

# Uma “Pérola” perto de um Mar de Petróleo: A Importância do Porto de Gwadar para a China

Tenente-coronel  
Manuel Alexandre Garrinhas Carriço



## 1. Introdução

O Paquistão teve até 2007 apenas dois portos comerciais (Carachi e Bin Qasim) projectados essencialmente para satisfazer as necessidades internas do país e que estão prestes a atingir o limite da sua capacidade de tráfego de carga.<sup>1</sup> Este crescimento exponencial do volume de tráfego anual transportado por contentores de e para o país<sup>2</sup> levou a liderança em Islamabad a equacionar a activação de um velho projecto que teve a sua génese após a guerra indo-paquistanesa de 1971, quando o complexo portuário de Carachi foi atacado por mísseis indianos. Era necessário construir um terceiro porto que funcionasse não apenas como uma placa giratória regional capaz de estabelecer uma ligação marítima e terrestre (rodoviária e ferroviária) de e para a Ásia Central e a província chinesa de Xinjiang, mas que ficasse o mais afastado possível da Índia, tornando-o menos vulnerável em caso de conflito, face a um eventual bloqueio naval, comparativamente aos de Carachi e de Bin Qasim.<sup>3</sup>

A China naquele que é o seu maior projecto de ajuda externa de sempre, está a apoiar o Paquistão na construção das duas fases do plano portuário - com a primeira já concluída e inaugurada em Março de 2007 - bem como no erigir das infra-estruturas de comunicação ferroviárias e complexos industriais que irão orbitar o novo porto. O facto de, desde a proclamação do Paquistão como Estado independente, Pequim o ter apoiado activamente tanto política, militar e economicamente como um contrapeso a uma maior influência indiana na Ásia Central e no Oceano Índico - apoio este que foi significamente reforçado após o conflito fronteiriço sino-indiano de 1962 - não é propriamente uma novidade.<sup>4</sup> A grande diferença é que a China parece pela primeira vez estar a querer materializar a ambição de poder também ela controlar o Oceano Índico e as linhas de comunicação marítima (LCM) que abastecem o enorme e cada mais insaciável mercado chinês tanto ao nível de matérias-primas como de combustíveis.<sup>5</sup> Esta estratégia de estabelecer um “colar de pérolas” que se estenda desde a ilha de Hainan, que passa pelo arquipélago das Spratly, pelo Camboja, Tailândia, por Mianmar (ilhas Coco<sup>6</sup>, ilha de

Hainggyi, ilha Zadetkyi Kyun, portos de Sittwe, Kyaukpyu, Bassein, e Mergui)<sup>7</sup>, Sri Lanka e Bangladesh até à entrada do Golfo Pérsico (porto de Gwadar), onde a Marinha do Exército Popular de Libertação (MEPL) possa construir não apenas estações de radar e vigilância marítima, como efectuar visitas de cortesia e escalas técnicas entre missões de patrulhamento e segurança das LCM do Golfo Pérsico e da costa Oriental de África<sup>8</sup> em direcção ao Estreito de Malaca, tem vindo a suscitar preocupações aos estrategistas norte-americanos, indianos e iranianos.<sup>9</sup>

O apoio chinês ao projecto não é, compreensivelmente, meramente altruista. As contrapartidas por parte de Islamabade, ainda que não conhecidas na sua totalidade e em pormenor, podem ser extrapoladas no plano estratégico e geopolítico, não inibindo - antes pelo contrário - a probabilidade assinalável de o governo paquistanês se vir a braços no futuro perante um dilema estratégico, caso os Estados Unidos solicitem a concessão de direitos especiais de escala para navios da sua Marinha de guerra em missões patrulhamento no Oceano Índico.<sup>10</sup>

Ou seja, uma tal autorização - suponhamos a título de mero exercício geo-estratégico - irá provocar um sério descontentamento em Pequim, podendo fragilizar uma *entente cordiale* e parceria estratégica de 56 anos, classificada como exemplar pelo *Zhongnanhai*.<sup>11</sup> Se adicionarmos o contexto do difícil combate aos *Taliban* e à *al-Qaeda* no Afeganistão no qual a cooperação de Islamabade tem sido valiosa ainda que não isenta de inúmeros obstáculos, a rivalidade indo-paquistanesa, a recente convergência estratégica entre a Índia e os Estados Unidos (com a assinatura de um acordo nuclear), o fracasso paquistanês em obter um acordo similar, e a subsistente crise nuclear com o Irão e a Coreia do Norte, associada à omnipresente instabilidade política interna do país liderado pelo General Pervez Musharraf, facilmente se conclui sobre a delicadeza da posição paquistanesa e a importância da análise das mais recentes *demarches* sino-paquistanesas.

O presente artigo está dividido em quatro partes. Na primeira descreve-se o contexto político-económico que levou à construção do porto, para seguidamente se avaliar a importância geo-estratégica e geopolítica do porto tanto para o Paquistão como para a China. Concluímos com uma avaliação do possível impacto regional da entrada em pleno funcionamento do porto de Gwadar para os países vizinhos do Paquistão, sem deixar de referir as potencialidades e vulnerabilidades deste ambicioso projecto.

## **2. O início do projecto de construção do porto de Gwadar**

O século vinte e um ainda que “precoce” já é denominado como o século da globalização e tal tem vindo a ser conseguido através da exponenciação do comércio marítimo mundial.<sup>12</sup> O acesso a recursos naturais cada vez mais escassos continua a ser um dos factores dinamizadores da conflitualidade local e regional. Tais conflitos de interesses, podem, em parte, explicar-se pela ambição histórica ou não de muitos Estados em obterem acesso ao mar como forma de potenciarem o seu crescimento económico,

baseado na circulação de matérias-primas e recursos energéticos primordialmente por esta via.<sup>13</sup>

O porto de Gwadar tem a potencialidade de se materializar como uma placa giratória de acesso aos vastos recursos naturais da Ásia Central bem como uma das principais rotas para o mercado de consumidores asiáticos, colocando-o automaticamente e em tese, entre os portos mais importantes estrategicamente a nível mundial.

A região envolvente ao porto de Gwadar foi historicamente testemunha de confrontos entre potências coloniais e Estados locais, desde o *Great Game* do século XIX entre ingleses e russos na área do que é agora o Norte do Afeganistão<sup>14</sup> até à eterna instabilidade do Médio Oriente que se prolonga até ao Golfo Pérsico onde se localizam mais de metade das reservas mundiais de petróleo e cuja a Doutrina Carter se encarregou de esclarecer devidamente sobre a importância vital desta região para os Estados Unidos.<sup>15</sup>



Figura 1 - A localização do porto de Gwadar

A importância de Gwadar foi reconhecida - ainda que “timidamente” - pela primeira vez em 1964 quando foi construído um porto destinado essencialmente ao apoio à pesca local. Gwadar só assumiria uma importância estratégica após a guerra indo-paquistanesa de 1971, quando o complexo portuário de Carachi foi atacado por mísseis indianos e Islamabad verificou que não tinha alternativas portuárias suficientemente afastadas do território indiano. Uma situação similar verificou-se em 1999 aquando do conflito de Kargil, ainda que Nova Deli não tenha atacado qualquer cidade paquistanesa.<sup>16</sup> Desta forma, actualmente 90 por cento do comércio marítimo paquistanês encontra-se sob a sombra do “poder militar indiano”. Gwadar virá a dar profundidade estratégica ao comércio marítimo do Paquistão.

A cidade de Gwadar tem cerca de 125 mil habitantes e situa-se ao longo da costa de Makran, a 460 quilómetros de Carachi, a 72 da fronteira com o Irão e a 400 do Estreito

de Ormuz por onde passa 40 por cento do tráfego mundial de petróleo. Pertence à província do Baluchistão, uma região que tradicionalmente se tem oposto ao governo central paquistanês com base na argumentação da sua marginalização económica e não concessão de uma maior autonomia - que nalguns movimentos políticos locais roça a independência do povo baluche face ao domínio punjabe, e a proclamação de um novo Estado.

Se teoricamente o projecto contribuirá decisivamente para a melhoria da economia paquistanesa, já no que concerne à economia local dúvidas começam a surgir entre a população baluche. Com efeito a especulação imobiliária que se seguiu ao início da construção do porto terá beneficiado escandalosamente não-baluches, o que deu origem desde 2004 a uma série de ataques a oleodutos que transportam petróleo do Baluchistão para Gwadar<sup>17</sup> e ataques bombistas por parte do auto-denominado Exército de Libertação do Baluchistão a trabalhadores chineses os quais vitimaram a 4 de Maio de 2004 três engenheiros e feriram outros nove.<sup>18</sup> Em Fevereiro de 2006 mais três engenheiros chineses seriam mortos num atentado em Hub.<sup>19</sup>

Aquando da assinatura do contrato com a empresa de *Port of Singapore Authority* (PSA) responsável pela gestão do porto durante os próximos vinte e cinco anos, o Exército de Libertação do Baluchistão disparou dois *rockets* na noite de 1 de Fevereiro de 2007 sobre a área do porto, cortando o abastecimento de energia eléctrica durante várias horas. Os *rockets* foram disparados da zona de Padi Zar no Leste da cidade. No dia seguinte as forças militares e policiais efectuaram buscas casa-a-casa tendo alegadamente conseguido recuperar 30 *rockets*.

Os nacionalistas baluches baseiam a sua oposição ao projecto argumentando que: (1) a decisão de construção do porto foi tomada pelo Exército paquistanês sem ter sido ouvido o governo do Baluchistão; (2) a maioria dos contratos de construção foram atribuídos a empresas não-baluches sitas em Lahore e Carachi; (3) um grande número de ex-militares da etnia punjab foram transferidos para esta província para trabalharem no projecto em detrimento da população local; (4) existe uma discriminação na contratação de trabalhadores feita tanto pelas autoridades paquistanesas como também pelos chineses; (5) os elementos de segurança chineses que foram colocados em Gwadar para protegerem os engenheiros chineses têm efectuado recolha de informações sobre os nacionalistas baluches passando-a às autoridades paquistanesas; (6) a atribuição da concessão de exploração do porto à empresa *Port of Singapore Authority* foi feita sem ter sido ouvido o governo provincial e que esta empresa corrompeu diversos governantes e militares paquistaneses para obter a concessão; (7) a indústria paquistanesa sobrevive às custas do gás natural da província que providencia 70 por cento das necessidades nacionais anuais, não recebendo esta uma proporção justa destes rendimentos (na verdade é inferior ao que recebem as outras províncias) e onde apenas 6 por cento da população de 6 milhões da província beneficia de acesso ao gás natural; e (8) que o governo lançou no último ano e meio uma violenta operação militar de repressão da população especialmente nos distritos de Dera Bugti e Kohlu.

Para estes nacionalistas o porto de Gwadar ameaça tornar-se num projecto de “colonização misto entre Punjabes e Hans”, opondo-se também à construção de um gasoduto entre o Irão e a Índia que passe pelo seu território sem que sejam uma parte activa no processo negocial a partir da qual possam retirar alguns dividendos económicos que logrem ser investidos na economia local. Nesta perspectiva não têm deixado de criticar a passividade do governo indiano.

Pelo seu lado, o governo do General Pervez Musharraf não se inibiu de aquando da inauguração da conclusão da primeira fase do porto descrever a dimensão do projecto bem como o apoio que o seu governo pretende conferir à província do Baluchistão, de forma a mitigar a oposição regional às políticas do governo central.

