

DIPLOMACIA MARÍTIMA NO OCEANO ÍNDICO: CAMINHO A SEGUIR PARA O PAQUISTÃO

Zaeem Hassan Mehmood¹
Ramla Khan²

Introduction

“Quem controla o Oceano Índico domina a Ásia. Este oceano é a chave para os sete mares. No século XXI, o destino do mundo será decidido nestas águas³” (Holmes 2004).

O Oceano Índico (OI), embora seja o menor dos três grandes oceanos, ocupa lugar de destaque na paisagem geopolítica. Abrange uma área de 73.600.000 quilômetros quadrados que equivale a quase um sétimo de toda a superfície global. Representando 20% da área oceanográfica total, com 9.500 km de largura, está localizado entre o extremo sul da África e a Antártica (Goel 2005). Ele se estreita continuamente em direção ao norte, onde é interceptado pelo Mar da Arábia e pela Baía de Bengala. O Estreito de Bab-el-Mandeb conecta o Mar Arábico e o Mar Vermelho ao Golfo Pérsico. A região oceânica é limitada a norte pelo Irã, Paquistão, Índia, Birmânia e Bangladesh e a oeste pela Península Arábica e África; lado leste pela península malaia e pelo continente da Austrália; e ao sul pelo gelado continente da Antártida. O Oceano Índico é, portanto, considerado um oceano tropical que se estende de 700° S a 300° N. Tem uma profundidade média de 12.700 pés (3.890 m) com um volume de 70.086.000 milhas cúbicas e uma profundidade máxima de 24.442 pés (7.450 m) localizado a a Fossa de Java (Rao & Griffiths 1998). É o único grande oceano que não se estende de pólo a pólo, ao mesmo tempo que é grande o suficiente para se estender da península indiana à Antártica. Os países mais antigos e densamente povoados do mundo margeiam a parte

1 Greenwich University, Karachi, Paquistão. E-mail: zhmehmood42@gmail.com

2 Departamento de Relações Internacionais, National Defence University, Islamabad, Paquistão. E-mail: ramla.khan2418@gmail.com

3 Tradução nossa.

norte da orla do Oceano Índico. Ao contrário dos oceanos Atlântico e Pacífico, o Oceano Índico é único, pois é fechado ao norte pelos continentes asiáticos, mas aberto ao sul. Vulnerável, este é o local de onde ocorreram invasões. O colono europeu veio do mar deste lugar. O Oceano Índico é simétrico no sentido de um “eixo norte-sul”, percorrendo toda a extensão do arquipélago das Maldivas (Bowmann 1988).

Na contemporaneidade, o mar se transformou para ser a linha de vida crítica para a segurança, proteção, economia, meio ambiente e geopolítica marítima. Existem interesses contestados e muitas vezes entrecruzados que caracterizam o ambiente complexo representado pela competição, interdependência, rivalidade, suscetibilidade no quadro estratégico marítimo (Holmes & Yoshihara 2008). A Consciência do Domínio Marítimo (MDA, na sigla em inglês), a este respeito, é essencial para a governança cooperativa no mar (Boraz 2009). É definido como a compreensão da natureza e das características do domínio marítimo que têm um impacto subjacente sobre a segurança, a economia e o meio ambiente. O MDA eficaz só pode ser possível por meio de uma parceria entre agências governamentais interestatais, guardas costeiras e a marinha (Campion 2008).

O Paquistão tem a bênção de estar situado em uma localização geoestratégica nas proximidades dos Estados do Golfo ricos em petróleo, proporcionando uma oportunidade de compartilhar sua expertise e experiência no domínio marítimo como parte da MDA. Ao liderar a iniciativa MDA, pode desempenhar um papel fundamental no fornecimento de cooperação marítima no OI. Os desenvolvimentos anteriores na região, incluindo o Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC, na sigla em inglês), uma iniciativa emblemática da Belt and Road Initiative (BRI, na sigla em inglês), aumentam a dimensão geoeconômica que o Paquistão pode capitalizar para promover seus interesses nacionais (Bueger & Stockbrugger, 2016). O Oceano Índico Ocidental, portanto, requer um exame minucioso pelas partes interessadas nos níveis mais altos dos procedimentos políticos. O Paquistão precisa considerar o Oceano Índico Ocidental como uma arena para a cooperação regional. Tem potencial para oferecer plataformas multilaterais como a AMAN e a Patrulha Regional de Segurança Marítima (RMSP, na sigla em inglês). Uma área de prioridade chave seria continuar a colaborar em questões marítimas com os Estados da África e do Oriente Médio.

Métodos de pesquisa

O estudo é realizado mediante exame qualitativo de fontes primárias e

secundárias de dados relativos à estratégia marítima e à diplomacia. Os dados primários compreendem documentos do governo, documentos de estratégia e discussões realizadas informalmente com dignitários, acadêmicos e palestrantes da Conferência Marítima Internacional. Dados secundários, incluindo dissertações e artigos de pesquisa, serviram como importante fonte de informação. Eles foram examinados juntamente com o processo de pensamento de proeminentes Estados regionais do Oceano Índico. Este último foi estudado usando técnicas de análise de discurso para evitar viés de política e preencher a lacuna da literatura.

Diplomacia nas Relações Internacionais

A diplomacia continua a ter uma posição significativa na arte e na prática das Relações Internacionais, onde os Estados continuam a usá-la como uma ferramenta para promover seus objetivos de segurança nacional em um mundo geopolítico em mudança, caracterizado por uma interdependência complexa. A transição nos corredores internacionais de poder teve efeitos profundos na formação dos mecanismos diplomáticos que incluem a ampla gama de entidades não estatais, como conglomerados e instituições financeiras globais. Tradicionalmente, pensava-se que a diplomacia era a aplicação da inteligência e do tato à condução das relações de Estado a Estado por meios pacíficos. Harold Nicolson chamou isso de “o processo e a maquinaria pela qual as negociações são realizadas” (Nicolson 1961).

