial do Baluchistão para a política interna e externa do Paquistão. Nesse sentido, compreende-se que a territorialidade está intrinsecamente vinculada à relação de poder do Estado com a região (RAFFESTIN, 1993). Os movimentos insurgentes e a ideia de Estado Islâmico são grandes inquietudes geradas na fronteira entre Paquistão e Afeganistão, onde os grupos extremistas não identificam as fronteiras políticas como representativas de si próprios (COHEN, 2004; MALIK, 2016; 2018; IQBAL, 2018). Segundo Raffestin (1993, p. 155), “os limites políticos administrativos são mais ou menos estáveis, enquanto os limites econômicos o são bem menos, pois são bem mais dinâmicos, isto é, se adaptam às mudanças de estruturas e de

conjunturas”. De fato, Islamabad tem investido fortemente no Porto de Gwadar junto aos chineses, visando ampliar a projeção de poder do político para o econômico na região, corroborando a análise de Raffestin (1993) a respeito do poder político e econômico, em que pese o fator securitário esteja intrinsecamente ligado a essas condicionantes também.

A entrada do século XXI e seus desdobramentos políticos, econômicos e militares, principalmente no que tange aos ataques de 11 de Setembro, demonstraram, ao longo do período, a importância que os Estados Unidos passaram a dar à região do Oceano Índico, em suma, no Oriente Médio, ensejando duas guerras de grandes proporções: a Guerra do Afeganistão, iniciada em 2001, e a Guerra do Iraque, iniciada em 2003 (ARRIGHI, 2008). A Guerra Contra o Terror, instituída pelo governo de George W. Bush (2001-2008), vislumbrou deteriorar grupos terroristas como o Talibã e a *Al Qaeda*, ambos articulados em vários Estados e que possuem, no Oriente e na Ásia, suas principais bases, sendo o Paquistão um destes países. Foi no Paquistão que Osama Bin Laden foi encontrado e assassinado em 2011, por exemplo. Kaplan (2010), em seu livro *Monsoon: The Indian Ocean and the future of American Power*, identifica a importância da região para os desdobramentos da política externa norte-americana. Segundo Malik, Kaplan prevê que o “Novo Grande Jogo da Ásia será jogado no Oceano Índico, chamando a atenção para os Estados Unidos, China e Índia para a busca por “novas colônias” na forma de controle de água e influências” (KAPLAN, 2010 apud MALIK, 2016, p. 112, tradução nossa).

Somado a isso, o Porto tem um aspecto fundamental na interconexão da economia do Paquistão à rota marítima internacional. A sua posição reflete os interesses das grandes e médias potências mundiais, estando em um jogo que, se bem utilizado pelo governo do país, poderá servir como margem de barganha para ganho em curto, médio e, sobretudo, longo prazo. Ou seja, Gwadar como parte do Corredor significa, em termos práticos, a redução da “distância da rota marítima entre a Europa e a China Ocidental para menos da metade” (QAZI, 2016, p. 136).

Anshuman Rahul (2018) identifica a importância dada pelo Estado chinês a projetos que tenham em vista reduzir a dependência de Pequim pelo estreito de Málaca, em que pesem os interesses indianos e norte-americanos no Mar do Sul. Assim, aproximar-se via Gwadar do Golfo Pérsico é uma vantagem estratégica, já que quase 40% do petróleo comercializado mundialmente passam por essa região (RAHUL, 2018, p. 188). O “Dilema de Málaca” enfrentado pelos chineses é uma das justificativas que fazem parte do discurso de Xi Jinping para estreitar progressivamente os laços de amizade fraterna entre China e Paquistão (MALIK, 2016; 2018; PAUTASSO, 2017).

Nos planos internos de desenvolvimento econômico paquistanês, a região do Baluchistão, que abrange Gwadar, está inserida como um importante polo de consolidação da Iniciativa Cinturão e Rota. Assim, importantes projetos estão inclusos, tais como universidades, hospitais, zonas econômicas especiais, rodovias, ferrovias e a ligação ao porto de Karachi. Neste ponto, a estabilidade da região representa uma relação mais amistosa e de maior proximidade com o Afeganistão também (MALIK, 2016; 2018; QAZI, 2016).

Em contrapartida aos investimentos, o “fator Baluchistão” tem significado um entrave para o CPEC, pois os grupos rebeldes têm realizado ataques sistemáticos às obras na região. O interesse fundamental

deles é que a região se desenvolva apenas se for considerada independente do Paquistão. Ainda, temem um aumento de fluxo de estrangeiros em seu território, haja vista a ampliação do Porto e outras obras de infraestrutura que estão sendo realizadas na região. Os investimentos diretos chineses, bem como seus civis (trabalhadores chineses) têm sido os principais alvos destes ataques (ABID; ASHFAQ, 2016; IQBAL, 2018).

Outro fator de instabilidade no Paquistão está ligado às suas relações bilaterais com a Índia, marcadas por rivalidades regionais históricas, que acabam interferindo no maior desenvolvimento da região como um todo. Nesse sentido, a China tem aumentado sua presença militar no Mar do Sul, vislumbrando seguir, em Gwadar, a sua estratégica ligada ao “colar de pérolas”, interligando este a outros portos da região e provocando um cerco à presença indiana em âmbitos comerciais e militares (RAHUL, 2018; CARRIÇO, 2007).