“Eu vim hoje aqui às vossas casas não por mim mas por vós. Não venho pedir nada para mim mas para vós povo do Baluchistão e por isso do Paquistão. Quando esta área estiver desenvolvida o Paquistão também o estará. A vossa prosperidade é a prosperidade do Paquistão. Não tenham dúvidas sobre isto... Esta era uma área marginalizada devido à corrupção endémica que existia, mas isso acabou...

Vocês têm queixas do governo no que concerne ao vosso atraso e à falta de investimento as quais são justas. Hoje quero dizer-vos aquilo que tem sido feito nos últimos cinco anos. A primeira diz respeito ao nosso Exército. O Corpo de Fronteira começou a recrutar baluches e sindhis para as suas fileiras que já contam com muitos oficiais baluches. Este processo será alargado à Guarda Costeira, pois esta é a costa de Sindh e do Baluchistão... Começámos com dois projectos de abastecimento de água e temos duas barragens quase terminadas em Meerani e Subakzai as quais irão ser inauguradas em Junho deste ano [2007]. 34 mil e 7 mil hectares de terras serão irrigados respectivamente por estas duas barragens...

As cidades de Kalat, Zhob, Mastung, Pishin e Ziarat desta vossa província passarão em breve a ser abastecidas por gás natural.

Iniciámos também um projecto de abastecimento de água a Quetta, de construção das estradas Quetta-Loralai-Dera Gazi Khan, Sibi-Kohlu, de ligação do Punjab ao Baluchistão como a estrada Khuzdar-Turbat-Gwadar [950 km], a auto-estrada de Ratodero e a linha de caminho-de-ferro Gwadar-Dalbandin-Candahar...”

Iremos construir uma universidade de estudos oceânicos aqui em Gwadar e investir nas infraestruturas de saneamento básico, educação e saúde desta cidade. Agora vejam o que será o porto de Gwadar daqui a quinze ou vinte anos. Não será apenas o porto do Baluchistão. Será um porto extremamente importante para a China, para as Repúblicas da Ásia Central incluindo o Cazaquistão, Quirguistão, Uzbequistão, Tajiquistão e Afeganistão, por isso temos os nossos amigos chineses a apoiar-nos...”<sup>20</sup>

No entanto este apoio chinês relativamente ao projecto de Gwadar nunca foi consistente desde a manifestação das primeiras intenções paquistanesas na década de setenta do século passado em vir a concretizá-lo. Só a presença militar norte-americana no Afeganistão a partir de finais de 2001 terá funcionado como um catalizador da tomada de decisão chinesa no sentido de apoiar decisivamente a construção de um grande porto em Gwadar, mas também permitiu ao governo paquistanês romper com a relutância dos seus

antecessores (Benazir Bhutto e Nawaz Sharif) em abordarem Pequim sem levantarem um grande desgasto por parte de Washington. Pequim estava relutante em financiar o projecto devido aos direitos de acesso dados pelo governo de Islamabad aos Estados Unidos em duas bases aéreas importantíssimas (Jacobabad em Sind e Pasni no Baluchistão) aquando da invasão do Afeganistão. A China estava também bastante preocupada pelo facto do Paquistão ter autorizado a instalação de postos de escuta na região Norte do país que faz fronteira com Xinjiang e o Tibete. O *quid pro quo* de Pequim passou pela obtenção do mesmo tipo de direitos e de garantias na utilização da futura base naval de Gwadar, para desgasto desta vez de Washington.<sup>21</sup>

Mas o Paquistão era demasiado importante na “guerra ao terrorismo” no Afeganistão para os Estados Unidos colocarem obstáculos à concretização deste anseio de Islamabad, os quais poderiam ter o condão de alienarem tal apoio. Pervez Musharraf geriu com inteligência este delicado equilíbrio geo-estratégico e logrou obter um assinalável empenho financeiro chinês neste projecto com um custo total orçado em 1.16 mil milhões de dólares sem hostilizar em demasia a Casa Branca.

A “primeira pedra” foi lançada a 22 de Março de 2002 pelo vice-Primeiro Ministro chinês Wu Bangguo e o General Pervez Musharraf e a primeira fase foi completada num tempo recorde de três anos pela Empresa Chinesa de Engenharia de Portos, tendo tido um custo total de 240 milhões de dólares dos quais 198 milhões foram financiados pela China e o restante pelo Paquistão.<sup>22</sup> A auto-estrada de Makran entre Gwadar e Carachi foi recentemente concluída com um financiamento chinês de 200 milhões de dólares e permite ligar vários portos intermédios ao longo da costa como os de Ormara e Pasni. A nova via de comunicação permitiu reduzir o tempo de viagem de 48 para 7 horas e será prolongada até à fronteira com o Irão.<sup>23</sup>

Três docas multi-usos foram construídas nesta primeira fase com uma profundidade de 12.5 metros as quais serão utilizadas para carregar e descarregar carga geral oriunda de regiões tão longínquas como as do Oeste da China, Europa e o continente americano. Estima-se que as três docas e sistemas de estiva associados tenham a capacidade para operarem 270 mil toneladas de carga geral e cerca de 100 mil *Twenty-Foot Equivalent Units* (TEU) de contentores.<sup>24</sup>

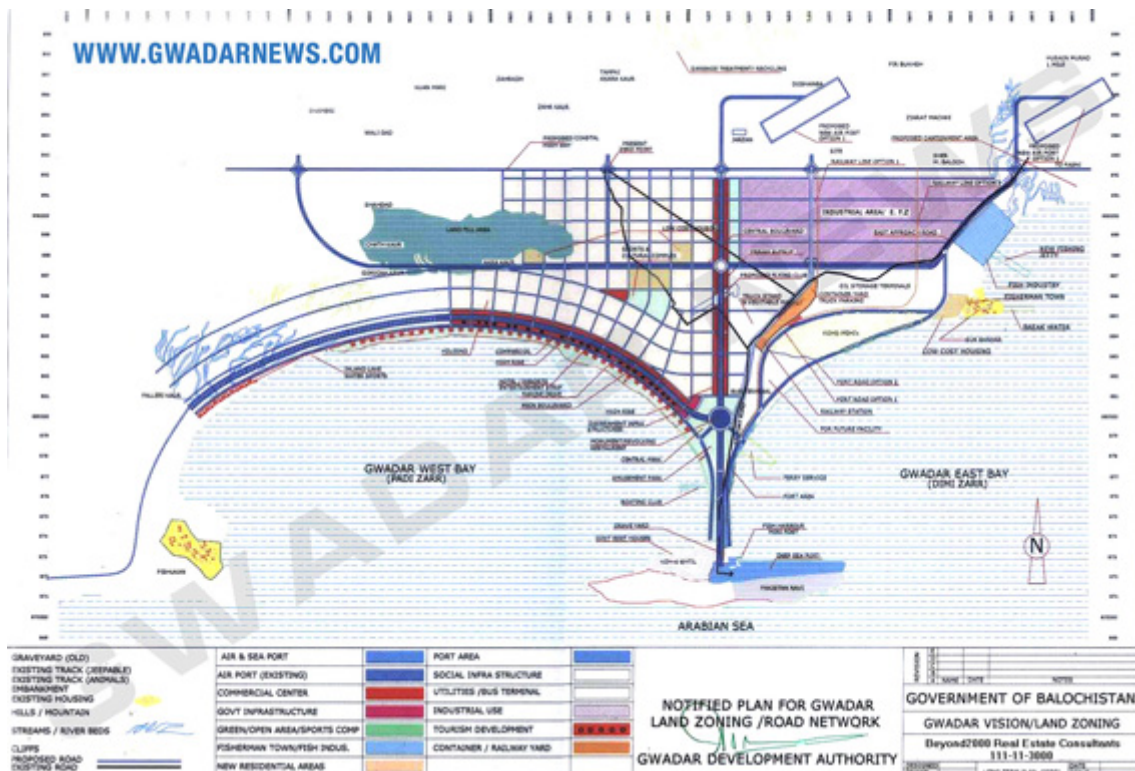


Figura 2 - O Plano para o porto de Gwadar

A fase dois iniciou-se em 2005 devendo estar completa em 2010 e adicionar à primeira fase mais nove docas, dois terminais de contentores, dois terminais de petróleo, um terminal *roll on-roll off*, duas docas secas, um terminal para carga geral e a dragagem de um canal com 20 metros de profundidade, tudo a um custo estimado em cerca de 524 milhões de dólares.<sup>25</sup>

A China enviou 450 engenheiros para apoiarem directamente esta segunda fase a qual está a ser desenvolvida pelo sector privado e uma vez concluída permitirá ao novo porto receber navios de carga de 100 mil toneladas e petroleiros de 200 mil toneladas.

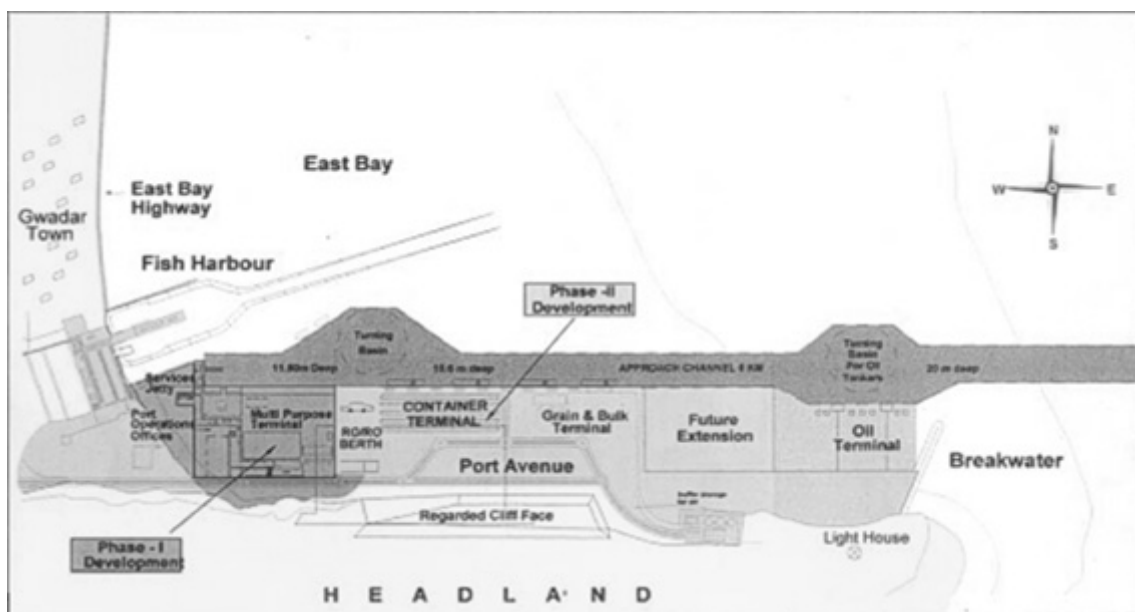


Figura 3 - As duas fases de construção do porto de Gwadar<sup>36</sup>.

A futura cidade de Gwadar pretende vir a ser uma réplica da do Dubai com uma panóplia de infraestruturas hoteleiras e de serviços disponíveis progressivamente à medida que a segunda fase fôr sendo concluída.