Para Peter Barber, renomado historiador europeu, trata-se da “gestão pacífica das relações internacionais” (Barber 1979). James Der Derian chamou isso de o próprio processo de mediação que facilita indivíduos e entidades alienados. O papel da diplomacia nesse contexto seria facilitar a abertura de espaços de intercâmbio cultural (Sharp 1999). No entanto, concordando com a mudança de caráter do século XXI, que viu a ‘ascensão da Ásia’, a diplomacia consiste mais em ser um sistema geral que fornece coleta de informações em um mundo desafiado e iluminado pela manipulação da mídia e operações de desinformação que têm o potencial de desencadear hostilidades entre adversários (Black 1990). O artigo estuda como o segmento marítimo de uma diplomacia abrangente continua a desempenhar um papel importante no fornecimento de um mecanismo colaborativo e pacífico para abordar as questões de potencial conflito no mar. Deve-se notar que a região alcançou uma estatura proeminente no tabuleiro de xadrez global onde os interesses dos atores regionais e extra-regionais convergem nas principais linhas marítimas de comunicação. O domínio da segurança marítima no Oceano

Índico está em alta, enquanto os acordos regionais de segurança cooperativa ainda estão em estágio inicial.

Estrutura Conceitual: Fundamentos do Poder Marítimo

“A marinha sempre foi um instrumento da política dos Estados, uma importante ajuda para a diplomacia em tempos de paz⁴” (Almirante Gorshkov 1979, 248).

No assunto das relações internacionais, existem vários relatos relativos à definição absoluta de poder. James Cable definiu a capacidade de usar uma força de resposta adequada em uma determinada situação. Ao longo dos anos, os teóricos dedicaram esforços consideráveis ao refinamento e elaboração do poder dos benchmarks. Essa definição se estende a características pertencentes aos domínios da tecnologia, economia, estratégia e geografia. Na contemporaneidade a extensão tem sido aos fatores menos perceptíveis anteriormente como a organização e maneira de formação política, o moral, a motivação e os fundamentos do Estado. Esses estudos foram realizados com o objetivo de fornecer uma “definição abrangente de poder”, que seria confiável o suficiente para a comparação interestadual dos fatores de poder. No âmbito do poder marítimo, os estudos realizados reconhecem cerca de quarenta desses elementos que consubstanciam a aptidão naval.

O poder marítimo hoje está disperso por duas elucidações dignas de nota. O primordial relacionado aos aspectos da tecnologia, que apesar do poder de fogo e sofisticação sem precedentes fornece a limitação que se reflete no fato de que navios até mesmo das nações mais avançadas são propensos a serem vulneráveis no mar. Eles não estão imunes a possíveis oponentes, às armas que são baratas, prontamente disponíveis e amplamente difundidas. Do ponto de vista puramente do equipamento, a diferença entre uma superpotência e uma nação de potência média diminuiu relativamente mais do que nunca. No entanto, em todos os níveis, exceto no mais alto, as aberturas de combate diminuíram. O poder marítimo pode ser economicamente empregado por um Estado ‘obstinado’ com algumas armas sofisticadas para negar a um adversário distante o uso de águas adjacentes dentro do alcance fácil de aeronaves e artilharia baseadas em terra (Voyer et al. 2018). A resistência do Império Otomano em nos estreito de Dardanelos em 1915 é um exemplo peculiar, dependente de poucos canhões e minas de fortaleza contra a formidável flotilha naval britânica e francesa (Cable 1985, 52). Outro exemplo

4 Tradução nossa.

proeminente seria o do Reino Unido, que possui a frota naval mais forte nos anos anteriores à Primeira Guerra Mundial. No entanto, as capacidades de U-boat da Alemanha durante o curso da guerra, em certa medida, não deixaram escapar as perspectivas de derrota decisiva nas operações navais. Os Estados Unidos (EUA), a única superpotência, foram humilhados em 1968 pelos norte-coreanos no caso *USS Pueblo* e pelos iranianos na crise dos reféns de 1980 (Murray 2010).

Não há uma resposta única para a pergunta: “*Poder para fazer o quê?*” Acreditava-se que o comando do mar proporcionava o escoamento de outras recompensas que sustentariam a suscetibilidade naval. O conceito evoluiu desde então, indo do Mahaniano até os tempos de Colbert e Holmes, com credenciais agregadas e certas omissões. O uso do poder adequado foi tradicionalmente reconhecido para permitir a extensão dos interesses nacionais e a projeção do poder. Foi por esta razão que Bismarck se deu ao luxo de proclamar sua intenção de enviar contra-força se a frota britânica bloqueasse a costa da Pomerânia no “caso Schleswig-Holstein”. O mecanismo de “força apropriada” em tais casos forneceu uma vantagem contra aqueles que foram expostos no mar (Pflanze 1955).

A latitude dessas fraquezas foi desde então superada pelos sistemas de organizações políticas avançadas e pelas infraestruturas de comunicação global das nações litorâneas. As mudanças no que o comando do mar pode fazer são, no entanto, menos fundamentais do que os novos obstáculos à sua criação. Anteriormente, o caso era que as frotas marítimas eram consideradas benignas de tudo, exceto uma flotilha mais robusta. O comando do mar, portanto, permitia uma força de tamanho adequado para atingir um objetivo, como uma ocupação ininterrupta da força naval. Somado a isso, as capacidades marítimas foram pensadas para trazer todos os benefícios associados ao comando como a recompensa predestinada de uma frota suficientemente superior. Minas, torpedos, aeronaves, submarinos e mísseis mudaram a equação. Almirante Turner: “não é mais concebível, exceto no sentido mais limitado, controlar totalmente os mares para uso próprio ou negar totalmente ao inimigo”. Ele acrescentou que a Marinha dos EUA, na melhor das hipóteses, poderia esperar um “controle realista em áreas limitadas e por períodos limitados de tempo” (Nathan & Oliver 1979, 48).