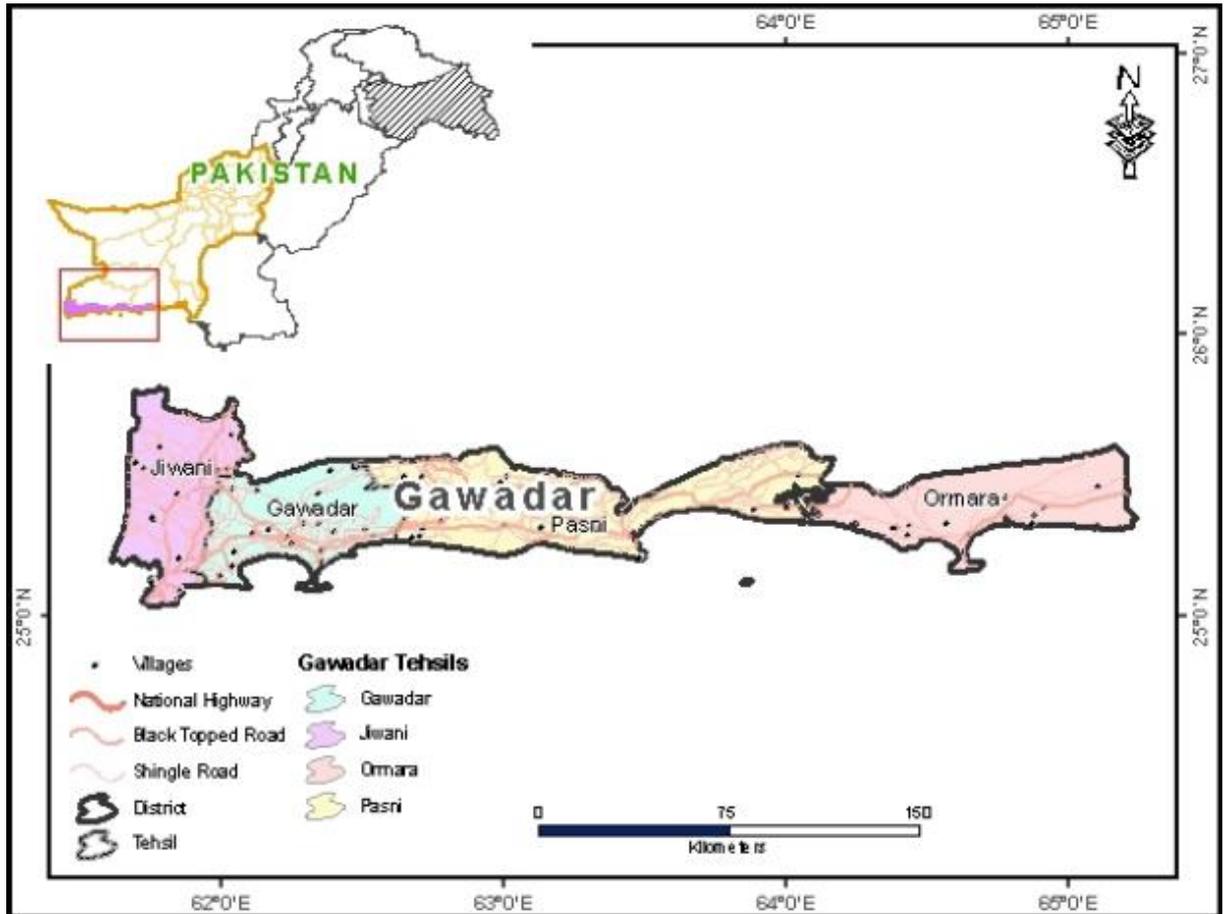
Concomitante a isso, a Índia tem se aproximado dos Estados Unidos e este tem fomentado a permanente participação indiana no Oceano Índico. Dessa forma, para contrabalancear essa atuação, a China tem trabalhado em conjunto com o Paquistão. Essa estratégia chinesa representa um novo modelo calcado pelo protagonismo chinês no século XXI, o novo sistema sinocêntrico, o qual atua dentro da perspectiva da nova ordem global (ARRIGHI, 2008; PAUTASSO, 2017). Gwadar ganha um status de importância fundamental para a Iniciativa Cinturão e Rota além dos termos econômicos e como geopolíticos, enquanto estabilizador regional frente aos interesses, em suma, dos Estados Unidos e de Nova Délhi.

Atrelado a isso, os países da Ásia Central (Cazaquistão, Uzbequistão, Quirquistão, Tadjiquistão, Turcomenistão) não têm acesso ao mar, quanto menos a um Porto de águas profundas. Diante disso, constata-se a importância da região do Baluchistão como um território que liga importantes regiões da Ásia ao Paquistão. Isso além de possuir uma das maiores populações do mundo e deter armamento nuclear, sendo compreendido, desta forma, como um estado com potencial estabilizador a partir de sua posição estratégica (MALIK, 2016; 2018). Assim, países como os Estados Unidos procuram trabalhar com Islamabad para garantir acesso, por exemplo, ao Afeganistão (ANWAR, 2013). De fato, a posição estratégica da região tem como um de seus pilares o desenvolvimento do Porto (XIGUANG, 2016; KHAN, 2016; HALI, 2016; YOUKANG, 2016; ASHRAF, 2016; MUHAMMAD KHAN, 2016; MALIK, 2016; 2018; QAZI, 2016).

