

SEGURANÇA MARÍTIMA NA REGIÃO DO INDO-PACÍFICO: UMA PERSPECTIVA GEOESTRATÉGICA DO ESTREITO DE MALACCA

Tran Hoang Long¹
Tran Xuan Hiep²
Nguyen Tuan Binh³

Introdução

A segurança marítima tem surgido nos últimos tempos como uma questão candente nos domínios das relações internacionais em geral e na região do Indo-Pacífico em particular. Com tectônica topográfica, esta área inclui inúmeros “pontos de estrangulamento” em rotas marítimas que são estrategicamente importantes para o comércio mundial, desempenhando um papel importante no transporte de petróleo, gás e produtos de carga do Oriente Médio para a Austrália e Ásia Oriental. Por isso, as questões de segurança marítima para a salvação da economia mundial preocupam os países da região do Indo-Pacífico, nos quais é cada vez mais enfatizado o importante papel da rota marítima pelo Estreito de Malaca. Com uma posição geoestratégica conectando o Mar de Andaman (Oceano Índico) e o Mar da China Meridional (Oceano Pacífico), o Estreito de Malaca é a rota mais curta entre o Oriente Médio e a Ásia em geral e os países do Pacífico em particular. Este é o local que responde por um quarto do tráfego marítimo mundial anualmente. A segurança energética e a economia comercial dos principais países poderosos da região do Indo-Pacífico dependem fortemente da segurança marítima da rota do Estreito de Malaca. Através de uma análise da localização geoestratégica do Estreito de Malaca, este artigo elucida a importância da região do Indo-Pacífico no campo da segurança marítima nas duas primeiras décadas do século XXI.

1 Instituto de Estudos do Nordeste Asiático, Academia de Ciências Sociais do Vietnã, Hanói, Vietnã.

2 Instituto de Pesquisa Socioeconômica, Universidade Duy Tan, Da Nang, Vietnã.

3 Faculdade de História, Universidade de Educação, Universidade Hue, Vietnã.

Uma Visão Geral da Situação da Segurança Marítima na Região do Indo-Pacífico

O século XXI é considerado pelos principais países da região Ásia-Pacífico como “o século do mar e do oceano” e é acompanhado por uma acirrada competição entre as nações para conquistar interesses nas regiões marítimas. Tendo em vista que antes só se pensava na competição por objetivos militares, bases geoestratégicas e canais de tráfego através do estreito, hoje os países do mundo têm intensificado a competição por interesses econômicos e recursos marinhos. O desenvolvimento do poder militar e as atividades competitivas por recursos no mar mostram cada vez mais claramente a tendência de usar o mar para conter o continente. As nações marítimas fortes então derivaram seu pensamento estratégico do conceito de poder marítimo de Alfred T. Mahan, que explicou o seguinte: “O controle do mar, pelo comércio marítimo e pela supremacia naval, significa influência predominante no mundo; porque, por maior que seja a riqueza produzida pela terra, nada facilita as trocas necessárias como o mar”⁴ (Mahan 1897, 124, tradução nossa).

O conceito de segurança marítima foi descrito por Geoffrey Till (pensador marítimo britânico) como a “boa ordem no mar”⁵ (Till, Geoffrey 2009, 160, tradução nossa), onde o comércio marítimo, que contribui para as necessidades logísticas de muitos estados, deve ser protegido de qualquer tipo de risco e ameaça. Para Christian Bueger, a segurança marítima vai além da dimensão tradicional (Bueger, Christian 2015, 160). A segurança marítima conecta várias questões por meio de conceitos existentes de segurança e se adapta a questões temporárias emergentes. Bueger ainda considera o conceito de poder marítimo, especialmente as forças navais, como uma ferramenta para alcançar a segurança nacional. O poder marítimo na segurança marítima também discute como os estados nacionais operam suas marinhas fora de suas águas territoriais. A projeção do poder naval dos estados para meios de guerra, para garantir as linhas de comunicação marítimas (abreviadas como SLOC) e aumentar a consciência da presença de um estado em águas internacionais é o objetivo central da segurança marítima tradicional. A proteção das SLOCs também inclui busca e salvamento, prevenção de derramamentos de óleo no oceano, regulação de instalações marítimas e operações de combate à pirataria e terrorismo.