Atualmente, a força está em uso no, sobre e sob o mar para proteger ou negar um uso específico do mar. Os EUA podem fazer melhor “em uma área limitada e por um período de tempo limitado” (Cable 1985, 156). É imperativo postular o uso do poder marítimo como uma ferramenta para conter a disputa. Para tanto, há necessidade de medir o poder no âmbito marítimo. Há uma série de parâmetros para esse fim, em conformidade com várias disputas anteriores. Um exemplo interessante é o da Marinha Real Britânica

que, apesar de suas capacidades superiores, foi subjugada em grande parte por duas potências bastante subsidiárias. O primeiro caso é o da Albânia, que no ano de 1946 causou danos austeros aos contratorpedeiros britânicos (Thompson 2004). O segundo episódio é o da Islândia que efetivamente afirmou sua prerrogativa de direitos exclusivos de pesca com o auxílio da canhoneira. Os dois conflitos terminaram sem a ocorrência de guerra ou conflito contínuo. É fato de que nenhum dos dois países possuía poder naval análogo ao do Reino Unido, mas cada um prevaleceu e foi capaz de fazer uso da “força apropriada”. A estimativa conservadora de contemplar o poder marítimo refere-se à contagem de navios por meio da comparação e análise da escala e grandeza das capacidades operacionais da missão, as capacidades são derivadas. Um ex-Secretário de Defesa dos EUA categorizou isso como o talento para lutar “2 ½ ou 1 ½ guerras” (Cable 1994, 146).

Definindo a Diplomacia Marítima (DM)

A DM pode facilitar comportamentos que vão desde os cooperativos, como visitas a portos, ajuda filantrópica até a colocação coercitiva e persuasiva de contratorpedeiros navais para extrair incentivos políticos. Na era contemporânea, a atividade já não se limita apenas à força naval, onde as embarcações civis e grupos não estatais, como multinacionais, têm um papel cada vez mais importante a desempenhar. A presente seção descreve a evolução da diplomacia marítima e como ela pode ser um mecanismo para trazer estabilidade na região do Oceano Índico.

A era da “diplomacia da canhoneira”, que traz à tona imagens de navios de guerra europeus bombardeando e coagindo Estados por meio de atos de intimidação naval, é geralmente considerada há muito tempo na era do unipolarismo que está cedendo em direção ao multipolarismo. Além disso, a DM baseado em canhoneiras pode não ser um empreendimento histórico do passado imperial, já que as ex-vítimas asiáticas da colonização têm os recursos, poder econômico e força naval para lidar com seus ex-governantes coloniais na era moderna, interdependente e globalizada (Kaplan 2019). Vários Estados entenderam a utilidade estratégica da “diplomacia da canhoneira”. Ela permite que os atores usem a coerção para perseguir os objetivos do Estado ao mesmo tempo em que evitam custos e conflitos em larga escala. Recentemente, o Irã realizou exercícios navais Velayat em janeiro de 2012, o porta-aviões USS George Washington participou do que é conhecido como “exercícios Invincible Spirit” com o Japão e outros aliados, como um impedimento ao afundamento norte-coreano da corveta sul-coreana (Avery & Taylor 2010).

DM é uma ferramenta importante de estadismo para a prevenção da

guerra, sinaliza ao adversário as políticas e capacidades de alguém, colocando em jogo a interação de dissuasão e compulsão. Uma excelente medida que fornece uma válvula para relaxamento de tensão no sistema internacional. A incidência da diplomacia marítima pode mitigar possíveis conflitos que possam ocorrer, sinalizando para Estados hostis e resolvendo divergências por meio da ameaça de força limitada. Uma ferramenta preditiva e preventiva, usada para evitar e dissuadir conflitos, e também fazer uma observação política. DM é, portanto, crítico na equação de potência emergente que se desenvolve no OI.

Diplomacia Marítima Cooperativa

“A diplomacia é a gestão eficiente dos interesses do Estado nas relações internacionais⁵”, concordando com esta definição, a diplomacia marítima é o uso de recursos marítimos para gerir as relações entre os Estados (Holmes 2006). Visitas a portos, treinamentos combinados e exercícios navais, assistência humanitária e socorro em desastres. Isso aumenta a flexibilidade das forças navais e equivale ao fato de serem capazes de operar em águas internacionais politicamente neutras. Nos últimos anos, a assistência humanitária e as atividades de socorro em desastres acrescentaram um elemento suave, resultando na evolução do termo “filantropia canhoneira” (Kimunguyi 2007).

A diplomacia marítima cooperativa usa os elementos de soft power que, nas palavras de Joseph Nye, induz os outros a fazer o que você quer que eles façam. É uma tentativa de apoiar o soft power mediante o uso de recursos navais de hard power. As visitas regulares de porto a porto da força naval geralmente têm a intenção de construir influência diplomática e tranquilizar os aliados. Os exercícios diplomáticos e de treinamento permitem a capacitação e a criação de marinhas inteligentes, além de reforçar a amizade com um grau de maior compatibilidade. Bob Davidson, da Royal Canadian Navy, chamou isso de “operações de influência marítima” e seus marinheiros como “mini-embaixadores, representando o país, seus interesses e valores em todos os portos de escala”. Isso ilustra o conceito subjacente de que as marinhas contemporâneas têm “potencial muito além da estreiteza da diplomacia da canhoneira⁶” (Prantl 2021).