### 3. A importância estratégica do porto para o Paquistão

O projecto do porto de Gwadar pode ser comparado em termos de ambição geopolítica aos portos de Jebel Ali e Rashid nos Emiratos Árabes Unidos, e Salalah em Oman.<sup>27</sup> A sua entrada em funcionamento, ainda que restrita por enquanto à primeira fase, veio colocar a nova “jóia da coroa portuária” paquistanesa em competição directa com os supracitados portos mas também, e não menos importante, com os portos iranianos de Bandar Abbas e Chahbahar.<sup>28</sup>

Ainda que possa desviar parte do tráfego marítimo de Jebel Ali, Rashid e Salalah, o porto de Gwadar uma vez concluída a segunda fase constituirá um enorme concorrente principalmente para os dois portos iranianos, especialmente no que concerne ao nível do petróleo e do gás natural, uma vez que Bandar Abbas e Chahbahar estão severamente condicionados em termos de tecnologia e de capacidade para operarem grandes navios. O porto de Bandar Abbas só tem dois terminais petrolíferos e o de Chahbahar duas pequenas docas. Após a conclusão da segunda fase, Gwadar ficará com três terminais petrolíferos, o que associado às infraestruturas de apoio em fase de construção o tornam muito mais atraente para as empresas de navegação.

A sua licença de operação e gestão para os próximos 25 anos foi concedida à empresa *Port of Singapore Authority* em detrimento da *Dubai Ports World*, a qual irá beneficiar do estatuto concedido ao porto de isenção de taxas durante os próximos 40 anos.<sup>29</sup>



Inicialmente, Musharraf estava mais inclinado para conceder a concessão à empresa do Dubai, mas por pressão chinesa e devido às fortes ligações comerciais desta com os Estados Unidos onde opera vários portos, Pequim encarou-a como uma potencial fonte de recolha de informações por parte dos norte-americanos sobre os movimentos de navios de guerra chineses na futura base naval que estará concluída em 2010. O General acabaria por ceder à pressão chinesa e autorizou a entrada no concurso da PSA induzindo a *Dubai Ports* a desistir do mesmo.

A empresa subsidiária da PSA a *Concession Holding Company* (CHC) comprometeu-se a investir nos próximos cinco anos 550 milhões de dólares, uma pequena fracção daquilo que se estima venha a ser um investimento e uma geração de lucros respectivamente de 23.6 mil milhões de dólares e 42.2 mil milhões de dólares.<sup>30</sup>

Com estas expectativas de investimento e de lucros, Gwadar pretende ser um “porto placa giratória” (*hub*) o qual se define como o centro de um sistema de distribuição de carga entre vários portos de menores dimensão ou terminais terrestres de carga (*spokes*).<sup>31</sup> O que transforma um porto num *hub* não é apenas a sua dimensão geral, as infraestruturas de apoio, taxas aduaneiras atractivas, áreas de armazenamento adequadas e gestão informatizada das cargas, a capacidade de carregar e descarregar navios rapidamente e de transferência da carga para camiões; mas acima de tudo a sua localização estratégica face à origem e ao destino final do tráfego de contentores e de petroleiros.

Tendo em consideração os elevados volumes de comércio gerados pela China, Índia, e pelas economias em crescendo do Sul da Ásia, é compreensível a necessidade de uma maior diversidade de opções portuárias nesta região, pelo que não havendo mais nenhuns portos a serem construídos ou em fase de planeamento, Gwadar tem a vantagem de poder funcionar como um potente imã de atracção de um largíssimo volume de tráfego comercial marítimo e terrestre, catalizado por uma crescente procura mundial de petróleo que se tem cifrado num aumento anual de 2.75 por cento segundo o Banco Mundial.<sup>32</sup>

Pequim pretende construir uma refinaria e um complexo petroquímico com uma capacidade inicial de produção anual da ordem dos 10 milhões de toneladas após os primeiros três anos que poderá ser expandida até aos 21 milhões sete a nove anos depois e 63 milhões quinze anos após o início do seu funcionamento. Ao abrigo de um memorando de entendimento assinado entre o Paquistão e a China, a *Great United Petroleum Holding Company* (GUPC) iniciou estudos de viabilidade e de preparação de trabalhos de terraplanagem para a futura cidade petroquímica em Dezembro de 2006.<sup>33</sup>

A cidade petroquímica - um projecto em duas fases - será parte de uma mega-cidade petrolífera que será construída em Gwadar (com uma área atribuída de 5 060 hectares), e que contemplará nesta segunda parte a construção de uma gigantesca refinaria e de um complexo logístico petroquímico de armazenamento.

Paralelamente a Câmara de Petróleo Chinesa também demonstrou interesse no plano de investimento de 12.5 mil milhões de dólares na Zona de Energia do Porto de Gwadar (ZEPG) que se estima seja capaz de atrair investimentos na ordem dos 13 mil milhões de dólares, tendo os dois países estabelecido uma *joint-venture* denominada de *Pak-China Energy and Trade Cooperation Promotion Association* com o objectivo de acertarem os incentivos fiscais e as taxas preferenciais necessárias ao estabelecimento da ZEPG.

Tabela 1 - Reservas Energéticas Existentes na Ásia Central<sup>34</sup>

<b>País</b>	<b>Petróleo</b> (milhões de barris)	<b>Gás Natural</b> (centenas de milhares de milhões de metros cúbicos)	<b>Carvão</b> (milhões de toneladas)
Cazaquistão	5,417	65	37,479
Quirgistão	40	0.2	895
Tajiquistão	12	0.2	Mínimas
Turcomenistão	546	101	Mínimas
Uzbequistão	594	66.2	Mínimas
<b>Total</b>	<b>6,609</b>	<b>232.6</b>	<b>38,374</b>

O Sultanato de Oman concedeu um empréstimo no valor de 7 milhões de dólares para a ampliação do aeroporto existente em Gwadar, mas arrancou entretanto um projecto no sentido de se construir um aeroporto internacional a 26 quilómetros a Nordeste do actual com um custo estimado entre 200-250 milhões de dólares.

A Empresa Chinesa de Engenharia de Portos ganhou o contrato desta nova construção não deixando de ser interessante fazer notar que este futuro aeroporto irá ser operado pelo Exército e Força Aérea do Paquistão ao contrário dos restantes aeroportos civis do país que são geridos pelo Departamento de Aviação Civil.<sup>35</sup>

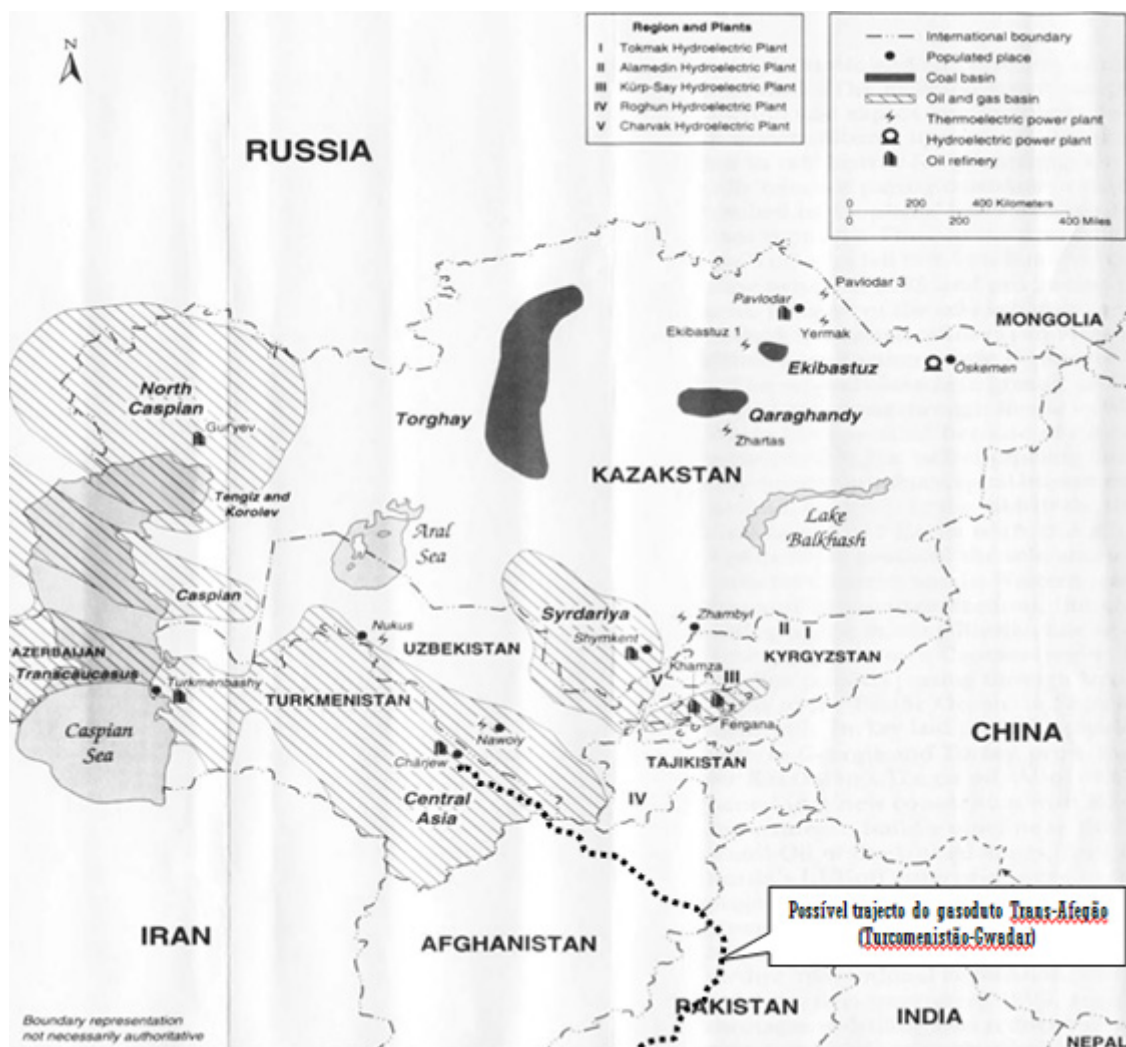
O Banco Asiático para o Desenvolvimento atribuiu uma verba de 500 milhões de dólares para a construção de estradas e de uma linha de caminho-de-ferro ligando a província do Baluchistão às províncias que fazem fronteira com o Afeganistão onde estão a decorrer trabalhos de construção e existem projectos para a ampliação da rede estradal do país com ligação à Ásia Central, assim a situação de segurança o permita.

O Ministro dos Caminhos-de-Ferro paquistanês, Rashid Ahmad, declarou que o seu Ministério está empenhado na construção das linhas Havelian-Kashghar (China) e Quetta-Candahar (Afeganistão) estimando que o custo total das ligações de Gwadar à rede nacional de caminhos-de-ferro ronde os 1.25 mil milhões de dólares.<sup>36</sup> Desta verba, a China já financiou 750 milhões de dólares em duas tranches. A primeira no valor de 250 milhões em 2001 e a segunda em Março de 2003 no valor de 500 milhões de dólares.<sup>37</sup>

A 6 de Fevereiro de 2007 numa reunião em Lahore um consórcio sino-paquistanês de que fazem parte as empresas chinesas *Dongfang Electricity Corporation* e o Instituto nº 2 de Pesquisa e Design da China assinaram um acordo no sentido de se iniciarem os planos com vista à construção de uma linha de caminho-de-ferro entre Havelian (no extremo Ocidental da auto-estrada de Karakorum no Punjab) e Khunjrab na fronteira sino-paquistanesa, numa distância de 750 quilómetros. Esta linha passará pelo disputado território de Caxemira estimando-se que cerca de seis mil engenheiros e trabalhadores chineses venham a ser envolvidos nesta construção que passará perto do sector de Kargil em torno do qual a Índia e o Paquistão travaram uma batalha em 1999. Posteriormente será feita uma ligação entre Havelian e Gwadar.