4 No original: “Control of the sea, by maritime commerce and naval supremacy, means predominant influence in the world; because, however great the wealth product of the land, nothing facilitates the necessary exchanges as does the sea” (Mahan 1897, 124).

5 No original: “good order at the sea” (Till, Geoffrey 2009, 160).

Para estabelecer tal segurança cooperativa, os Estados-nação devem primeiro se engajar em atividades de cooperação em segurança que lhes darão a oportunidade de criar relações inclusivas, que eventualmente se tornarão a base para estruturas multilaterais de segurança. Em termos de segurança marítima, a cooperação em segurança serve como uma ponte que conecta o entendimento de segurança marítima de um estado aos outros. A inclusão da cooperação em segurança permitiria que os Estados nacionais se envolvessem mais para cooperar em áreas comuns de segurança marítima, apesar das restrições geopolíticas. Chris Rahman explicou que a cooperação em segurança marítima tem uma abordagem abrangente para tratar as crescentes questões contemporâneas de segurança marítima (Rahman 2009). No Indo-Pacífico, por exemplo, onde as questões de segurança marítima continuam a crescer devido a diferenças políticas domésticas, a cooperação em segurança marítima oferece uma plataforma para os estados regionais se comunicarem com base em suas semelhanças para proteger os SLOCs regionais. No entanto, para estabelecer uma cooperação de segurança marítima eficaz, é necessário definir o espectro de atividades de segurança marítima que são consideradas inclusivas.

O Indo-Pacífico atualmente tem um escopo indefinido. No sentido mais estrito, é uma área que vai da costa ocidental da Índia até a costa ocidental dos EUA. Em um sentido mais amplo, pode-se considerar que consiste no Oceano Índico e na Ásia-Pacífico. Apesar de seus limites pouco claros, o Indo-Pacífico é considerado um centro econômico e uma força motriz para a economia mundial. Nesta região, existem rotas marítimas importantes, como as rotas comerciais marítimas através do norte do Oceano Índico e do Estreito de Malaca. No Indo-Pacífico, existem 9 dos 10 portos marítimos mais movimentados do mundo. Cerca de 60% do comércio marítimo mundial passa pela região, dos quais um terço passa pelo Mar do Sul da China. O Indo-Pacífico é também a área de maior biodiversidade do mundo. A região tem cerca de um terço dos peixes marinhos rasos do mundo, cerca de 3.000 espécies em comparação com não mais de 1.200 em qualquer outra região (Helfman, 2009, 331). Acredita-se que o arquipélago indo-malaio-filipino abriga o máximo da biodiversidade marinha do mundo. No Indo-Pacífico, as indústrias relacionadas com o mar, incluindo a pesca e o turismo, mantêm uma grande população.

Embora o Indo-Pacífico geralmente goze de paz e segurança, enfrenta vários desafios na segurança marítima. Em primeiro lugar, tem cerca de 40 disputas marítimas entre países regionais, sejam disputas de soberania sobre territórios marítimos ou direitos soberanos sobre áreas marítimas. Entre essas disputas, algumas, como as do Mar do Sul da China ou das Ilhas Senkaku/

Diaoyu, são consideradas causas potenciais de uma guerra sino-americana ou mesmo de uma Terceira Guerra Mundial. Em segundo lugar, a pirataria e o assalto à mão armada muitas vezes fazem com que o Mar da China Meridional e o Oceano Índico sejam colocados no topo da lista das águas mais perigosas do mundo. Em 2018, o número de incidentes de pirataria e assaltos à mão armada nessas áreas foi de 57 e 25, respectivamente, ficando atrás apenas da África Ocidental, com um total de 81 casos. Em terceiro lugar, o terrorismo marítimo se espalhou para a região pela Al Qaeda e outros grupos terroristas como Abu Sayyaf e Jemaah Islamiyah no Sudeste Asiático. O caso *SuperFerry 14*, o bombardeio de uma balsa nas Filipinas em 2004 que matou 116 pessoas, é considerado o ataque terrorista no mar mais mortal do mundo até hoje (Echle, Gaens, Sarmah, Rueppel, 2020, 127). Por último, o Indo-Pacífico também está testemunhando uma série de novas ameaças à segurança marítima que são relevantes para as comunidades costeiras, incluindo o aumento do nível do mar, um aumento na frequência e gravidade dos desastres naturais, um volume crescente de detritos marinhos e perdas de biodiversidade.