Porto de Gwadar

Esta seção tem-se como objetivo identificar a importância do Porto de Gwadar para o Paquistão e para a China dentro da perspectiva da parceria estratégica de longo prazo entre os dois países. Com isso, a construção do Porto visa ampliar e melhor conectar a região ao poder central do Punjab, bem como ao Porto de Karachi, o que será um fator determinante para a estabilidade, no longo prazo, do Baluchistão. A consolidação dos projetos dentro da perspectiva do Corredor Econômico faz parte desta compreensão frente às ondas separatistas, mesmo que possam não representar um alto grau de risco evidente no que tange à separação territorial. Abaixo, a Figura 3, que ilustra a região de Gwadar:

Figura 3 - Gwadar



Fonte: CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES (2018).

O desenvolvimento do Porto está intrinsecamente ligado à estabilidade do Baluchistão, como também às relações entre Islamabad junto ao Afeganistão. A Linha de Durand, marcada por conflitos históricos desde a independência paquistanesa, é um reflexo destas disputas territoriais, nas quais se misturam com os grupos separatistas e, muitas vezes, se confundem com as ações de próprios grupos extremistas como o Talibã. Há um receio veemente do Paquistão por uma articulação entre afegãos e indianos, que poderiam unir-se para desestabilizar as fronteiras ocidentais do país (FAIR, 2014).

No ano de 1958, Gwadar foi inserida ao território paquistanês. Anteriormente, fazia parte do Sultanato de Omã, que, por sua vez, esteve sob posse britânica por volta de 200 anos. Com a independência do Paquistão e da Índia, em 1947, o território passou a ser administrado por um indiano, muito embora, segundo fontes oficiais, não houvesse ocorrido interesse por parte de Nova Délhi em anexá-lo. Assim, o Paquistão comprou a região por aproximadamente 3 milhões de dólares e a região pesqueira passou a fazer parte do Baluchistão (KANWAL, 2018).

A anexação do território com características naturais para um porto de águas profundas tornava-se cada vez mais importante para os interesses paquistaneses em nível econômico e securitário. Identifica-se, também, que, pelo fato de os portos de Karachi e Qasim, os outros dois portos paquistaneses, estarem operando quase em seus limites, o Porto de Gwadar ganha maior evidência. Assim, historicamente, o

governo de Islamabad solicitou a construção do Porto em 1964, sendo que a empresa norte-americana *US Geological Survey* havia realizado um estudo sobre a viabilidade da construção do Porto em 1954, identificando a região como tendo importantes características portuárias. Porém, na época, o Paquistão não detinha recursos suficientes para a consolidação desta obra, até mesmo pelo conturbado período entre duas guerras contra a Índia entre 1965 e 1971, esta última resultando na independência de Bangladesh (MALIK, 2016; SMALL, 2015; KANWAL, 2018).

Dessa forma, o período que podemos chamar de entre guerras (1965-1971) foi identificado como crucial para a estabilidade interna do Paquistão como estado recém-independente. Nesse sentido, a região do Baluchistão, onde está inserido Gwadar, passou a ser uma alternativa estratégica para o país, haja vista que, em 1971, as tropas militares indianas ocuparam o Porto de Karachi, “principal base operacional para a marinha paquistanesa” (SMALL, 2015, p. 103), significando, em termos práticos, que o governo de Islamabad teria de angariar recursos e parceiros para desenvolver o Porto de Gwadar o mais breve possível.

Partindo dessa percepção estratégica, em 1977, Gwadar tornou-se um distrito e, assim, a região passou a contar com uma administração mais independente frente ao Baluchistão e, ao mesmo tempo, com uma atenção especial aos problemas a serem resolvidos para que o Projeto pudesse ser concretizado. De fato, este Porto passaria a ser o terceiro do país, junto ao de Karachi e de Qasim, com uma geografia de aproximadamente 600 km de extensão da sua costa e capacidade para receber submarinos e porta-aviões (QAZI, 2016; MALIK, 2016).

Diante disso, mesmo com a percepção paquistanesa acerca do desenvolvimento da região, a década de 1970 representou um momento de instabilidade interna de grandes proporções, considerados assim: 1. os embates que se sucederam até a independência do Bangladesh em 1971; 2. os movimentos separatistas no Baluchistão (1973-1975); e, 3. os antecedentes para a Guerra do Afeganistão, em 1979. Ou seja, os gastos e o enfoque nesses conflitos postergavam, mais uma vez, a concretização do projeto de Islamabad, que tinha, naquela década, forte apoio chinês para o seu desenvolvimento nuclear frente ao estado indiano (SMALL, 2015; MALIK, 2016). Além disso, o Paquistão foi, na década de 1980, “um parceiro vital [dos Estados Unidos] para expulsar a União Soviética do Afeganistão” (COHEN, 2004, p. 1).