Quanto à rede viária está em fase de planeamento a construção de uma auto-estrada ligando Gwadar-Pangjur-Chaghi-Rabat-Herat (no Leste do Afeganistão) e daqui para a Ásia Central. Outra estrada em construção é a que liga Gwadar-Quetta-Chaman. No entanto esta vertente da rede de comunicação viária tem vindo a sofrer vários atrasos fruto essencialmente da conturbada situação política interna no Paquistão.

Também é importante realçar que esta plêiade de projectos de construção de uma rede estradal e ferroviária por muito bons que sejam devem ter em linha de conta as rigorosas condições climatéricas das áreas que atravessam as quais limitarão consideravelmente o tráfego durante os meses de Inverno. Por exemplo, a auto-estrada de Karakorum que atravessa o desfiladeiro de Khunjerab fica normalmente interrompida durante seis meses por ano devido aos fortes nevões que assolam a região.



Fonte: Lutz Kleveman (2003); *The New Great Game: Blood and Oils in Central Asia*; New York; Atlantic Monthly Press.

O projecto de um gasoduto Trans-Afegão com a extensão de 1400 quilómetros ligando o Turcomenistão a Gwadar foi também reactivado, estando previsto o arranque da sua construção após a conclusão da segunda fase do porto onde estão inseridos os dois terminais petrolíferos e a construção de uma estação de liquidificação de gás para fins de exportação (veja-se figura 4).<sup>38</sup> A concretizar-se, este projecto será uma alternativa atraente - assim a situação de segurança no Afeganistão o permita - ao escoamento das reservas energéticas das Repúblicas da Ásia Central, visto que a distância de Kusha no Turcomenistão até Gwadar é de 1 200 quilómetros contra os 3 400 quilómetros que a distanciam do porto mais próximo (Odessa, no Mar Negro).<sup>39</sup>

Se tal plano se materializar, produtos oriundos da Rússia poderão passar a circular por esta rota que será uma alternativa a considerar seriamente ao transporte via portos do Mar Báltico, Mar do Norte, Oceano Atlântico, Mar Mediterrâneo, Canal do Suez e Sul da Ásia, permitindo poupar cerca de 20 dias e reduzir o custo por contentor entre os 400 e os 500 dólares.<sup>40</sup>

O Afeganistão será um dos Estados que mais irá beneficiar com este projecto pois possui dos maiores depósitos mundiais de cobre, de ferro bem como reservas não exploradas de petróleo, gás natural, carvão e pedras preciosas.<sup>41</sup>

Por fim, e no plano interno do Estado paquistanês, a marginalizada província do Baluchistão onde abundam recursos minerais que até agora não podiam ser explorados devido a uma deficiente rede de comunicação rodoviárias e ferroviárias, vê agora a reactivação de projectos como o da auto-estrada Gwadar-Saindak o qual visa a extracção e produção de ouro e cobre existente nesta última área, tornarem-se economicamente rentáveis.<sup>42</sup>

Pelo potencial de atracção de investimento deste porto e pelas expectativas tão elevadas atrás referidas, acredita-se que se poderão localizar em Gwadar indústrias pesadas e de tecnologia de ponta, fábricas de processamento de pescado, instalações de armazéns frigoríficos, estações de dessalinização, empresas de serviços, empresas de reparação naval e de camiões, hospitais e clínicas, hotéis, serviços de *ferry-boats* para Carachi, Oman e Dubai, etc.

Este *boom* económico, a concretizar-se, gerará uma autêntica revolução social, reduzindo drasticamente a taxa de desemprego não apenas na província como em todo o país, funcionando como um atractivo à movimentação de pessoas das sobrelotadas cidades de Carachi e Islamabad.<sup>43</sup>

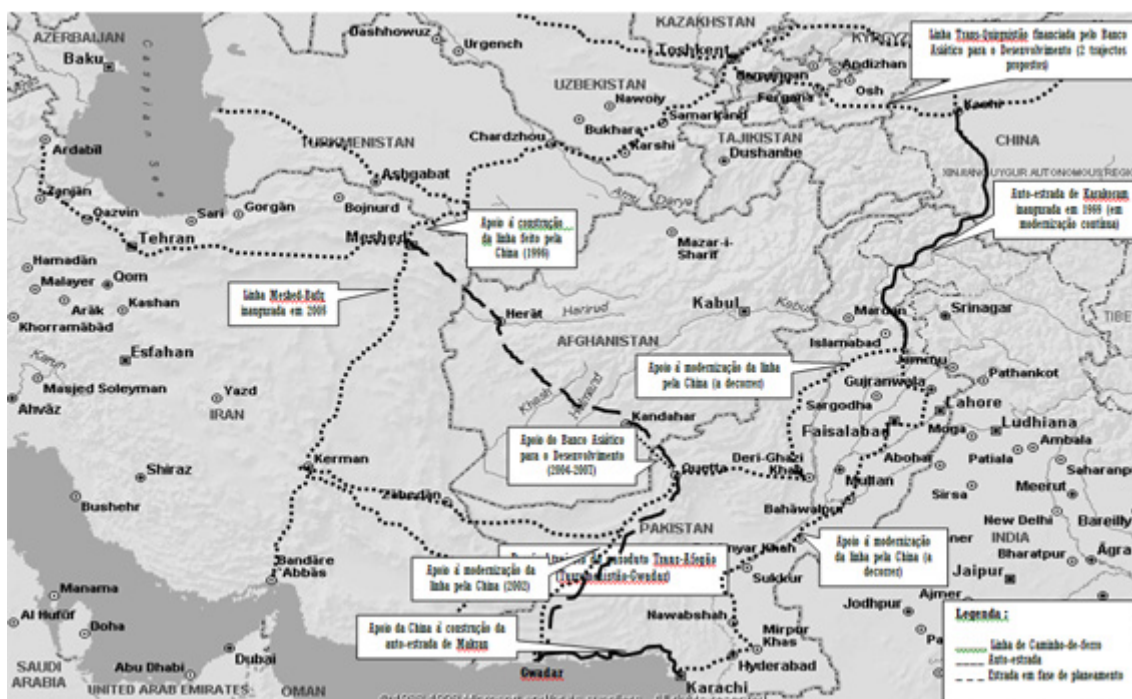


Figura 5 - O Corredor Sudoeste da China em Direcção ao Mar

#### **4. A importância estratégica do porto para a China**

No plano geopolítico os fortes laços de cooperação entre a China e o Paquistão permitiram-lhe desde cedo obter uma maior esfera de influência no Sul da Ásia, bem como estabelecer uma ponte entre o mundo muçulmano e Pequim. No plano geoestratégico para a China, o Sul da Ásia, África e mesmo a Europa ficam mais perto através do Oceano Índico do que a costa Ocidental dos Estados Unidos através do Oceano Pacífico. Actualmente a China não tem qualquer capacidade de interferir militar e eficazmente no Oceano Índico, ainda que venha a aumentar paulatinamente o seu capital de influência na região.

Em 1992, o Departamento Geral de Logística do Exército Popular de Libertação enunciou um plano de expansão da Marinha ao abrigo do qual a expansão das capacidades navais chinesas teria de passar pela construção de três grandes bases navais e o incremento das visitas e escalas de navios de guerra a países situados no Oceano Índico.<sup>44</sup>

O histórico ressentimento chinês quanto ao desígnios hegemónicos indianos sobre o Índico por chocarem com as suas ambições de influência regional, são ainda mais acentuados pelo aumento da presença militar norte-americana na região após os atentados de 11 de Setembro de 2001, que na perspectiva de alguns estrategistas chineses tende a coarctar os objectivos de segurança, de maior crescimento económico e controlo de fontes energéticas do país.<sup>45</sup> Adicionalmente o domínio naval de Washington no Golfo Pérsico não deixa de causar sérias preocupações a Pequim relativamente à possibilidade de o fluxo petrolífero oriundo desta região - e que perfaz actualmente 60 por cento das necessidades energéticas da China - poder ser cortado pelos Estados Unidos em caso de conflito no Estreito de Taiwan.<sup>46</sup>

Neste contexto geoestratégico o interesse chinês em Gwadar, Sittwe e, em menor escala, em Hambantota torna-se óbvio. Ainda que possa investir, como tem feito, na construção de *pipelines* continentais de países produtores de petróleo na Ásia Central em direcção ao seu território, em 2025, quase três quartos das importações de petróleo da China terão de atravessar o Oceano Índico e o infestado de piratas Estreito de Malaca, o que virtualmente obriga a uma diversificação das rotas marítimas.

Para fazer face a um potencial cenário de ruptura do tráfego no Estreito de Malaca, os estrategistas chineses desenvolveram dois planos de contingência. O primeiro contempla que os petroleiros naveguem até Gwadar de onde o petróleo e o gás natural será enviado via *pipelines* por território paquistanês - passando por Caxemira - até Xinjiang. O segundo plano prevê o envio de crude e gás natural por *pipelines* até Kunming (Yunnan) a partir de Sittwe em Mianmar. Nesta perspectiva ambos os portos têm uma dupla importância: são plataformas de transporte continental de petróleo e gás natural e de segurança energética chinesa, e associados à construção de uma rede estradal e ferroviária em direcção a duas das províncias menos desenvolvidas da China (Xinjiang e Yunnan) funcionam como motores de desenvolvimento económico destas. Também é de

realçar a relativa importância do porto de Kyaukpyu em Mianmar o qual poderá vir a servir como uma placa giratória de exportações de produtos chineses vindos por via terrestre da cidade chinesa de Kunming até ao porto de Sittwe de onde poderão ser enviados para Chittagong no Bangladesh, Rangum (Mianmar) e Calcutá (Índia).<sup>47</sup>

No entanto existe ainda mais uma possibilidade que passa pela construção de um canal no istmo de Kra que é o local mais estreito no Sul da península da Tailândia e que poderia permitir ligar linearmente o Oceano Índico e Pacífico. Os estudos de engenharia e de viabilidade financeira iniciaram-se à cinco anos e ainda prosseguem.

Quanto ao porto de Hambantota, o Sri Lanka concordou em conceder à China as mesmas facilidades conferidas à Índia no porto de Trincomallee. Ainda que com reduzida importância económica para a China, este porto será relevante dado o seu potencial como escala técnica e de reabastecimento de navios de guerra chineses bem como de posto de vigilância das instalações e actividades marítimas, espaciais e nucleares indianas localizadas no Sul do subcontinente.

Não dispondo por enquanto a China de uma Marinha de Guerra com capacidade de patrulhamento oceânico permanente, a presença em Gwadar, Sittwe e Hambantota materializa assim possíveis “postos de escuta e de monitorização” da actividade naval norte-americana no Golfo Pérsico, indiana no Mar Árábico e de uma possível cooperação marítima entre estes dois Estados no Oceano Índico.