Os mares e oceanos da região do Indo-Pacífico apresentam vários desafios de segurança marítima, incluindo pirataria, terrorismo, reivindicações territoriais, disputas jurisdicionais, pesca ilegal, tráfico criminoso e discussões sobre a Convenção do Direito do Mar. As diferenças entre as nações costeiras e marítimas envolvendo navegação e operações militares representam algumas das questões prementes que afetam a região. A questão de segurança marítima transnacional mais urgente nos oceanos Índico e Pacífico continua sendo a ameaça pirata somali, que afeta o mar do Golfo de Aden, as águas da Somália, o Mar da Arábia e a parte ocidental do Oceano Índico (Weir 2010, 210).

Nos últimos anos, vários países, incluindo EUA, China, Rússia, Japão, Austrália, Índia e União Europeia (UE), propuseram suas próprias estratégias de conectividade para a região do Indo-Pacífico e consideraram o domínio marítimo como um componente suas estratégias de conectividade. A Iniciativa do Cinturão e Rota da China (BRI) colocou a maior prioridade no domínio marítimo quando propôs a Rota da Seda Marítima do Século XXI, que liga os portos marítimos, como uma de suas duas principais conexões entre a China e a Europa (Kuo 2018). Além disso, a China está desenvolvendo uma estratégia de “dois oceanos” para expandir suas operações navais para chegar ao Oceano Índico (The State Council of the People’s Republic of China 2017). Assim, a estratégia marítima aumentou a presença naval chinesa no Indo-Pacífico, especialmente no Oceano Índico, a fim de assumir um papel maior nos próximos anos.

A presença da Marinha dos EUA na região, de acordo com o Relatório de Estratégia Indo-Pacífico de 2019, “segura as rotas marítimas vitais do

Indo-Pacífico que sustentam o comércio e a prosperidade globais”⁶ (The U.S. Department of Defense 2019, tradução nossa). Os EUA, portanto, tentam promover um Indo-Pacífico livre e aberto por meio da promoção de vínculos em economia, governança e segurança. Por meio do Comando do Pacífico dos Estados Unidos (PACOM) estacionado no Havaí e de bases militares na Austrália, Japão, ROK, Guam e Diego Garcia no Oceano Índico, os EUA mantiveram sua presença na região (USPACOM 2016). O acordo de aliança dos EUA com Japão, Austrália, República da Coreia, Cingapura, Tailândia e Filipinas permanece como a base de ações estratégicas no Indo-Pacífico. O envolvimento com a Índia como potência emergente também fortaleceu a presença dos EUA, especialmente na observação do Oceano Índico (Mishra 2016, 165). The holistic regional approach is deemed requisite in preserving the American dominance in Indo-Pacific.

O Japão também tem sua própria iniciativa “Indo-Pacífico Livre e Aberto”, que enfatiza a importância de ligar o Oceano Índico ao Oceano Pacífico. Esta iniciativa visa promover uma ordem baseada em regras; liberdade de navegação; comércio livre; prosperidade econômica; e compromisso com a paz e a estabilidade (Government of Japan 2019).

Como potência continental e ocupando uma posição estratégica central no Oceano Índico, a Índia tornou-se um ator de destaque na região do Indo-Pacífico. A política “*Look East*” da Índia, que foi introduzida na década de 1990, expandiu seu envolvimento estratégico com os países do Sudeste e do Leste Asiático. Ao longo dos anos, a ação da Índia na região transcendeu as relações econômicas para a segurança. A política “*Act East*” do primeiro-ministro Narendra Modi fortaleceu a abordagem da Índia no Indo-Pacífico, na qual o “*Act East*” aumentará o envolvimento da Índia por meio de parcerias estratégicas. A política “*Act East*” também reafirma o compromisso da Índia de proteger as SLOCs do Oceano Índico para todos os estados litorâneos usarem. Além disso, a Índia tem sua própria visão do Indo-Pacífico, na qual deseja promover a paz e a estabilidade por meio da igualdade de acesso ao mar e ao ar, liberdade de navegação, combate aos crimes marítimos, proteção do ambiente marinho e desenvolvimento da economia azul. (Government of India - Ministry of External Affairs 2018).