Na década de 1990, com o eminente fim da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), os Estados Unidos passaram a “abrir mão” de suas parcerias com o Paquistão, pois havia uma compreensão de que o risco socialista não se fazia mais presente, ou seja, Islamabad, assim como os outros estados do mundo, teria de se adaptar às condicionantes “irreversíveis” do capitalismo ocidental (RAMO, 2004; HOBSBAWN, 1995; IQBAL, 2018; PAUTASSO, 2011; SWASTRÖN, 2011; VIZENTINI, 2004).

Nessa perspectiva, as relações de amizade com a China passariam a ter um status fundamental na estabilidade interna e na inserção externa do país. Partindo desta premissa, no ano de 1993, o governo paquistanês apontou, mais uma vez, para a construção do Porto e a sua importância estratégica no que tange a ser o terceiro porto de água profunda no país, além da necessidade de uma melhor conexão do território com o restante do Estado através de rede de rodovias e ferrovias (MALIK, 2016).

Nesse sentido, a entrada do século XXI, com a preeminência do crescimento econômico chinês, a partir da perspectiva *Going Global* (BERNASCONI-OSTERWALDER; JOHNSON; ZHANG, 2013), e o próprio contexto interno do Paquistão frente ao pós-Guerra de Kargil, no ano de 1999, contra a Índia, corroborava o entendimento para a construção definitiva do Porto. De acordo com isso, a partir de 2001, após a desistência de investidores da Cingapura, que alegaram falta de segurança na conflituosa região do Baluchistão, a empresa chinesa *Chinese Overseas Ports Holding Company Ltd* (COPHCL) interessou-se pelo Projeto, passando a financiar o seu desenvolvimento, criando a Autoridade Portuária de Gwadar em 2003 e obtendo concessão de 40 anos a partir da finalização da primeira fase em 2006, sendo criada a empresa *China Overseas Ports Holding Company Pakistan (Pvt.) Ltd.* em 2013, filial no Paquistão de capital chinês (MALIK, 2016; SMALL, 2015).

Tanto em análises técnicas anteriores como em análises técnicas chinesas que precederam a formalização dos investimentos no Porto de Gwadar, foram identificados, conforme a Tabela 1, importantes informações relacionadas às suas características náuticas, demonstrando seu potencial no que tange, especialmente, a um porto de águas profundas.

Tabela 1 – Informação náutica⁷

Item	Descrição
1. Canal de abordagem	
Comprimento (m)	4.7 km.
Comprimento (m)	206 m (canal externo) / 155 m (canal interno)
Profundidade (m)	14,5 m (canal externo) / 13,8 m (canal interno)
2. Torneamento	
Diâmetro (m)	590 m
Profundidade (m)	13.8 m
LOA permitido (m)	295 m
3. Rebocadores – disponíveis	Dois
Cavalos-força	2400 hp x 2
Tipo	Rebocadores ASD
4. Piloto / barco piloto	Acessível
5. Profundidade ao lado do cais	14,5 metros
6. Parede principal do cais	602 metros
7. Nº de Beliches	Três beliches polivalentes
8. Instalações de RO-RO	Acessível
9. Berço de Serviço	Um 100 metros
10. Rascunho máximo permitido	12,5 metros
11. DWT máximo permitido	Até 70.000 DWT

Fonte: COPCH-PAKISTAN (2019).

⁷ Os planos futuros do porto de Gwadar incluem a construção de tanques de óleo para armazenamento a granel, refinaria de petróleo, estabelecimento de indústrias petroquímicas, estaleiro de conserto de navios, cultivo de camarões, estaleiros de construção de navios, armazéns frigoríficos e fábricas de gelo e esportes aquáticos recreativos. Esses tipos de indústrias e atividades aumentarão ainda mais as oportunidades de emprego no país, o que melhorará a economia e colocará o Paquistão entre os principais países econômicos da região. O CPEC desempenhará um papel importante em tornar o Paquistão uma das rotas comerciais de trânsito mais atraentes do mundo. Essa rota comercial, no futuro, pode ligar a Ásia central através do Afeganistão e dar aos países da Ásia Central um acesso mais fácil à rota marítima para o Extremo Oriente e a Austrália. Assim, o CPEC tem um forte potencial para reviver a antiga Rota da Seda, com o Paquistão sendo o centro do palco em todo o processo de renascimento (FAHAD, 2015, S/P, tradução nossa).

De acordo com as características técnicas descritas na Tabela 1, identifica-se que o Porto de Gwadar tem potencial para ser um *hub* no longo prazo as margens do Oceano Índico. A inclusão do Porto nos projetos do CPEC demonstra o novo status que Gwadar passou a ter. Assim, outros vários projetos estão sendo realizados na região para dar sustentabilidade e maior acessibilidade à região tanto no âmbito do território paquistanês quanto regionalmente. Estes são alguns dos projetos: Via expressa East-Bay de Gwadar; Novo Aeroporto Internacional de Gwadar; Construção de quebra-mares; Dragagem de áreas e canais de atracação; desenvolvimento da Zona Franca; instalações necessárias de tratamento de água doce, abastecimento e distribuição de água; Hospital da Amizade Pak-China; Instituto Técnico e Profissional Pak-China em Gwadar; Plano Diretor da Gwadar Smart Port City; Bao Steel Park, petroquímico, aço inoxidável e outras indústrias em Gwadar; Desenvolvimento da Universidade de Gwadar (Desenvolvimento do Setor Social); Projeto de subsistência de Gwadar (CPEC, 2019).