Assim pode-se compreender o actual e impressionante empenho chinês na construção de infraestruturas no Paquistão sendo provavelmente o início de um processo bem consolidado e de longo prazo de aumento da influência de Pequim na região do Sul da Ásia.<sup>48</sup>

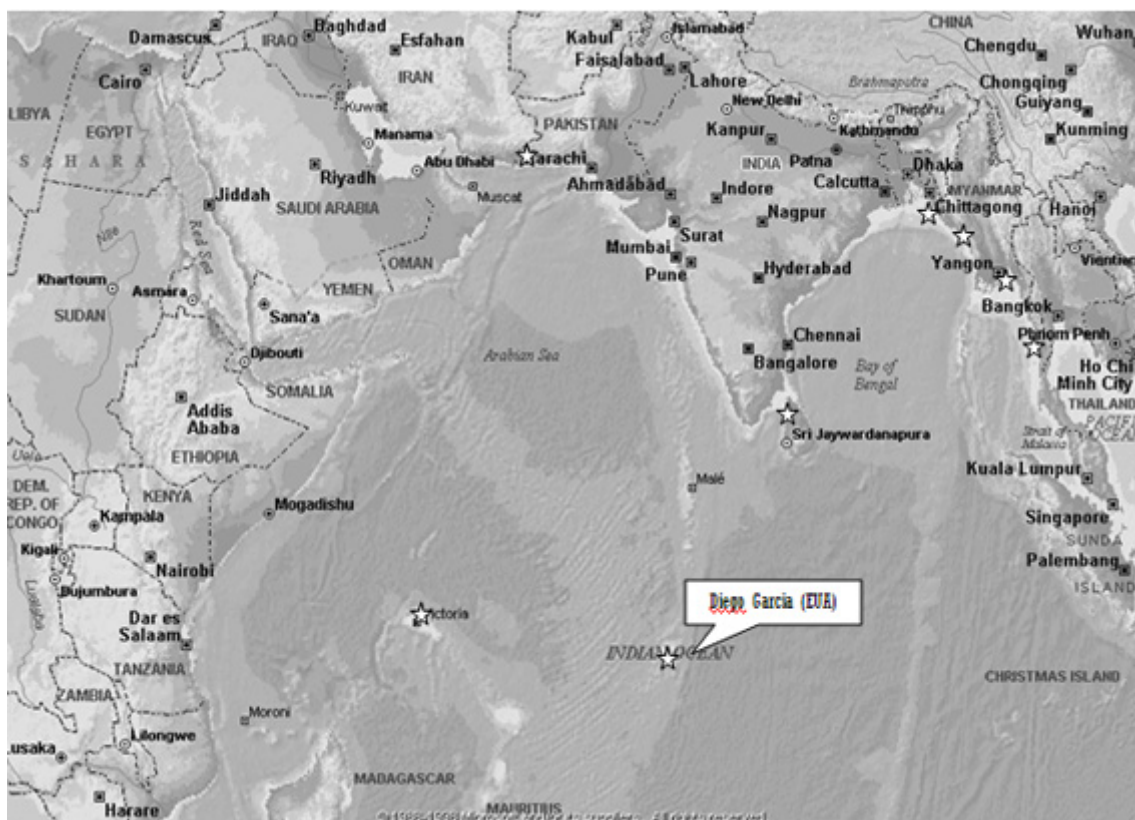


Figura 6 - Os Pontos de Apoio Naval da China no Oceano Índico

Neste contexto, o porto de Gwadar - em conjugação com a auto-estrada de Karakoram, a auto-estrada China-Mianmar que vai até aos portos deste último país e que a China está apoiar na sua remodelação - o porto de Hambantota no Sri Lanka, e especulando um pouco, um outro ponto de apoio nas Seichelles, deverão servir como um trampolim para uma presença naval mais activa por parte de Pequim no Oceano Índico em apoio dos seus interesses económicos, marítimos e continentais tanto face ao Golfo Pérsico e à costa Oriental de África, como face às Repúblicas da Ásia Central.<sup>49</sup>

Para a região autónoma de Xinjiang Gwadar é bastante importante, pois a extremidade mais a Sul desta província chinesa situa-se a cerca de 4 500 quilómetros de distância do porto chinês mais próximo, mas apenas a 2 500 quilómetros de Gwadar. O porto pode passar a ser utilizado pela China como uma rota para as exportações das suas províncias Ocidentais, o que em conjugação com a já existente auto-estrada de Karakoram que liga os dois países e a construção de uma derivação (já projectada) que a ligue a Gwadar via Ratodero-Khuzdar, permite extrapolar com facilidade uma primeira justificação para o empenhamento chinês no projecto do porto e da construção de infraestruturas e redes estradais e ferroviárias adjacentes.<sup>50</sup>

Em resumo o porto de Gwadar tem um objectivo económico tripartido para a China. Primeiro, permitirá integrar ainda mais a economia paquistanesa na economia chinesa através do *outsourcing* de bens de baixa sofisticação tecnológica, da absorção de mão-de-



obra, de incremento da produção industrial intensiva a qual poderá transformar o Paquistão numa “fábrica gigante”. Segundo, permitir o acesso aos mercados da Ásia Central tanto para importações de petróleo e gás natural pela China como pela exportação de produtos chineses para estes mercados.<sup>51</sup>

Em Abril de 2006 numa reunião bilateral entre os Ministros da Energia foi formalizada a intenção de transformar o Paquistão num corredor petrolífero vindo e indo para a Ásia Central e Golfo Pérsico capaz de abastecer a China. A concretizar-se o estatuto e a influência regional paquistanesa aumentará consideravelmente.<sup>52</sup> Por último poderá permitir mitigar a instabilidade social existente em Xinjiang através da infusão de fluxos financeiros destinados ao apoio ao desenvolvimento desta região autónoma em consonância com as nações islâmicas do Paquistão, Afeganistão, Cazaquistão, Quirgístão, Tajiquistão e Uzbequistão.

## **5. Potencialidades e vulnerabilidades do projecto para o futuro da relação sino-paquistanesa no contexto regional**

Ainda antes dos atentados de 11 de Setembro de 2001, já o então Presidente norte-americano Bill Clinton, aquando da sua visita à região havia afirmado que o Sul da Ásia era a “área mais perigosa de todo o planeta”, muito devido à disputa nuclear entre a Índia e o Paquistão.<sup>53</sup>

A subsequente “guerra ao terrorismo” e a invasão do Afeganistão veio colocar o Paquistão na linha da frente deste combate, acentuando a complexidade da situação geoestratégica do país, cuja a percepção norte-americana sobre a crescente presença chinesa em Gwadar tem assumido contornos de cada vez maior desconfiança. Na verdade, e dentro de parâmetros estratégicos restritos, o acordo nuclear entre os Estados Unidos e a Índia e uma cada maior sintonia de posições entre as duas capitais, pode servir para tentar nivelar os pratos do equilíbrio geoestratégico regional face a esta “incursão territorial chinesa” no Índico através do seu aliado de trinta anos<sup>54</sup> e a um crescente descontentamento norte-americano face ao papel do Paquistão no combate ao terrorismo no Afeganistão.<sup>55</sup>

Historicamente, esta atitude de Washington face a Islamabade enquadra-se num padrão de relacionamento bilateral de “altos e baixos” pautado por uma aliança e parcerias próximas durante as presidências de Dwight Eisenhower, Richard Nixon e Ronald Reagan e forte tensão durante as administrações de John Fitzgerald Kennedy, Lyndon Johnson, Jimmy Carter e Bill Clinton.<sup>56</sup>

O futuro do Afeganistão afigura-se como primordial para a influência norte-americana nas Repúblicas da Ásia Central e dos recursos energéticos que estas possuem. Os atentados de 11 de Setembro de 2001 permitiram aos Estados Unidos trazerem um “velho mas esquivo aliado” (Paquistão) para o seu campo de apoio mas também permitiu

reabrir uma possível rota alternativa ao petróleo e gás natural oriundo da Ásia Central e cuja a opção economicamente mais viável até então era a que passava pelo Irão, algo que era politicamente inaceitável pela administração norte-americana, não obstante a preferência das principais multinacionais petrolíferas norte-americanas.<sup>57</sup>

O Irão pela sua localização geopolítica no Golfo Pérsico permite-lhe controlar a passagem dos petroleiros ao longo de toda a sua costa e mais criticamente no Estreito de Ormuz, na vicinidade do qual Teerão realiza exercícios navais anuais dos quais resultam temporárias mas inerentes flutuações no preço do crude nos mercados mundiais. O país vê o seu interesse no Oceano Índico como uma extensão natural da sua localização na entrada do Golfo Pérsico.

O projecto de construção de um gasoduto submarino até à Índia é um dos mais ambiciosos lavrados pelo governo teocrático do Irão o que em complemento com o porto de Chahbahar pode funcionar como uma via de exportação não apenas do seu gás natural mas também daquele oriundo do Turcomenistão, permitindo romper um cerco geopolítico e tecnológico (no sector petrolífero) imposto pelos Estados Unidos e seus aliados que têm impedido a construção de oleodutos e gasodutos oriundos do Mar Cáspio que passem pelo território da República Islâmica como forma de limitar a sua influência regional.

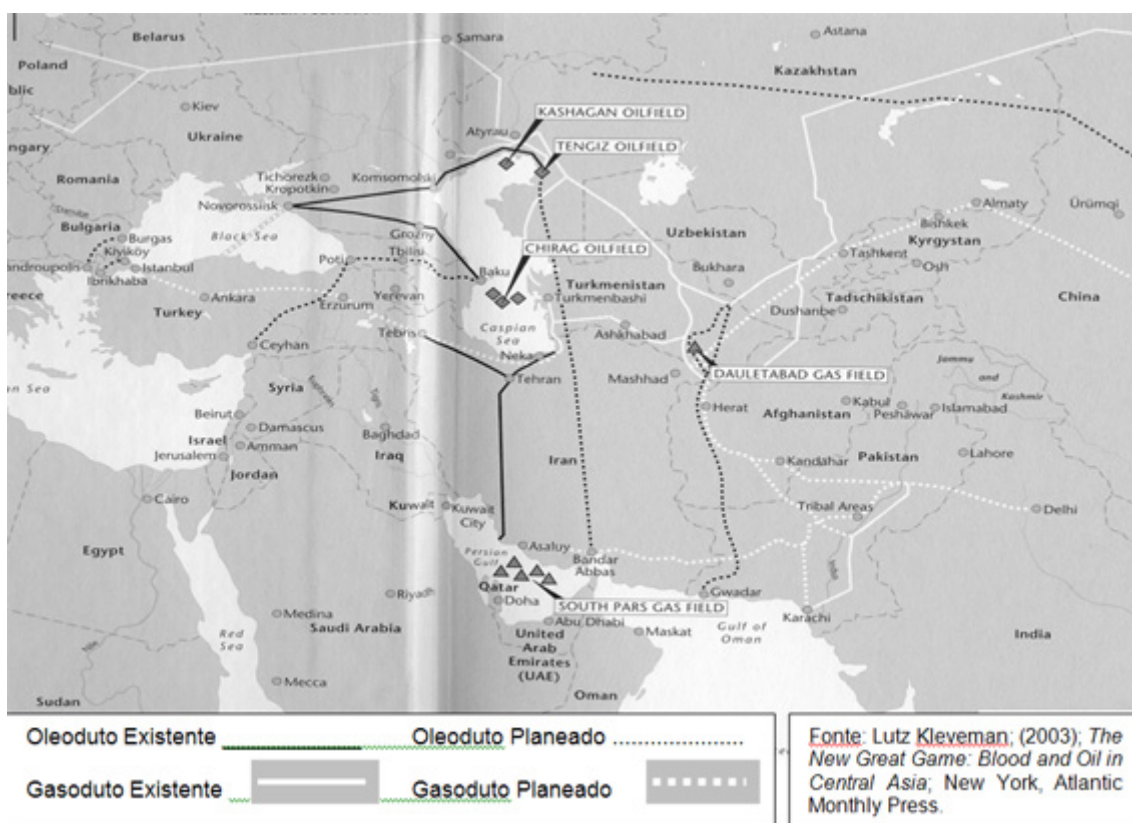


Figura 7 - A Rede de Oleadutos e Gasodutos na Ásia Central

Ainda que Teerão tenha desenvolvido relações normalmente calorosas com Islamabad<sup>58</sup>,

a construção do porto de Gwadar devido a este isolamento internacional, poderá restringir ainda mais o tráfego nos seus portos de Chahbahar (construído com o apoio indiano) e Bandar Abbas o que poderá azedar a dinâmica política bilateral.