Geoffrey Till observa que as forças navais têm maiores atributos e habilidades do que as outras forças armadas, o que proporciona um alcance

5 Tradução nossa.

6 Tradução nossa.

expansivo e flexível junto a uma mobilidade estratégica inalcançável a formações de tropas de infantaria ou a aeronaves de caça (Till 2007). Peace Ark, o primeiro navio-hospital chinês foi enviado em uma viagem pela África para administrar instalações medicinais e de enfermagem à população local. A embarcação transmitia as noções de harmonia, ao mesmo tempo que criava uma imagem positiva e ternura de soft power para fortalecer a parceria, ao mesmo tempo que valorizava os PLN como uma força militar benigna (Miere 2005, 8). O Zheng He é um exemplo de sucesso da diplomacia marítima chinesa, sinalizando a “ascensão pacífica” do país.

Diplomacia Marítima Persuasiva

As plataformas navais há muito são usadas para fins políticos em tempos de paz. Essas formas, no entanto, não são cooperativas, pois carecem de colaboração nos efeitos diplomáticos. Diferencia-se da cooperativa pela falta de colaboração e da diplomacia coercitiva, pois não visa dissuadir nem obrigar o outro. Eles visam aumentar o reconhecimento do poder nacional e construir prestígio no cenário global. Adicionado a isso, diplomacia marítima persuasiva, curiosamente, é projetada ao contrário dos outros tipos, para não confiar no elemento de terror e de medo do poder naval, mas sim para persuadir outros por meios pacíficos.

Navios militares sinalizam presença e capacidade sem influenciar a política do outro. Um exemplo é a Grande Frota Branca dos Estados Unidos, uma iniciativa do então presidente dos Estados Unidos, Theodore Roosevelt. Pretendia-se viajar por todos os continentes no início do século XX. Os navios foram pintados de branco para mostrar que o objetivo da expedição global era inteiramente pacífico. A imagem da Marinha dos EUA foi, no entanto, construída com esta viagem, que foi fundamental para projetar o poderio marítimo durante o caso de 1898 conhecido como a guerra hispano-americana, que resultou na ocupação de Guam, Filipinas e Porto Rico. O objetivo principal era a ascensão da América ao topo da tabela das potências mundiais. “Fale baixinho e carregue um bastão grande” (Holmes 2008).

Argumenta-se que a diplomacia marítima persuasiva é praticada menos comumente do que as outras duas, pois seus efeitos são vagos. Um exemplo moderno é o da Marinha iraniana. Em fevereiro de 2011, lançou uma modesta frota para transitar pelo Canal de Suez, feito pela primeira vez desde a deposição do xá em decorrência da Revolução Islâmica. No entanto, a viagem de natureza pacífica foi um sinal de apoio ao único aliado árabe da nação, a Síria. Nas palavras do Líder Supremo Ali Khamenei: “O mundo deve saber que a presença de navios de guerra iranianos no Canal de Suez ocorreu

por meio da orientação profunda do Líder Supremo⁷” (Seyfi & Hemati, 2020). O então vice-presidente israelense Silvan Shalom comentou que a flotilha iraniana pretendia provocar outros Estados do Golfo Pérsico, significando “quem é o novo líder no Oriente Médio, após a queda da ‘Primavera Árabe’” (Boudreaux 2015).

Diplomacia Marítima Coercitiva

A diplomacia marítima coercitiva assemelha-se à maior parte da diplomacia das canhoneiras. Definido e instrumentado por eventos. Um exemplo é quando a Coreia do Norte atacou o USS Pueblo, um navio de coleta de inteligência em 1968 com uso de força insignificante e controlável. Nas palavras de James Cable, “a ameaça ou utilidade da força naval limitada é a diplomacia da canhoneira empregada para obter vantagem limitada ou minimizar perdas, seja na promoção de uma disputa internacional ou contra cidadãos estrangeiros dentro do território ou jurisdição de seu próprio Estado⁸” (Cable 1985, 14).

Diplomacia da Canhoneira (DC) foi escrito pela primeira vez na década de 1970. Na era atual, atores não estatais assumiram um papel maior no comando dos assuntos globais, apesar de os EUA e seus aliados travarem uma guerra especificamente contra atores não estatais. Entre as entidades militantes não estatais, o Hezbollah e os ex-Tigres Tamil. Este último foi um dos primeiros grupos insurgentes contemporâneos a operar uma marinha. Nas “celebrações do Dia dos Heróis” em 27 de novembro de 2005, quando seus navios de guerra modestamente equipados exibiram sua projeção de poder em Kallapadu, Mullaithivu (Miere 2011). A ideia era mostrar ao governo de Colombo as suas competências e uma força a ter em conta. Essa abordagem de dissuadir a violência do Estado, projetando poder na esfera marítima, foi um exemplo de DC.

Diplomacia Marítima e Paquistão

A conjectura geoestratégica do Paquistão na cabeceira do Mar Árabe conectando o Golfo Pérsico naturalmente o torna um ator de destaque na região. Devido à falta de consciência marítima e continental, apenas um progresso limitado foi realizado no que diz respeito ao papel de liderança. No

7 Tradução nossa.

8 Tradução nossa.

entanto, o país tem um potencial que, se bem aproveitado, pode dar o impulso necessário. Além disso, com o CPEC, é provável que a situação se torna mais complexa com o aumento do tráfego marítimo, o que exigiria uma maior segurança marítima regional (Khan 2019). A Marinha do Paquistão (MP) estabeleceu a RMSP com o objetivo de proteger os interesses do país no mar e proteger a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) de todos os tipos de ameaças tradicionais e não tradicionais (Ali 2018). A força marítima continua a ser membro da coligação CMF liderada pelos EUA, em CTF-150 que é atribuído o papel de patrulhamento contra o contrabando ilícito, incluindo narcóticos e CTF-151 que lida exclusivamente com a pirataria. No nível regional, devido à rápida modernização da marinha indiana, o Paquistão precisa desenvolver uma “capacidade de dissuasão”. Para esse fim, o país configurou acordos de aquisição da Romênia, China e Turquia no passado recente (Azmi 2019). O papel da Marinha e os planos futuros incluem a construção e manutenção nativa de plataformas marítimas. Para este fim, o estaleiro estatal Karachi Shipyard and Engineering Works (KS&EW) está sendo atualizado (Ansari 2020).