Considerações finais

O presente artigo teve como objetivo trabalhar o Porto de Gwadar sob a perspectiva da sua posição estratégica como instrumento para as relações Paquistão-China. Sendo assim, buscou-se ensaiar resposta à seguinte questão: como o Porto de Gwadar passa a ser um importante instrumento para as relações Paquistão-China, o que culmina com sua inclusão na Iniciativa Cinturão e Rota e, conseqüentemente, no CPEC? Identificamos que o Porto de Gwadar apresenta importante significado para o Paquistão, tanto em aspectos ligados ao âmbito econômico, quanto aos vinculados ao social, político e militar. No que tange à China, o Porto significa a materialização inicial do extenso projeto da Iniciativa Cinturão e Rota, sendo Islamabad um parceiro estratégico.

Os elementos estratégicos para o Paquistão e para a China estão vinculados às alternativas geradas pelo desenvolvimento de Gwadar, enquanto, para o Paquistão, é um Porto mais distante da Índia, para a China, além de ligar a cidade de Kashgar, na província de Xinjiang, ao mar, significa, principalmente, uma alternativa ao Estreito de Malaca. Trabalhando com o conceito de Mackinder (2004), o *Heartland* encontra-se, em síntese, na Ásia Central e quem tiver domínio desta região conseguirá deter o poder global. Assim, o CPEC possui elementos estratégicos e logísticos: estando em uma posição de proximidade com a Eurásia, o Corredor coloca-se como essencial para os interesses chineses e paquistaneses nesta perspectiva teórica (MACKINDER, 2004).

Neste sentido, os aspectos econômicos e geopolíticos estão ligados, segundo a teoria de Fiori (2008), à expansão do poderio militar. Dessa forma, a construção da base naval chinesa neste Porto se justifica pela sua presença no Oceano Índico, uma vez que a Índia está investindo fortemente no Porto de Chabahar no Irã, gerando grandes questionamentos quanto ao desenvolvimento da BRI em longo prazo (KAWAL, 2018). Arelado a isso, o Porto de Gwadar, a partir de sua posição regional no Oceano Índico, bem como sua localização interna em uma das regiões mais pobres economicamente do Paquistão, reflete a importante projeção deste porto como um novo *hub*, alavancando o crescimento e o desenvolvimento econômico do

Baluchistão e melhor conectando a China e sua região de Xinjiang ao contexto regional e internacional (MALIK, 2016; 2018).

Somado a isso, identifica-se, a partir desta pesquisa, que o Porto de Gwadar tem características técnicas fundamentais para se tornar um dos maiores portos da região no longo prazo. A profundidade de seu calado foi reconhecida, conforme visto na seção 4, ainda na época da Guerra Fria pelo governo paquistanês, e a materialização de seu desenvolvimento junto a China, em 2001, é identificada como mais um acordo de estratégia bilateral entre Islamabad e Pequim. Embora haja desafios internos para a consolidação deste Porto, bem como desafios regionais, Paquistão e China mantêm e ampliam os investimentos em Gwadar dentro da perspectiva da Iniciativa Cinturão e Rota e, em consequência, o CPEC (RAHUL, 2018).

Não há como negar a relevância estratégica do terceiro porto paquistanês para os países envolvidos, embora tenham se intensificado os debates sobre os verdadeiros interesses de Islamabad junto a Pequim e as formas de financiamentos das obras. De acordo com isso, na teoria de Brzezinski (1997), o estado paquistanês seria um Estado Pino no que tange ao seu grau de vulnerabilidade militar e econômica, estando este a serviço de uma ou mais potências. Mesmo diante dessas incertezas, as relações com a China aparecem como uma oportunidade para o estado paquistanês se redefinir no sistema internacional (MALIK, 2016; 2018; SMALL, 2015). Em suma, nota-se, a partir deste estudo, a importância do Porto de Gwadar para as relações estratégicas entre paquistaneses e chineses, porém assume-se que se faz necessário ampliar a pesquisa em trabalhos futuros, de modo que abranjam os outros portos e os corredores que circundam o jogo do Oceano Índico e da Iniciativa Cinturão e Rota, tendo como perspectiva compreender o novo ambiente regional e global que está sendo estruturado pela China no século XXI, sendo o Paquistão “um parceiro para todos os climas” (MALIK, 2016; 2018).