No que diz respeito à Índia, 97 por cento do seu comércio internacional é feito através do Oceano Índico, pelo que se compreende que este seja o único país com o potencial económico, militar e político capaz de dominar este Oceano, o qual os estrategistas indianos sempre encararam como uma zona de segurança inclusiva, à semelhança do que as Caraíbas representam para os Estados Unidos e a península coreana para a China.<sup>59</sup>

Com efeito a nova doutrina naval indiana (publicada em Maio de 2004) enfatiza especificamente a necessidade do país em manter a segurança das suas rotas de fornecimentos energia e contrabalançar a crescente influência chinesa no Oceano Índico como parte de uma tríade de forças nucleares - materializada pela capacidade em lançar armas nucleares através de vectores terrestres, marítimos e aéreos - e de desenvolvimento de uma Marinha com capacidade permanente de patrulhamento oceânico.<sup>60</sup>

O seu impressionante crescimento económico à semelhança do da China necessita de recursos energéticos e de matérias-primas cuja a proximidade e disponibilidade nas Repúblicas da Ásia Central tornam imperioso o desenvolvimento de laços de cooperação com estas.<sup>61</sup> Pode-se afirmar que a seguir à segurança alimentar, a segurança energética é a maior preocupação estratégica da Índia. Neste contexto, para esta seria preferível que o petróleo e o gás natural destas fosse direccionado para os portos iranianos e daí transportado por petroleiros ou por gasoduto submarino até ao seu território, contornando a dependência resultante de uma rota terrestre que passe pelo seu adversário paquistanês.<sup>62</sup>

A oposição norte-americana atrás referida tem sido um grande obstáculo às intenções indianas, pelo que se desenvolveram algumas iniciativas positivas no que concerne a este “pequeno grande jogo”. Em Janeiro de 2005 a Índia patrocinou o primeiro encontro ministerial entre países exportadores de petróleo do Médio Oriente e países asiáticos importadores, onde o Ministro do Petróleo indiano, Mani Shankar Aivar, apelou à criação de uma malha pan-asiática de petróleo de forma a terminar com o domínio Ocidental. A iniciativa parece ter gerado alguns frutos pois a reunião de 2006 foi co-organizada pela Arábia Saudita e pelo Japão.

No entanto “à cautela” e para não ficar atrás da China nesta “corrida por pontos de apoio naval” a Índia iniciou um projecto de possível construção de um porto de águas profundas em Dawei no Sul de Mianmar tendo sido classificado pelo Ministro dos Transportes de Rangum como uma das prioridades entre os programas do Grupo de Cooperação Económica BIMST (Bangladesh, Índia, Mianmar, Sri Lanka e Tailândia) ao qual se juntaram recentemente o Butão e o Nepal.

Em 2006 foi assinado um acordo tripartido entre os Ministros dos Negócios Estrangeiros

da Índia, Mianmar e Tailândia com vista ao desenvolvimento de uma auto-estrada com cerca de 1 400 quilómetros entre os respectivos países.

Em Janeiro de 2006 foi ainda assinado um acordo de princípio com vista à construção e operação de um *pipeline* de transporte de gás natural de Mianmar para a Índia via Bangladesh, com um custo estimado em mil milhões de dólares.

A construção do porto de Dawei é igualmente importante para a Marinha indiana no que concerne à materialização do seu ambicioso projecto de organização de um Comando Naval Oriental em Port Blair nas ilhas de Nicobar sitas no Mar de Andaman, qual ficará praticamente em frente a Dawei.

O Irão, a Índia e o Paquistão entabularam negociações com vista ao estabelecimento de um acordo que permita a construção de oleoduto e de um gasoduto que passe por território paquistanês vindo do Irão para Índia, ao mesmo tempo que Nova Deli e Islamabad têm efectuado consultas mútuas quanto à possibilidade de materialização do oleoduto Turcomenistão-Afeganistão-Paquistão (TAP) mas que tenha uma derivação a partir de Candahar que corte ao meio o território paquistanês (via Baluchistão) em direcção a Nova Deli.<sup>63</sup>

Esta proposta indiana é compreensível tendo em consideração os dois principais objectivos da sua política externa face ao Afeganistão: contrabalançar a expansão paquistanesa na Ásia Central e recorrer ao território deste como uma rota alternativa de acesso àquela, sem ficar dependente do seu adversário, e numa perspectiva macro-estratégica da própria China (devido à parceria de longa data desta com o Paquistão).<sup>64</sup>

Para o Afeganistão a construção do porto de Gwadar em paralelo como o *pipeline* TAP é extremamente benéfico economicamente. O porto pela sua maior proximidade - se comparado com o de Carachi - pode potenciar a aceleração do processo de reconstrução nacional, desde que a situação de segurança o permita, enquanto que a construção do TAP poderá gerar lucros anuais de 300 milhões de dólares.<sup>65</sup>

O interesse chinês no porto de Gwadar pode-se resumir aos seguintes três vectores estratégicos: (1) consolidar a sua *entente* com o Paquistão; (2) diversificar e aumentar a segurança das suas rotas de importação de petróleo e gás natural; e (3) alargar a sua presença no Oceano Índico.<sup>66</sup>

O vector energético é importante realçar por dois aspectos. A Rússia possui actualmente uma produção petrolífera que tende a aproximar-se da da Arábia Saudita, ainda que aos olhos de Pequim não seja um fornecedor de grande confiança, como viu demonstrado recentemente quando Moscovo optou pela proposta japonesa de construção de um *pipeline* entre Angarsk e Vladivostok por forma a abastecer o mercado japonês em detrimento da proposta chinesa de construção de um outros *pipeline* entre Angarsk-Daqing. Neste campo os parceiros privilegiados da China têm sido a Arábia Saudita, seguida de Angola e do Irão com o Cazaquistão a ser o seu mais fiável fornecedor entre

as Repúblicas da Ásia Central.

Numa análise estratégica paralela não deixará de ser interessante continuar a monitorizar os esforços de Teerão no sentido de se continuar a aproximar dos Estados asiáticos obstando à pressão norte-americana e europeia e empregando como trunfo o seu enorme potencial petrolífero e de gás natural, como tem sido o caso concreto das recentes relações com a Índia e do Japão. Nesta dinâmica, a China não quererá ficar para trás e neste caso possui um historial de relacionamento com o Irão que a beneficia claramente face aos seus competidores mais directos.<sup>67</sup> Na verdade, Pequim espera que a relação de cooperação sino-iraniana se transforme numa *entente* do tipo sino-paquistanesa, que seja capaz de transcender uma eventual mudança de regime no Irão como sucedeu por várias vezes no Paquistão.

A China partilha com o Paquistão um interesse comum em conter a Índia. Partilha com o Irão um interesse comum (ainda que não imediato) em conter os Estados Unidos no Golfo Pérsico. Nesta óptica não deixa de ser pertinente realçar que o apoio chinês ao programa nuclear e militar paquistanês tem sido mais denso do que aquele que diz respeito ao Irão. Uma razão para esta diferença prende-se com o facto de os potenciais custos associados em apoiar o Irão contra os Estados Unidos serem substancialmente maiores do que aqueles associados ao apoio do Paquistão face à Índia. A Índia não está inclinada, e talvez não seja capaz de, penalizar a China pelos laços militares e nucleares com o Paquistão, ao contrário do que os Estados Unidos podem fazer por um apoio “menos regulamentado” por parte da China ao Irão.

Em suma, a entrada em pleno funcionamento da segunda fase do porto de Gwadar em 2010 necessita de ser gerida com alguma sensibilidade e acuidade político-estratégica por parte de Islamabade face aos Estados Unidos, à China e à Índia, isto se quiser rentabilizar de forma maximal o potencial económico deste projecto vital no plano interno, mas não menos importante no plano regional, não obstante declarações mais populistas como a do Ministro da Informação, Sheihk Rashid Ahmad, feitas na véspera da visita do Presidente George Bush ao Paquistão, e nas quais afirmou publicamente que Islamabade estaria sempre ao lado de Pequim caso os Estados Unidos tentassem implementar uma estratégia de cerco à China.<sup>68</sup>

Se atentarmos no incremento quase exponencial da presença militar norte-americana no Golfo Pérsico conseguimos de certa forma compreender melhor as preocupações e a estratégia seguida pela China. Desde a proclamação da República Islâmica do Irão em 1979 que os Estados Unidos através da Doutrina Carter; da criação em 1983 da Força de Reacção Rápida e da implantação de um Quartel-General Regional para o Golfo Pérsico por parte de Ronald Reagan; da expansão da base naval de Diego Garcia; do pré-posicionamento de abastecimentos e equipamento em torno do Golfo Pérsico; da construção de bases e melhoria de infraestruturas militares no Egipto, Quénia, Arábia Saudita, Qatar, Bahrein e Kuwait; da intervenção militar no Iraque em 1991, posteriormente na Somália e por fim e mais recente e novamente no Iraque, não deixam de originar sérias apreensões a Pequim isto se considerarmos que antes de 1979 esta era

uma área de interesse periférico para os Estados Unidos.

O porto de Gwadar vem consubstanciar mais uma peça que é movimentada no complexo jogo de xadrez geopolítico que envolve o Golfo Pérsico e a Ásia Central e no qual o Paquistão pretende vir a ter um papel mais determinante e influente.

Como sublinha Ammad Hassan: (1) o porto de Gwadar pode gerar os recursos necessários ao renascer económico do Paquistão; (2) mas sem estabilidade não há crescimento económico; (3) sem crescimento económico não há estabilidade; (4) sem recursos não há crescimento económico; (5) sem infraestruturas não há recursos; (6) sem dinheiro não há infraestruturas; (7) sem regras não há dinheiro; (8) sem dinheiro não há segurança; (9) sem cooperação regional alargada não há segurança; (10) sem esforços concertados não há cooperação.<sup>69</sup> Se uma ligação fracassar o projecto ruirá como um castelo de cartas, o que tendo em linha de conta a tradicional instabilidade político-militar da região não será de admirar. Veremos se Islamabad e Pequim conseguirão caminhar sobre o fio da navalha dado o volume de investimento efectuado...

---

\* Major de Infantaria. Sócio Efectivo da Revista Militar.