O poder naval por si só não é critério suficiente para um poder marítimo abrangente, pois este último possui aspectos multidimensionais. É preciso que além de uma frota naval, se dê ênfase também ao aperfeiçoamento da frota mercantil em quantidade e qualidade. Além disso, projetos semelhantes como Gwadar no longo prazo também podem ser feitos na costa para aumentar os portos padronizados internacionalmente e aumentar a economia baseada no mar (Voyer et al. 2018). O Paquistão depende amplamente do mar para o bom funcionamento da economia. Segundo vários inquéritos, cerca de 94 por cento do comércio total do país em volume e 86 por cento em valor é facilitado pelo mar. Somente o frete, que é a sobretaxa sobre o uso de linhas de navegação fretadas, chega a US\$ 6 bilhões, de acordo com a estimativa de 2019 (Alam et al. 2019). Os SLOCs que movimentam as importações e exportações para o Paquistão são potencialmente instáveis, incluindo o Golfo Pérsico, o Extremo Oriente e o Mar Vermelho (Haider 2015). A dependência excessiva de importações marítimas é maior no caso do Paquistão do que no caso de seu rival tradicional, a Índia.

A participação da MP em atividades cooperativas marítimas globais e regionais foi reconhecida pela comunidade e organizações internacionais em vários momentos (Ali 2018). As plataformas, oficiais e navios de guerra da MP fazem parte das Forças Marítimas Combinadas (CMF) há mais de dezessete anos. Oficiais seniores da MP comandaram a coalizão em regime de rodízio com outros países (CMF 2018). Em termos quantificáveis, mais de 100 plataformas MP forneceram operação de serviço no CMF para manter a

segurança no OI (Ansari 2020).

A plataforma *AMAN - Together for Peace* pode ser denominada como um dos maiores esforços do Paquistão na divulgação de seu discurso sobre o OI e outros assuntos marítimos relacionados. A sexta edição da série *AMAN* aconteceu em 19 de fevereiro, que contou com a participação de quarenta e seis nações de todo o mundo (Iqbal 2019). Além disso, representantes da MP participam de atividades internacionais e regionais quase relacionadas, realizadas para a manutenção da ordem no mar. Estes incluem: Galle Dialogue, International Sea Power Symposium e outros exercícios multinacionais e esforços de socorro (Bueger & Stockbrueger 2016).

Conferência Marítima Internacional (CMI)

O CMI é realizado a cada dois anos em conjunto com o exercício *AMAN* organizado pelo NIMA para um processo de reflexão para contemplar as conotações estratégicas emergentes da geopolítica marítima e analisar seu impacto na região e no Paquistão em particular (Afnan 2019). Isso permite que a academia e os especialistas elaborem resoluções viáveis para a promulgação de objetivos comuns de coexistência pacífica e progresso econômico sustentável (Ahmad 2019). No final de cada conferência, um procedimento é formulado descrevendo o conhecimento e as perspectivas de conceituados acadêmicos convidados de todo o mundo. Foi uma das CMIs que, como resultado da deliberação, o Dr. Christian Bueger propôs o papel principal de MP na Arquitetura de Segurança do Oceano Índico (Bueger 2017).

Exercício AMAN

O exercício foi concebido para abordar as seguranças mútuas das marinhas contribuintes, fornecendo uma plataforma para compartilhamento de informações e ação participativa em questões tão diversas quanto contraterrorismo, assistência humanitária e operações de segurança marítima. Foi realizado pela primeira vez em 2007, onde 28 nações se interessaram pelo exercício multilateral. Desde então, tem sido realizado a cada dois anos, com apenas uma exceção entre fornecer parceiros navais para compartilhar seu processo de pensamento e ganhar com a experiência uns dos outros (Hafiz 2017). Do ponto de vista nacional, serve como palco para ampliar a imagem da nação na região e no globo em estratégia e segurança marítima (Khattak 2020). Pode ser argumentado pelos críticos que organizar exercícios

marítimos em alto nível é caro e logisticamente uma atividade complexa, para a nação anfitriã e as marinhas participantes, ao contrário, é uma experiência de treinamento significativa com as marinhas de última geração do mundo.

Os membros que participam coletivamente sob a liderança naval do Paquistão aumentaram consideravelmente de vinte e oito na primeira edição do exercício para mais de quarenta durante o último realizado em 2019 (Afzal 2008). A AMAN está adequadamente organizada para promover a cooperação entre a força naval regional e extra-regional com interesse na segurança e estabilidade do OI. Um movimento diplomático empreendido para promover a segurança da região contra ameaças à segurança, especialmente no domínio não tradicional, para garantir o desenvolvimento regional sustentável a longo prazo. O envolvimento de marinhas de todos os continentes também cria perspectivas de sinergia entre diferentes componentes das capacidades navais. Desta forma, a AMAN pode servir de ponte entre muitas regiões (Malik 2018).

Centro Conjunto de Coordenação de Informações Marítimas (CCCIM)

O CCCIM foi desenvolvido pela MP e atualmente está baseado em PNS Qasim, Karachi, como uma plataforma de compartilhamento de informações e coordenação interagências para acontecimentos marítimos na ZEE (Aleem 2017). O Centro também fornece um ambiente auxiliado por rede para o surgimento do Maritime Common Operating Picture (MCOP) para aprimorar o MDA para identificação precoce de ameaças potenciais e facilitar a resposta coordenada para combater atividades ilícitas no mar (JMIO 2019). A segurança marítima foi aceita como crítica para a estabilidade global, onde as ameaças marítimas colocam em risco os interesses econômicos e comerciais. Para reduzir esses desafios, sistemas de detecção precoce e alerta foram implantados pelas principais nações marítimas do mundo, como um meio de coordenar e trocar informações vitais para a segurança nas águas regionais e territoriais (Bhatti 2014).