REFERÊNCIAS

- ABID, Massarrat; ASHFAQ, Ayesha. CPEC: Challenges and Opportunities for Pakistan. **Pakistan Vision**, v. 16, n. 2, p. 142-169, 2016. Disponível em: <<http://pakistanhouse.net/wp-content/uploads/2016/11/CPEC-challenges.pdf>>. Acesso em 12 mar. 2018.
- ABI-HABIB, Maria. Iniciativa econômica da China no Paquistão toma um rumo militar: Pequim obtém favores e influência com um vizinho estratégico. **Estadão**. Islamabad, 29 dez. 2018. Disponível em: <<https://internacional.estadao.com.br/noticias/nytiw,iniciativa-economica-da-china-no-paquistao-toma-um-rumo-militar,70002659207>>. Acesso em 29 dez. 2018.
- AHMAD KHAN, Rashid. Impact of the China Pakistan Economic Corridor on the People-to-People Contacts. In: KHAN, Minhas Majeed; IJAZ, Ahmad Rashid Malik Saira, FARWA, Ume (eds.). **China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer**. Islamabad: The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI), 2016, p. 14-33. Disponível em: <http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/04/CPEC_Book_2016.pdf>. Acesso em 20 mar. 2018.
- ANEJA, Atul. Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor no longer listed under BRI umbrella. **The Hindu**. Pequim, 28 abr. 2019. Disponível em: <<https://www.thehindu.com/news/international/bangladesh-china-india-myanmar-bcim-economic-corridor-no-longer-listed-under-bri-umbrella/article26971613.ece>>. Acesso em 04 mai.

2019.

- ANWAR, Zahid. Pakistan and the Geopolitics of Supply Routes to Afghanistan. **Journal of Political Studies**, v. 20, n. 2, p. 105-123, 2013. Disponível em: <[http://documents.pk/docs/Punjab_University_\(PU\)_-_Pakistan_and_the_Geopolitics_of_Supply_Routes_to_Afghanistan_by_Zahid_Anwar](http://documents.pk/docs/Punjab_University_(PU)_-_Pakistan_and_the_Geopolitics_of_Supply_Routes_to_Afghanistan_by_Zahid_Anwar)>. Acesso em 15 abr. 2018.
- ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith em Pequim**. Origens e fundamentos do Século XXI. São Paulo: Editora Boitempo, 2008.
- ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.
- ASHRAF, Malik. China Pakistan Economic Corridor: Analysing the Indian Factor. In: KHAN, Minhas Majeed; IJAZ, Ahmad Rashid Malik Saira, FARWA, Ume (eds.). **China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer**. Islamabad: The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI), 2016, p. 73-85. Disponível em: <http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/04/CPEC_Book_2016.pdf>. Acesso em 20 mar. 2018.
- BERNASCONI-OSTERWALDER, N.; JOHNSON, L.; ZHANG, J. Chinese **Outward Investment: An Emerging Policy Framework**. Winnipeg: The Institute for Sustainable Development, 2013.
- BRZEZINSKI, Zbigniew. **The Grand Chessboard: American Primacy and its Geostrategic Imperatives**. United States: Basic Books, 1997.
- BURKI, Shahid. Pakistan's Politics and its Economy. In: BRASS, Paul. **Routledge Handbook of South Asian Politics: India, Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka, and Nepal**. Routledge 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon OX14 4RN, 2010.
- CARRIÇO, Manuel. Uma “pérola” perto de um mar de petróleo: a importância do Porto de Gwadar para a China. **Revista Militar**, [s.v.], n. 2465/2466, jun/jul. 2007. Disponível em: <<https://www.revistamilitar.pt/artigo.php?artid=217>>. Acesso em 20 mar. 2018.
- COHEN, Stephen. **The Idea of Pakistan**. Washington: Brookings Institution Press, 2004.
- COPHC. China Overseas Ports Holding Company Pakistan (Pvt.) Ltd. **Gwadar International Terminals Limited**. [s.d.]. Disponível em: <<http://cophcgwadar.com/gitl.aspx>>. Acesso em 08 nov. 2018.
- CPEC. China Pakistan Economic Corridor. **CPEC Gwader Projects**. [s.d.]. Disponível em: <<http://cpec.gov.pk/gwader>>. Acesso em 18 out. 2019.
- CSIS. Center for Strategic and International Studies. **Pakistan's Gwadar Port: A New Naval Base in China's String of Pearls in the Indo-Pacific**. 2 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.csis.org/analysis/pakistans-gwadar-port-new-naval-base-chinas-string-pearls-indo-pacific>>. Acesso em 08 nov. 2019.
- DANIELS, Rorry. Strategic Competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the Risks of Infrastructure Development”. **American Foreign Policy Interests**, v. 35, [s.n.], p. 93-100, 2013.
- DUARTE, Simone. Paquistão, o atalho para a China chegar ainda mais depressa ao mundo. **Publico**. Islamabad e Gwadar, 26 maio 2019. Disponível em: <<https://www.publico.pt/2019/05/26/mundo/reportagem/queremos-corredor-comercio-nao-corredor-armas-1873904?fbclid=IwAR1B0SuLOKujnU21IT7SLBVMCfnH5jt48UL6UgyHQpa1VHE88bCvj3luFPo>>. Acesso em 26 mai. 2019.