---

1 O porto de Carachi tem 27 docas e 3 terminais petrolíferos e movimenta em média cerca de 0.8 milhões *Twenty-Foot Equivalent Units* (TEU's) enquanto que o porto de Qasim que localiza a uns escassos 56 quilómetros do de Carachi pelo que se pode considerar uma extensão deste tem 7 docas multiusos e movimenta anualmente cerca de 0.42 milhões TEU's. Karachi Port Trust (disponível em <http://www.kpt.gov.pk>) e Port Qasim Authority (disponível em <http://www.portqasim.org.pk>). Acedido em 26 de Março de 2007. Os portos de Carachi e o de Qasim receberam respectivamente em 2006 a visita de 415 e 912 navios.

2 Em 2000 foi de 42 milhões de toneladas estimando-se que em 2015 atinja os 78 milhões. Environment Division, Government of Pakistan; "Pakistan's Response to Objectives of Agenda 21" disponível em <http://www.pakistan.gov.pk/divisions/environment-division/media/wssd-chp1.pdf> (acedido em 23 de Abril de 2007).

3 Board of Investment, Government of Pakistan; *Gwadar*; disponível em [http://www.pakboi.gov.pk/news\\_event/Gawadar.html](http://www.pakboi.gov.pk/news_event/Gawadar.html) (acedido em 14 de Abril de 2007). Gwadar fica a 460 quilómetros de distância de Carachi.

4 Veja-se Alexandre Carriço; (2006); *De Cima da Grande Muralha: Política e Estratégia de Defesa Territorial da República Popular da China, 1949-2010*; Lisboa, Prefácio.

5 Idem.

6 Onde monitoriza a actividade naval e de testes de mísseis indianos em Orissa.

7 Onde a China tem apoiado a construção e remodelação destes portos e bases navais e opera em conjunto estações de radar nas ilhas Coco e Kyaukpyu e uma estação de

satélites na ilha de Zadetkyi Kyun. A 12 de Março de 2007 a China assinou um contrato de construção de um porto em Hambantota no Sri Lanka com um custo estimado de 420 milhões de dólares dos quais 375 milhões serão chineses, ainda que se desconheça que parte deste montante é empréstimo e que parte é doação. O projecto será levado a cabo pela Companhia Chinesa de Engenharia de Portos (a mesma envolvida no porto de Gwadar) e a Empresa Hidro-Chinesa que construirá um terminal petrolífero e uma doca de 300 metros. As obras iniciar-se-ão em Junho de 2007, prevendo-se que a primeira fase esteja concluída dentro de três anos e a totalidade do projecto dentro de quinze. Disponível em <http://www.chindianews.net> (acedido em 13 de Março de 2007).

8 Regiões cada vez mais importantes para Pequim como fontes de recursos energéticos e de matérias-primas. Basta atentar no recente fórum China-África realizado em Pequim em Novembro de 2006 e que contou com a presença de 40 Chefes de Estado africanos.

9 O governo chinês pretende alargar o raio de acção da sua Marinha até ao Oceano Índico de acordo com o preconizado pelo antigo comandante da Marinha do Exército Popular de Libertação, o Almirante Liu Huaqing, que no início da década oitenta do século passado estipulou que até 2020 a China deveria ter a capacidade de patrulhar este Oceano. Os portos de Gwadar, Hambantota e Sittwe formam assim importantes pontos de apoio naval desta estratégia de segurança marítima à qual poderá vir a ser adicionada uma base nas Seichelles. Veja-se Alexandre Carriço; (2006); *De Cima da Grande Muralha: Política e Estratégia de Defesa Territorial da República Popular da China, 1949-2010*; Lisboa, Prefácio.

10 Existe um historial de cooperação bilateral neste campo, aplicada aos portos de Carachi e Bin Qasim.

11 Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China; "Treaty of Friendship, Cooperation and Good Neighbourly Relations between the People's Republic of China and the Islamic Republic of Pakistan". Disponível em <http://www.fmprc.gov.cn/eng/zilao3602/3604/default.htm> (acedido em 6 de Junho de 2006). Ester Pan; (2006); "China and Pakistan: A Deepening Bond"; Council on Foreign Relations. Disponível em [http://www.cfr.org/publication/10070/china\\_and\\_pakistan.html](http://www.cfr.org/publication/10070/china_and_pakistan.html). (acedido em 6 de Junho de 2006).

12 Veja-se Sam J. Tangredi (Ed); (2002); *Globalization and Maritime Power*; Washington, National Defense University Press; p. 4. Alex MacGillivray; (2006); *A Brief History of Globalization*; New York, Carroll & Graf; pp. 111-125.

13 Alfred Thayer Mahan; (1890); *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*; Boston, Little and Brown (1982 edition); p. 1. John Orme; (1997); "**The Utility of Force in a World of Scarcity**"; *International Security* nº3; pp. 138-167.

14 Leia-se a excelente investigação histórica de Peter Hopkirk; (1997); *The Great Game: The Struggle for Empire in Central Asia*; London, Kodanska Globe.

15 Enunciada aquando do discurso do Estado da União em 1980 pelo então Presidente Jimmy Carter e que estipula que qualquer tentativa por uma qualquer potência externa ao Golfo Pérsico para ganhar o controlo desta região será considerada pelos Estados Unidos como um ataque aos interesses vitais do país o qual será repellido por todos os meios necessários, incluindo a força militar.

16 Sobre os ensinamentos retirados deste conflito por parte do Paquistão veja-se Shireen M. Mazari; (2000); "Kargil: Misguided Perceptions"; Pakistan Institute for Air Defense Studies, disponível em <http://www.piads.com.pk/users/piads/mazari1.html>.

17 A 16 de Agosto de 2004 cinco paramilitares paquistaneses foram mortos e doze ficaram feridos num ataque dos nacionalistas baluches perto de Sui, onde se localizam as principais infraestruturas de armazenamento e transporte de gás natural do Baluchistão.

18 Por exemplo, o preço de um lote com 100 metros quadrados passou de 130 para 7 000 dólares. O porta-voz do Exército paquistanês, o Major-General Saukat Sultan, acusou a Índia de estar a apoiar as actividades terroristas dos independentistas baluches. Desde então os trabalhadores chineses passaram a ter escoltas do Exército paquistanês. Ziad Haider; (2005); "Baluchs, Beijing, and Pakistan's Gwadar Port"; *Georgetown Journal of International Affairs*, (Winter-Spring issue); p. 100. Disponível em <http://www.stimson.org/southasia/pdf/GWADAR.pdf>. (acedido em 19 de Junho de 2006). A 9 de Outubro de 2004 dois engenheiros chineses foram raptados quando trabalhavam no projecto da barragem de Gomal Zam no Sul do Waziristão região onde ciclicamente são efectuadas operações de captura de membros da *al-Qaeda*. A operação de resgate viria a vitimar um dos engenheiros. O apoio chinês a este projecto foi suspenso temporariamente, tendo sido reactivado seis meses depois após o Paquistão oferecer maiores garantias de segurança.

19 Desta vez as cerimónias fúnebres foram presididas pelo Ministro Paquistanês do Interior Aftab Ahmad Khan Sherpao e pelo Ministro de Estado Wasim Shehzad tendo o sub-Secretário dos Negócios Estrangeiros acompanhado o regresso dos corpos à China num avião C-130 da Força Aérea Paquistanesa. Disponível em <http://mofa.gov.pk/PR769.htm> (acedido em 19 de Fevereiro de 2006).

20 Disponível em [http://www.pakboi.gov.pk/news\\_event/](http://www.pakboi.gov.pk/news_event/) (acedido em 28 de Março de 2007).

21 Tarique Niazi; (2005); "Gwadar: China's Naval Outpost on the Indian Ocean"; *China Brief* nº4. Disponível em [http://www.jamestown.org/news\\_details.php?news\\_id=93](http://www.jamestown.org/news_details.php?news_id=93) (acedido em 3 de Março de 2005).

22 Board of Investment, Government of Pakistan; *Gwadar*; disponível em

[http://www.pakboi.gov.pk/news\\_event/Gawadar.html](http://www.pakboi.gov.pk/news_event/Gawadar.html) (acedido em 14 de Abril de 2007).

23 "Pakistan to Link Port with Iran: Shaukat Aziz"; March 20, 2007. Disponível em

<http://www.IranMania.com> (acedido em 22 de Março de 2007).

24 Ibidem. Comparativamente o porto de Jebel Ali movimentava anualmente cerca de 4 milhões de TEU's (disponível em <http://www.dpa.co.ae/> - acedido em 18 de Março de 2007) e o de Salalah 1.2 milhões de TEU's (disponível em <http://www.salalahport.com> - acedido em 18 de Março de 2007). Em 2006 os portos de Jebel Ali e Rashid receberam a visita de 13232 navios e o de Salalah 1297 visitas.

25 Disponível em [http://www.pakboi.gov.pk/news\\_event/Gawadar.html](http://www.pakboi.gov.pk/news_event/Gawadar.html) (acedido em 14 de Abril de 2007).

26 Ibidem.

27 O porto de Rashid foi inaugurado em 1976. Jebel Ali é o maior porto construído pelo homem e entrou em funcionamento em 1979. Tem actualmente 67 docas e é escalado por navios de cerca de 100 companhias de transporte marítimo. É o décimo maior porto de contentores

do mundo e dispõe da mais avançada tecnologia ao nível da estiva. Na área de comércio livre envolvente existem cerca de 1500 companhias de 85 países. Dubai Port Authority, *Shipping Lines*. Disponível em [http://www.dpa.co.ae/links/shipping\\_i.htm](http://www.dpa.co.ae/links/shipping_i.htm) (acedido em 18 de Março de 2007).



28 O porto de Bandar Abbas, que é o maior do Irão, tem 24 docas, das quais apenas quatro podem receber navios com peso superior a 100 mil toneladas. Tem ainda 2 terminais petrolíferos e uma capacidade de cerca de 1.4 milhões de TEU's, estando previsto um plano de ampliação para os 2.4 milhões de TEU's. Este porto está ligado por linha-férrea a Taskent (capital do Uzebequistão).

29 Um "teoria da conspiração" posta a circular alegadamente pela empresa de Portos do Dubai consiste na justificação para o facto de não ter ganho o concurso alegadamente pelo facto de operar portos na Índia. Disponível em <http://www.wikipedia.com> (acedido em 14 de Abril de 2007).

30 Disponível em [http://www.pakboi.gov.pk/news\\_event/Gawadar.html](http://www.pakboi.gov.pk/news_event/Gawadar.html) (acedido em 14 de Abril de 2007).

31 Department of Defense; *Dictionary of Military and Associated Terms*; Joint Publication 1-02. Disponível em <http://www.projectodysey.com/training/glossary/glossary-h.html> (acedido em 12 de Março de 2007).

32 World Bank, "Review of Maritime Transport 2006"; [http://www.unctad.org.en/docs/rmt2006\\_en.pdf](http://www.unctad.org.en/docs/rmt2006_en.pdf) (acedido em 6 de Abril de 2007).

33 A GUPC é o maior grupo petrolífero privado resultando da fusão de quase 50 empresas petrolíferas privadas chinesas, o qual permitiu romper com o duopólio estatal no sector através da *China National Petroleum Corporation* (CPNC) e da *China Petrochemical Corporation* (Sinopec).

34 U.S. Energy Information Administration, "Country Analysis Briefs"; disponível em <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/contents.html> (acedido em 24 de Abril de 2007).

35 Um acordo foi entretanto estabelecido o qual permite a aviões da Força Aérea do Exército Popular de Libertação transitarem neste aeroporto.