O CCCIM, como o centro nervoso da MP a esse respeito, estabeleceu contatos importantes com hubs de dados marítimos e organizações semelhantes, como o Information Fusion Center de Cingapura e o Virtual Regional Maritime Traffic Center da Itália (Asghar 2016). O CCCIM tem envidado esforços em nível nacional para facilitar as Agências de Aplicação da Lei (AAL) na manutenção da boa ordem no mar. Em colaboração com a Agência de Segurança Marítima do Paquistão (PMSA, na sigla em inglês), lançou um aplicativo baseado em Android “Assistência, a qualquer hora, em qualquer lugar no mar” (AAAS, na sigla em inglês) para facilitar as

comunidades marítimas que operam em águas territoriais do Paquistão em caso de emergência. No final de 2019, coordenou com as autoridades 244 missões de busca e salvamento, salvando 1.815 vidas preciosas (Rashid 2019).

Patrulha Regional de Segurança Marítima (PRSM)

A MP instituiu a PRSM em áreas de águas turbulentas, particularmente no sul do Mar Vermelho, Golfo de Áden, Golfo de Omã e pontos de estrangulamento nas Maldivas (Azmi 2019). Estes são vitais para a estabilidade e segurança das rotas marítimas que são fundamentais para os interesses nacionais e econômicos do Paquistão. A concepção da PRSM é monitorar via plataformas marítimas esses “pontos de perigo” para manter uma postura de segurança vigorosa que permita a proteção da navegação nacional e internacional e ao mesmo tempo garanta o livre e ininterrupto acesso ao alto mar. A PRSM a esse respeito reflete os compromissos do Paquistão como um Estado responsável e líder da região quando se trata de desenvolver arquitetura de segurança (Mustafa 2005).

O objetivo central é garantir condições marítimas estáveis nas proximidades da localização geográfica do país. Para tanto, recursos navais têm se dedicado a cultivar laços regionais com outros Estados afins. Por vários anos, a MP se contentou com uma estrutura “centrada na região” para a segurança do OI. O país entende que a preservação da estabilidade do OI do ponto de vista econômico e diplomático é mais bem conservada pelos Estados da região e não em um Quadro Regional Ampliado (QRA), envolvendo a presença permanente de potências extrarregionais. Um relato do passado mostrou que estruturas cooperativas dirigidas por QRA, por exemplo, CENOT e SEATO, levaram a hesitações por parte dos atores interessados regionais que acabaram recebendo dúvidas e suspeitas sobre o acordo.

Por sua vez, a PRSM está organizada para “expandir, segundo o princípio de lidrança regional, a própria da região” e servir como construto marítimo cooperativo para a segurança nas OI. A PRSM está de acordo com o UNSC e o UNCLOS. De acordo com a Resolução 2316 (2016) do CSNU, ela deu um mandato aos estados da ONU, “para agir contra a pirataria, assalto à mão armada no mar ao largo da Somália”. A Resolução 2.216 (2015) também reforça a visão da RMSP de eliminar a rede de armas ilícitas. O artigo 100 da CNUDM respalda a RMSP nesses esforços para derrotar a pirataria (Aleem 2017).

Conclusão

Alfred Mahan, o fundador do poder marítimo afirmou que “não é apenas o poder de uma nação no mar, mas o poder que vem do mar”, significando como uma nação explora as enormes vantagens do espaço marítimo e a influência incorrida por meio das ferramentas de DM. Em relação ao Paquistão, isso exigiria o desenvolvimento do poder naval para combater os projetos hegemônicos de Estado de águas azuis, como a Índia. Tal esforço permitiria ao Paquistão manter a capacidade de desempenhar seu papel em vários desenvolvimentos estratégicos e não ficar isolado das estratégias de grande potência no Oceano Índico. A *AMAN – Together for Peace* é uma excelente plataforma nesse quesito. Vale ressaltar que o último da série de exercícios navais sob sua égide reuniu quarenta e seis nações participantes de todo o globo. Foi um momento marcante e de orgulho para o Paquistão no domínio das relações internacionais, bem como no discurso da diplomacia marítima de que EUA, China e Rússia participaram, apesar das contínuas rivalidades geopolíticas.

A longo prazo, os formuladores de políticas no Paquistão, de que o país na conjectura geoestratégica no Mar da Arábia que conecta o Golfo Pérsico, naturalmente o torna um ator líder na região. Além disso, com o CPEC, é provável que a situação se tornasse mais complexa com o aumento do tráfego marítimo, o que exigiria um maior patrulhamento marítimo regional. Além disso, o poder naval por si só não é critério suficiente para uma DM abrangente, pois este último possui aspectos multidimensionais. Uma economia forte e robusta é a necessidade do momento que pode permitir ao Paquistão projetar uma melhor postura de poder marítimo. A esse respeito, ênfase especial precisa ser colocada em mega-projetos como CPEC e Porto de Gwadar, as instalações na costa precisam ser atualizadas para manter as diretrizes de portos padronizados internacionalmente que aumentariam a economia nacional.

REFERÊNCIAS

- Afnan, A. 2019. “Together For Peace”: Multinational Maritime Exercise Aman-2019. *Defence Journal*, 22(8), 85-90.
- Ahmad, S. 2019. “Aman-An Initiative to Collaborative Peace”. *Defence Journal*, 22(7), 28-30.
- Alam, K. M., Li, X., & Baig, S. 2019. “Impact of Transport Cost and Travel Time On Trade Under China-Pakistan Economic Corridor”. *Journal of Advanced Transportation*, 2019.