- FAIR, C. Christine. **Fighting to the End: The Pakistan Army's Way of War**. Oxford University Press, 2014.
- FAHAD, Sheikh. **China Pakistan Economic Corridor and Defense Pact**. Economic Review, 2015. Disponível em: <<http://www.stratagem.pk/economic-review/china-pakistan-economic-corridor-and-defense-pact/>>. Acesso em 27 abr, 2018.
- FIORI, José Luís. **O poder global e a nova geopolítica das nações**. Rio de Janeiro: Boitempo, 2009.
- FWO. **CPEC's Regional Spread**. 2016. Disponível em: <<https://fwo.com.pk>>. Acesso em 20 maio, 2018.
- HALI, S. M. **Regional and Global Scenarios of the China Pakistan Economic Corridor**. In: KHAN, Minhas Majeed; IJAZ, Ahmad Rashid Malik Saira, FARWA, Ume (eds.). **China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer**. Islamabad: The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI), 2016, p. 34-6. Disponível em: <<http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/04/CPECBook2016.pdf>>. Acesso em 20 mar. 2018.
- HOBBSBAWM, Eric. **Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- IQBAL, Khuram. Securing CPEC: Challenges, Responses and Outcomes. In: ARDUINO, Alessandro; GONG, Xue. **Securing the Belt and Road Initiative**. Risk Assessment, Private Security and Special Insurances Along the New Wave of Chinese Outbound Investments. Xangai: Palgrave Macmillan, 2018, p. 197-214.
- KANWAL, Gurmeet. **Pakistan's Gwadar Port**. A New Naval Base in China's String of Pearls in the Indo-Pacific. Center For Strategic International Studies, 2018. Disponível em: <<https://www.csis.org/analysis/pakistans-gwadar-port-new-naval-base-chinas-string-pearls-indo-pacific>>. Acesso em 22 set. 2018.
- KHAN, Muhammad. Domestic and External Dimensions of the China Pakistan Economic Corridor. In: KHAN, Minhas Majeed; IJAZ, Ahmad Rashid Malik Saira, FARWA, Ume (eds.). **China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer**. Islamabad: The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI), 2016, p. 86-109. Disponível em: <http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/04/CPEC_Book_2016.pdf>. Acesso em 20 de mar. 2018.
- MACKINDER, Halford J. The Geographical Pivot of History (1904). **The Geographical Journal**, v. 170, n. 4, Royal Geographical Society, 2004.
- MALIK, Ahmad. The China–Pakistan Economic Corridor (CPEC): A Game Changer for Pakistan's Economy. In: DEEPAK, B.R. (ed.). **China's Global Rebalancing and the New Silk Road**. Nova Délhi: Springer, 2018, p. 69-84.
- MALIK, Ahmad. Impact of Gwadar Port on the Economy of Pakistan under the China Pakistan Economic Corridor. In: KHAN, Minhas Majeed; IJAZ, Ahmad Rashid Malik Saira; FARWA, Ume (eds.). **China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer**. Islamabad: The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI), 2016, p. 110-129. Disponível em: <http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/04/CPEC_Book_2016.pdf>. Acesso em 20 mar. 2018.
- MOORE, Thomas. Chinese Foreign Policy in the Age of Globalization. In: DENG, Young; WANG, Fei-Ling. **China rising: power and motivation in Chinese foreign policy**. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2005.
- NEVES JR., Edson. O Paquistão e o Combate ao Terrorismo na Ásia Meridional: entre o Intervencionismo Estadunidense e a Regionalização da Segurança. In: SOUZA, André de Mello e; NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi (Orgs.). **Do 11 de setembro de 2001 à guerra ao terror: reflexões sobre o terrorismo no século XXI**. Brasília: Ipea, 2014, p. 129-160. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_11%20de%20setembro_w>

eb.pdf#page=131>. Acesso em 10 set. 2017.

JAPAN AND India to develop Colombo port, countering Belt and Road: With Sri Lanka, partners take on China's expanding Indian Ocean presence. **Nikkei Asia**. Tóquio, 20 maio 2019. Disponível em: <<https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Japan-and-India-to-develop-Colombo-port-countering-Belt-and-Road>>. Acesso em 20 mai. 2019.

PAUTASSO, Diego; UNGARETTI, Carlos R. A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sinocêntrico. **Estudos Internacionais**, Belo Horizonte, ISSN 2317-773X, v. 4, n. 3, p. 25-44, mar. 2017. Disponível em: <<http://200.229.32.55/index.php/estudosinternacionais/article/view/13874>>. Acesso em 10 set. 2017.

PAUTASSO, Diego. CHINA, RÚSSIA E A INTEGRAÇÃO ASIÁTICA: O SISTEMA SINOCÊNTRICO COMO PARTE DA TRANSIÇÃO SISTÊMICA. **Conjuntura Austral**, v. 2, n. 5, p. Pág. 45-60, abr. 2011. ISSN 2178-8839. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/ConjunturaAustral/article/view/18688/11653>>. Acesso em 10 dez. 2019..

QAZI, Hussain. China Pakistan Economic Corridor: Infrastructure Development. In: KHAN, Minhas Majeed; IJAZ, Ahmad Rashid Malik Saira, FARWA, Ume (eds.). **China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer**. Islamabad: The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI), 2016, p. 130-156. Disponível em: <http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/04/CPEC_Book_2016.pdf>. Acesso em 20 mar. 2018.

RAHUL, Anshuman. O jogo pela hegemonia regional: a OBOR chinesa e a resposta estratégica indiana. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, v.7, n. 13, p. 172-213, jan./jun. 2018. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/austral/article/viewFile/82338/49730>>. Acesso em 20 set. 2018.