36 Disponível em <http://www.wikipedia.com> (acedido em 14 de Abril de 2007).

37 John Garver; (2006); *China and Iran: Ancient Partners in a Post-Imperial World*; Seattle, University of Washington Press; p. 289.

38 Prevê-se que este gasoduto possa transportar por ano 30 milhares de milhões de metros cúbicos de gás natural.

39 Asian Development Bank; "Central Asia Regional Economic Cooperation - CAREC"; disponível em <http://www.adb.org/CAREC/default.asp> (acedido em 24 de Abril de 2007).

40 Gordon Feller; (2003); "Trade Route of the Future"; *Journal of Commerce* nº2; p. 1.

41 U.S. Energy Information Administration, "Afghanistan Country Analysis Brief"; disponível em <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/afghan.pdf> (acedido em 24 de Abril de 2007).

42 O projecto Saindak no distrito de Chagai é explorado por uma empresa chinesa que não obstante os enormes lucros obtidos na extracção de cobre e ouro, só tem pago cerca de 20 milhões de dólares por ano ao governo provincial. Ziad Haider; (2005); *Op. Cit.*; p. 97.

43 Estima-se que o projecto possa vir a criar cerca de dois milhões de postos de trabalho directos e indirectos. Note-se que no Paquistão um emprego permite sustentar uma família de 4 a 5 membros.

44 Veja-se Alexandre Carriço; (2006); *De Cima da Grande Muralha: Política e Estratégia de Defesa Territorial da República Popular da China, 1949-2010*; Lisboa, Prefácio.

45 Alexandre Carriço; (2002); "As Consequência Geopolíticas para Pequim dos Atentados de 11 de Setembro: Uma Análise Regional"; *Nação e Defesa* nº103; pp. 181-209.

46 Pequim tem vindo a assinar vários acordos de exploração petrolífera, especialmente com o Irão. A *Sinopec* adquiriu 50 por cento do campo de Yadavaran onde a empresa *India's Oil and Natural Gas Corporation* (ONGC) tem uma quota de 20 por cento. Em 2006 a *Sinopec* assinou um impressionante acordo de 70 mil milhões de dólares visando a compra de crude e gás natural iraniano durante os próximos trinta anos. A China também tem 40 por cento da *Greater Nile Petroleum Operating Company*, o maior consórcio petrolífero a operar no Sudão onde a *India's Oil and Natural Gas Corporation* tem uma participação de 20 por cento.

47 A estrada com 1 943 quilómetros de extensão Kunming-Mandalay-Kyaukpu-Sittwe está na fase final de planeamento estando previsto para breve o início da sua construção.

48 Pequim tem financiado igualmente a construção de barragens, centrais hidroeléctricas e termoeléctricas no Paquistão para além de ter concluído em Maio de 2004 o projecto da central nuclear de Chashma II.

49 Em reforço da Organização de Cooperação de Xangai que engloba a China, a Rússia e as Repúblicas da Ásia Central e que tem como observadores o Paquistão, a Índia e o Irão.

50 O desenvolvimento das províncias Ocidentais da China é uma preocupação omnipresente no actual discurso da sua liderança política, a qual lançou mão de um slogan intitulado de "Go West young Han" para incentivar a mais nova geração de empresários chineses a investirem nestas províncias. Yoichi Funabashi; (2002); "Asia's Digital Challenge"; *Survival* nº1; p. 138. A existência de elevadas assimetrias regionais tem implicado uma forte campanha de canalização do investimento central nas regiões interiores do Noroeste e Sudoeste da China. A título de exemplo, leia-se o discurso do Primeiro Ministro Zhu Rongji, em 5 de Março de 2001, aquando da 4ª sessão da Assembleia Nacional Popular, e no qual preconizou como uma das prioridades para o 10º Plano Quinquenal, o desenvolvimento das regiões ocidentais do interior da China. *Quarterly Chronicle and Documentation*; (2001); *The China Quarterly* nº166; p. 537. Posteriormente foram definidos eixos bilaterais de injeção de capital entre as províncias costeiras e as do interior em prol destas últimas. Por exemplo: Pequim com a Mongólia Interior, Tianjin com Gansu, Xangai com Iunnan, Guangdong com Guangxi, Jiangsu com Shaanxi, Zhejiang com Sichuan, Shandong com Xinjiang, Liaoning com Qinghai, Fujian com Ningxia, e Dalian, Qingdao, Shenzhen e Ningbo (como cidades doadoras) com Guizhou. Veja-se *Quarterly Chronicle and Documentation*; (2002); *The China Quarterly* nº169; pp. 252-253. A liderança de Hu Jintao e Wen Jiabao mantém como prioritária a redução das assimetrias entre o interior e o litoral tendo em 2006 se verificado um aumento de 10,6 por cento do PIB das regiões do interior face ao valor do ano anterior. *Quarterly Chronicle and Documentation*; (2006); *The China Quarterly* nº188; p. 1178. O Paquistão autorizou a China a construir uma Zona Económica Especial em Gwadar exclusivamente para as indústrias chinesas de manufactura que exportam essencialmente para a África. Os custos de produção e de transporte serão assim consideravelmente menores. Disponível em <http://www.china.com.cn/market/hwc/401925.htm> (acedido em 15 de Março de 2006).

51 Em Abril de 2006 numa reunião bilateral entre os Ministros da Energia foi formalizada a intenção de transformar o Paquistão num corredor petrolífero vindo e indo para a Ásia Central e Golfo Pérsico capaz de abastecer a China. A concretizar-se o estatuto e a influência regional paquistanesa aumentará consideravelmente.

52 Sem autor; (2006); "Pakistan, China Agree to Boost Energy Cooperation", *The Daily*

*Times*, 4 April 2006.

53 Judith Miller e James Risen; (2000); "A Nuclear War Feared over Kashmir"; *New York Times*, 8 August; p. A8.

54 Pervez Musharraf afirmou que a China é o aliado mais consistente do Paquistão e que o interesse de Washington no seu país poderá vir a sofrer uma redução. Zahid Hussain e Jay Solomon; (2004); "Pakistan's Ties to Beijing Face New Challenges: Abduction of China Workers Forces Musharraf to Balance Militant War, Ally Interests"; *Wall Street Journal*, October 12 p. A20.

55 Craig Cohen e Derek Chollet; (2007); "When \$10 Billion is Not Enough: Rethinking U.S. Strategy Towards Pakistan"; *The Washington Quarterly* nº 2; pp. 7-19. Barnett Rubin; (2006); "Saving Afghanistan"; *Foreign Affairs* nº1; pp. 57-78. Samina Ahmed; (2006); "Pakistan's Tribal Areas: Appeasing the Militants," *Crisis Group Asia Report*, no. 125, disponível em <http://www.crisisgroup.org/home/getfile.cfm?id=2672&tid=4568&type=pdf&l=1> (acedido em 23 de Dezembro de 2006); Jan Cartwright; (2006); "Musharraf's Waziristan Deal: Shrewd Strategy or Tacit Surrender?" *CSIS South Asia Monitor*, no. 100, disponível em <http://www.csis.org/media/csis/pubs/sam100.pdf> (acedido em 19 de Novembro de 2006); Happymon Jacob; (2004); "U.S.-Pakistan Military Operations in Pak-Afghan Border"; *Issue Brief* 1, no. 3; disponível em <http://www.observerindia.com/publications/IssueBrief/ib040317.pdf>. (acedido em 18 de Junho de 2005). "Pakistan: America's Unstable Ally; An Interview With Ambassador Robert Oakley, Ambassador to Pakistan, 1988-1992," *America Abroad Media*, February 6, 2004; disponível em <http://www.americaabroadmedia.org/media/On%20line%20extra%20materials/Pakistan-Oakley.pdf>. (acedido em 20 de Junho de 2005).

56 O Paquistão é um dos quatro países cujo orçamento de defesa é compartilhado pelos Estados Unidos, os restantes três são Israel, a Jordânia e o Egito. A melhor obra publicada até agora sobre o Paquistão e os desafios que o país enfrentou e enfrenta no relacionamento com os EUA e as potências regionais é de Stephen Cohen; (2004); *The Idea of Pakistan*; Washington, Brookings Institution Press.

57 Foreign Affairs, Defense and Trade Division GRS Issue Brief for Congress; (2003); "Central Asia: Regional Developments and Implications for US Interests"; CRS-13.

58 Veja-se John Garver; (2006); *China and Iran: Ancient Partners in a Post-Imperial World*; Seattle, University of Washington Press; pp. 286-288.

59 Devin T. Hagerty; (1991); "India's Regional Security Doctrine"; *Asian Survey* nº4; pp. 351-363.

60 Sem autor; (2004); "India's New Naval Ambition"; *Defense News*, June 7; p. 8.

61 Estima-se que existam em permanência 40 navios mercantes indianos a navegarem nas águas do Oceano Índico e 14 petroleiros que transportam crude diariamente para o país, ao que se soma um número consideravelmente maior de navios que transportam bens de e para a Índia. Brahma Chellaney (Ed); (1999); *Securing India's Future in the New Millennium*; New Delhi, Orient Longman; p. 126. A estimativa é minha e está actualizada para 2007.

62 Idem; p. 126.

63 Talvez uma consequência directa da polémica teoria assente no pressuposto que a proliferação nuclear potencia o incremento da estabilidade devido ao risco de uma

destruição mútua inaceitável por parte da Índia e do Paquistão. Veja-se Scott D. Sagan; (1994); "The Perils of Proliferation: Organization Theory, Deterrence Theory, and the Spread of Nuclear Weapons"; *International Security* nº1. Veja-se também a troca de correspondência entre Peter D. Feaver, Scott D. Sagan e David J. Karl em 1997 publicada como "Proliferation Pessimism and Emerging Nuclear Powers"; *International Security* nº3.

64 Se a Índia continuar a gastar 4 por cento do seu produto interno bruto no orçamento de defesa, em quinze anos poderá atingir 314 mil milhões de dólares ou seja cerca de 62 por cento do eventual orçamento militar chinês (contra os actuais 48 por cento). RAND; (2005); *Asian Economic Trends and Their Security Implications*. Disponível em <http://www.rand.org/publications/MR/MR1143/MR1143.figs.pdf> (acedido em 24 de Junho de 2006).

65 Hassaan Vahidy; (2002); "Pakistan's Gas Discoveries Eliminate Import Needs"; *Tulsa: Oil and Gas Journal* nº1.

66 Rajeev Ranjan Chaturvedy; (2006); "Interpreting China's Grand Strategy at Gwadar"; *Institute for Peace and Conflict States*. Disponível em [http://www.ipcs.org/China\\_east\\_asia\\_articles2.jsp?action=showView&kValue=1952&KeyArticle=1009&issue=1009&status=article&mod=a](http://www.ipcs.org/China_east_asia_articles2.jsp?action=showView&kValue=1952&KeyArticle=1009&issue=1009&status=article&mod=a). (acedido em 19 de Junho de 2006).

67 Sobre esta díade relacional leia-se a excelente obra de John Garver; (2006); *China and Iran: Ancient Partners in a Post-Imperial World*; Seattle, University of Washington Press.

68 Disponível em [http://www.dailytimes.com/pk/default.asp?...3-2-2006\\_pg7\\_50](http://www.dailytimes.com/pk/default.asp?...3-2-2006_pg7_50) (acedido em 26 de Fevereiro de 2006).

69 Ammad Hassan; (2005); *Pakistan's Gwadar Port: Prospects of Economic Revival*; Monterey, Naval Postgraduate School; p. 65.