- Ali, A. 2018. "Regional Maritime Security Patrols by Pakistan Navy—Same Goal, A New Approach". *Defence Journal*, 22(2), 39-40.
- Ansari, U. 2017. "PN-An Epitome of Peace and Co-Operation in The IOR". *Defence Journal*, 20(9), 48.
- Ansari, U. 2020. "Pakistan's Naval Chief Talks Regional Security and Tech Wish List". *Defense News*, 3.
- Asghar, R. A. R. P. 2016. "Safeguarding Vital Links in Sea Trade". *Defence Journal*, 20(4), 30.
- Azmie, S. 2019. "Maritime Cooperative Continuum: Pakistan Navy's Evolving Maritime Security Concept". *Defence Journal*, 23(1), 64.
- Barber, P. 1979. *Diplomacy: The World of the Honest Spy*. Longwood Press Ltd.
- Bekkevold, J. I., & Till, G. 2018. *International Order At Sea How It Is Challenged. How It Is Maintained*. London: Palgrave Macmillan Uk.
- Bhatti, N. Z. (2014). "Navy's Contribution Towards Maritime Sector". *Defence Journal*, 18(3).
- Black, J. (1990). *Essay and Reflection: On the 'Old System' and the 'Diplomatic Revolution' of The Eighteenth Century*. Taylor & Francis.
- Boraz, S. C. 2009. "Maritime Domain Awareness: Myths And Realities". *Naval War College Review*, 62(3), 137-146.
- Bouchard, C., & Crumplin, W. 2010. "Neglected No Longer: The Indian Ocean At The Forefront Of World Geopolitics And Global Geostrategy". *Journal of the Indian Ocean Region*, 6(1), 26-51.
- Bowman, L. W. 1998. "Review of Empires of the Monsoon: A History of the Indian Ocean and Its Invaders; Science and Power in Colonial Mauritius." *The International Journal of African Historical Studies*, 31(3), 665-667. <https://doi.org/10.2307/221504>
- Bueger And Edmunds. 2017. "Beyond Seablindedness: A New Agenda for Maritime Security Studies" *International Affairs* 93:6.
- Bueger, C. 2017. "Pakistan And The Western Indian Ocean Security Community". NCMPR Bahria University PK.
- Bueger, C., & Stockbruegger, J. 2016. "Pirates, Drugs And Navies: Why The Western Indian Ocean Needs A New Security Architecture". *The Rusi Journal*, 161(5), 46-52.
- Bueger, C., Edmunds, T., & McCabe, R. 2021. "Maritime Security, Capacity Building, And The Western Indian Ocean". In *Capacity Building for Maritime Security*. Palgrave Macmillan, Cham.

- Cable, J. 1985. "Interdependence: A Drug Of Addiction?". In *Diplomacy At Sea* (Pp. 55-73). Palgrave Macmillan, London.
- Cable, J. 1994. "The Future of Gunboat Diplomacy". In *Gunboat Diplomacy 1919-1991* (Pp. 140-157). Palgrave Macmillan, London.
- Cable, James. 1985. "The Diffusion of Maritime Power." In *Diplomacy At Sea*, Pp. 36-54. Palgrave Macmillan, London.
- Campion, F. J. 2008). *Strategic Maritime Domain Awareness: Supporting the National Strategy for Maritime Security*. Army War College Carlisle Barracks P.A.
- Chanlett-Avery, E., & Taylor, M. A. 2010. *North Korea: Us Relations, Nuclear Diplomacy, and Internal Situation*. Congressional Research Service, Library of Congress.
- Cheema, P. I. 1981. *Conflict And Cooperation In The Indian Ocean: Pakistan's Interests and Choices*. Canberra: Strategic and Defence Studies Centre, Research School of Pacific Studies, Australian National University.
- Cheema, P. I. 1991. "Indian Naval Buildup and Southeast Asian Security: A Pakistani View". *Contemporary Southeast Asia*, 13(1), 86.
- Cheema, Pervaiz Iqbal. 2012. "Indian Ambitions In The Indian Ocean And The Pacific Rim: The Response Of Global And Regional Powers." *Journal of European Studies* 28, No. 2 (2012).
- CMF(2018). "Pakistan CMF," August 15, 2018 <https://combinedmaritimeforces.com/tag/Pakistan/>.
- Cordner, L. 2011. "Progressing Maritime Security Cooperation in the Indian Ocean". *Naval War College Review*, 64(4), 68-88.
- Doyle, T. 2018. "Blue Economy and the Indian Ocean Rim. *Journal of the Indian Ocean Region*". 14(1), 1-6.
- Glaser, C. L. 1997. "The Security Dilemma Revisited". *World Politics*, 50(1), 171-201.
- Goel, M. 2005. *Energy Sources and Global Warming*. Allied Publishers.
- Gorshkov, S. G. 1977. *The Sea Power of the State*. Pergamum Press
- Grare, F., & Samaan, J. L. 2022. "Rethinking the Indian Ocean Security Architecture". In *The Indian Ocean As A New Political And Security Region* (Pp. 205-226). Palgrave Macmillan, Cham.
- Hafiz, A. 2017. "Aman 2017: A Landmark Success". *Defence Journal*, 20(9), and 76.
- Haider, M. Z. 2015. "Maritime Prospects of China Pakistan Economic