RAMO, Joshua. **The Beijing Consensus: Notes on the New Physics of Chinese Power**. London, Foreign Affairs Policy Centre, 2004.

RAFFESTIN, Claude. **Por Uma Geografia do Poder**. Trad. Maria Cecília França. Série: Temas. Volume 29. Geografia e política. São Paulo: Ática, 1993.

SMALL, Andrew. **The China-Pakistan Axis Asia's New Geopolitics**. Nova York: Oxford University Press, 2015.

STUENKEL, Oliver. **O mundo pós-ocidental: potências emergentes e a nova ordem global**. Trad. Renato Aguiar. 1.ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.

SWASTRÖN, Niklas. **China and Greater Central Asia - New Frontiers?** Washington: Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, 2011.

VIZENTINI, Paulo. **O descompasso entre as nações: os porquês da desordem mundial mestres explicam a globalização**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

XIGUANG, Li. Analysis of the Interplay between the China Pakistan Economic Corridor and One Belt One Road. KHAN, Minhas Majeed; IJAZ, Ahmad Rashid Malik Saira, FARWA, Ume (eds.). **China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer**. Islamabad: The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI), 2016, p. 62-72. Disponível em: <http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/04/CPEC_Book_2016.pdf>. Acesso em 20 mar. 2018.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Geopolitics and geoculture**. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

WANG, Jianwei. China's Multilateral Diplomacy in the New Millennium. In: DENG, Young; WANG, Fei-Ling. **China rising: power and motivation in Chinese foreign policy**. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2005.

WOLF, Siegfried. China–Pakistan Economic Corridor (CPEC): Regional Cooperation in the Wider South Asian Region. In: DEEPAK, B. R. **China's Global Rebalancing and the New Silk Road**. New Delhi: Springer Nature Singapore Pte Ltd., 2018, p. 85-100.

YIWEI, Wang. **The Belt and Road Initiative**. What Will China Offer the World in Its Rise. Pequim: New World Press, 2016.

YOUKANG, Du. Impact of the China Pakistan Economic Corridor on the People-to-People Contacts. In: KHAN, Minhas Majeed; IJAZ, Ahmad Rashid Malik Saira, FARWA, Ume (eds.). **China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer**. Islamabad: The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI), 2016, p. 14-33. Disponível em: <http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/04/CPEC_Book_2016.pdf>. Acesso em 20 mar. 2018.

*Recebido em 9 de setembro de 2019.
Aprovado em 3 de dezembro de 2019.*

RESUMO

Este artigo debate a importância do Porto de Gwadar. Para isso, identifica-se, primeiramente, o contexto regional do Oceano Índico, no qual este Porto se encontra, e suas condicionantes internas presentes na região do Baluchistão. A pesquisa objetiva responder como o Porto de Gwadar passa a ser um importante instrumento para as relações Paquistão-China, o que culmina com sua inclusão na Iniciativa Cinturão e Rota e, conseqüentemente, no China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). Parte-se da hipótese de que, para o Paquistão, o Porto significa uma alternativa estratégica frente à proximidade territorial com a Índia, enquanto que, para a China, serve como principal rota de acesso para o Oceano Índico, Golfo Pérsico e Mar Árábico, diminuindo a dependência de Pequim da utilização do Mar do Sul. Diante disso, estruturalmente, este trabalho é realizado a partir de três seções. Em primeiro lugar, visa-se compreender o contexto geopolítico do Oceano Índico. Em seguida, busca-se apresentar as condicionantes internas da região do Baluchistão. Posteriormente, tem-se como objetivo identificar a importância do Porto de Gwadar. Por fim, levantam-se algumas considerações finais sobre o tema desenvolvimento nesta pesquisa.

Palavras-chave: Paquistão; China; Porto de Gwadar.

ABSTRACT

This article discusses the importance of Gwadar Port. In order to do so, we first identify the regional context of the Indian Ocean, where the Port is, and its internal conditions present in the Baluchistan region. The research aims to answer how the Gwadar Port becomes an important instrument for Pakistan-China relations, which culminates in its inclusion in the Belt and Road Initiative (BRI) and, consequently, in China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). It is assumed that, for Pakistan, the Port means a strategic alternative to the territorial proximity with India, while for China, it serves as the main access route to the Indian Ocean, the Persian Gulf, and the Arabian Sea, reducing Beijing's dependence on the use of the South Sea. Given this, structurally, this work is carried out from three sections. In the first place, it aims to understand the geopolitical context of the Indian Ocean. Next, it seeks to present the internal constraints of the Baluchistan region. Subsequently, the objective is to identify the importance of the Port of Gwadar. Finally, some final considerations are raised on the theme development in this research.

Key-words: Pakistan; China; Gwadar Port.

COPYRIGHT:

Este é um artigo publicado em acesso aberto e distribuído sob os termos da Licença de Atribuição Creative Commons, que permite uso irrestrito, distribuição e reprodução em qualquer meio, desde que o autor e a fonte originais sejam creditados.

This is an open-access article distributed under the terms of a Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the original author and source are credited.