- Corridor". *Defence Journal*, 18(10), 27.
- Holmes, J. R. 2006. "Soft power at sea: Zheng He and China's maritime diplomacy". *Southeast Review of Asian Studies*, 28, 95-107.
- Holmes, J. R. 2008. "A Striking Thing" Leadership, Strategic Communications, And Roosevelt's Great White Fleet". *Naval War College Review*, 61(1), 50-67.
- Holmes, J. R., & Yoshihara, T. 2008. "China and the United States in the Indian Ocean: An Emerging Strategic Triangle?" *Naval War College Review*, 61(3), 40-60.
- Holmes, J. R., & Yoshihara, T. 2008. "China's Naval Ambitions in the Indian Ocean". *Journal of Strategic Studies*, 31(3), 367-394.
- Iqbal, A. C. R. K. 2019. "Together For Peace: Aman 2019". *Defence Journal*, 22(8), and 16.
- JMIO, 2019. National Assembly Bill for the Constitution Of Joint Maritime Information Organization (JMIO) Under Jmio Act. 2019, Retrieved From [Http://www.na.gov.pk/Uploads/Documents/1568374802_921.Pdf](http://www.na.gov.pk/Uploads/Documents/1568374802_921.Pdf) (Accessed: Jan 4, 2020)
- Kaplan, R. D. 2009. "Center Stage For The Twenty-First Century: Power Plays In The Indian Ocean". *Foreign Affairs*, 16-32.
- Kaplan, R. D. 2009. "The Revenge of Geography". *Foreign Policy*, (172), 96-105.
- Kaplan, R. D. 2011. *Monsoon the Indian Ocean and the Future of American Power*. New York: Random House.
- Kennedy, P. M. 1987. *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. London: William Collins.
- Khan, R. 2019. Resource Amassement as a Tool of Maximizing Sea Power In The Indian Ocean. *Andalas Journal Of International Studies* 8(1), 62-74.
- Khattak, T. 2019. "The Importance Of Aman – 2019 And Beyond." *Global Village Space* <https://www.globalvillagespace.com/Importance-Of-Aman-Exercises-2019-And-Beyond/> (Accessed 30 Jan, 2022)
- Le Mière, C. 2014. *Maritime Diplomacy in The 21st Century: Drivers And Challenges*. Routledge.
- Len, C. 2015. "China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOCs Access". *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation Of India*, 11(1), 1-18.
- Malik, A. H. 2010. *History of Pakistan Merchant Navy: 1947-2009*. A And C

Black.

- Malik, H. 2018. "Role of Pakistan Navy in Indian Ocean Blue Diplomacy." *Defence Journal* 21, No. 8: 33-35.
- Murray, M. 2010. "Identity, insecurity, and great power politics: the tragedy of German naval ambition before the First World War". *Security Studies*, 19(4), 656-688.
- Mustafa, M. Q. 2005. "Maritime Security: The Role of Pakistan Navy. *Strategic Studies*", 25(4), 158-190.
- Nathan, J. A., & Oliver, J. K. 1979. *The Future of United States Naval Power: By James A. Nathan And James K. Oliver.* Indiana University Press.
- Nawaz, R. R. 2004. *Maritime Strategy in Pakistan.* Naval Post Graduate School Monterey Ca.
- Nicolson, H. 1961. "Diplomacy then and now". *Foreign Aff.*, 40, 39.
- Pakistan Navy. 2018 *Maritime Doctrine of Pakistan.* Naval Headquarter Islamabad.
- Panneerselvam, P. 2021. "Maritime Narcotics Trafficking In the Western Indian Ocean: Threat to Regional Maritime Security". *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 17(1), 110-115.
- Pflanze, O. 1955. "Bismarck and German nationalism". *The American Historical Review*, 60(3), 548-566.
- Prantl, J. 2021. "Reuniting Strategy and Diplomacy for 21st Century Statecraft". *Contemporary Politics*, 1-19.
- R. A. Aleem. 2017. "Enhanced Maritime Visibility; Challenges and Way Forward". Galle Dialogue International Maritime Conference, Sri Lanka Navy, Colombo
- Rashid E. 2019, "JMICC: A Hub Of Maritime Information." *Maritime Watch* Volume 1, Issue 2: 20-21.
- Richard Boudreaux. 2011. "Iran Sends Two Naval Vessels through Egypt's Suez Canal." *The Wall Street Journal.*
- Sakhuja, V. 2012. *Asian Maritime Power in the 21st Century: Strategic Transactions: China, India, And Southeast Asia.* Shahpur Jat, New Delhi: Pentagon Press.
- Sharp, P. 1999. "For Diplomacy: Representation and the Study of International Relations". *International Studies Review*, 1(1), 33-57.
- Stavridis, J. (2018). *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans.* NY: Penguin Books.

- Tahir, M. A. (2008). "Threat Of Terrorism And Security Of Ocean Trade: What Contribution Can The Pakistan Navy Make?". *Pakistan Horizon*, 61(3), 29-35.
- THOMSON, S. 2004. "Maritime jurisdiction and the law of the sea". In *The Royal Navy and Maritime Power in the Twentieth Century* (pp. 162-177). Routledge.
- Till, G. 2007. "New Directions in Maritime Strategy? Implications for the US Navy". *Naval War College Review*, 60(4), 29-43.
- Voyer, M., Schofield, C., Azmi, K., Warner, R., Mcilgorm, A., & Quirk, G. 2018. "Maritime Security and the Blue Economy: Intersections and Interdependencies in the Indian Ocean". *Journal of the Indian Ocean Region*, 14(1), 28-48.

RESUMO

O Oceano Índico tem ganhado destaque no discurso geopolítico internacional. Está se tornando um palco para grandes competições entre as grandes potências novas e existentes. A Diplomacia Marítima, nesse sentido, é um valioso instrumento para evitar conflitos. A gama de opções disponíveis vai desde as cooperativas até a seleção persuasiva e coercitiva para as forças marítimas. É útil não apenas para aqueles que o utilizam, mas também para acadêmicos que estão tentando decifrar as ramificações mais extensas da utilização da estratégia baseada no mar. Mahan documentou, o Estado mais poderoso no mar é, geralmente, também o mais rico e economicamente predominante na ordem internacional. O estudo usa o método qualitativo para analisar a literatura existente que compreende um conjunto primário e secundário de imperativos para fornecer uma visão estruturada que seria útil para formuladores de políticas e acadêmicos. A perspectiva paquistanesa e a interação na geopolítica em mudança são avaliadas na região denominada como “pivô do mundo”.

PALAVRAS-CHAVE

Oceano Índico; Diplomacia Marítima; Diplomacia Cooperativa; Estratégia Marítima.

Recebido em 18 de março de 2022

Aceito em 23 de dezembro de 2022

Traduzido por Igor Estima Sardo