A Austrália também dá alta prioridade à segurança marítima, especialmente na região do Indo-Pacífico. A Austrália se compromete a investir na capacitação de segurança marítima, conscientização do domínio marítimo regional, proteção do ambiente marinho e direito internacional e liberdade de navegação e sobrevoo. A Rússia se concentra na conectividade

⁶ No original: “secures the vital sea lanes of the Indo-Pacific that underpin global commerce and prosperity” (The U.S. Department of Defense 2019).

terrestre em sua iniciativa da Grande Eurásia. No entanto, a Rússia também entende que sua iniciativa visa na verdade usar o “*Toward the Great Ocean*” para ligar a Rússia à Grande Eurásia, uma vasta área de terra da Europa ao leste da Ásia (The Valdai Club 2017). A União Europeia também propõe usar sua estratégia “*Connecting Europe and Asia*” para conectar a Europa à Ásia por meio de transporte, energia, conexões digitais e redes de dimensão humana. As conexões marítimas são importantes porque 70% do valor do comércio entre a Europa e a Ásia é feito por mar (European Commission 2018, 3).

Quanto à questão das disputas marítimas, existem várias áreas marítimas que têm sido mais contestadas em todo o Indo-Pacífico, nomeadamente o Mar da China Oriental, Mar da China Meridional e Oceano Índico. Embora nunca tenha havido nenhum conflito militar direto nessas áreas, essas áreas são as fontes para o aumento dos riscos de segurança na região. A contestação dessas áreas é causada principalmente pelas diferentes necessidades de segurança dos países da região. Além disso, essas áreas têm importância geoestratégica significativa, portanto, as disputas têm sido um assunto complexo na segurança marítima do Indo-Pacífico.

Sobre a questão das ameaças marítimas não tradicionais, a mais comum é a pirataria. A pirataria costumava ser uma grande ameaça no Estreito de Malaca, mas o envolvimento multilateral tem sido bem sucedido em eliminar o perigo. A partir de 2005, os piratas somalis começaram a percorrer o Oceano Índico com equipamentos modernos que lhes permitem operar na faixa de 1.500 milhas náuticas da costa somali. Além disso, os piratas somalis também estão ligados a organizações terroristas como Al-Qaeda e Al Shabab. O terrorismo marítimo começou a ser encarado como uma ameaça séria após os “ataques de Mumbai de 26/11” que mataram 160 pessoas. Os terroristas marítimos evoluíram do uso das linhas de navios como cadeia de suprimentos, para realizar ataques terroristas contra navios e embarcações com a finalidade de enviar mensagens políticas. O grupo terrorista com sede nas Filipinas, Abu Sayyaf, que prometeu lealdade ao ISIS, vem realizando ataques a navios de carga no Mar de Sulu e sequestrando reféns. Embora a pirataria e o terrorismo marítimo visem alvos diferentes - o primeiro é econômico, enquanto o segundo é mais político -, eles têm um interesse comum, que é garantir que os estados fracos permaneçam corruptos e vulneráveis. O contrabando de pessoas e o tráfico de drogas também são crimes transnacionais comumente encontrados no Indo-Pacífico. Drogas produzidas no Afeganistão, Índia e Indonésia são distribuídas por mar para outros países por meio de mercados ilegais. Além disso, uma larga porcentagem das margens de lucro é frequentemente usada para financiar outras atividades ilegais, como terrorismo e pirataria. A forte ligação entre os crimes transnacionais, pirataria e terrorismo aumentou a

complexidade das ameaças marítimas não tradicionais no Indo-Pacífico. Além disso, o narcotráfico e o contrabando de pessoas não são tratados de forma eficiente devido à falta de contramedidas por parte da guarda costeira ou da segurança portuária. As atividades econômicas marítimas, como transferência de petróleo e perfurações offshore, pesca e movimentos de navios de cruzeiro têm o potencial de danificar o ambiente marinho circundante. Grandes derramamentos de óleo no mar afetariam a sua ecologia e eventualmente matariam muitas espécies marinhas. A pesca ilegal que muitas vezes usa explosivos e navios de cruzeiro são propensas a pôr em perigo os recifes de corais que abrigam a biodiversidade marinha. Enquanto os danos ameaçam a ecologia marinha, tais acidentes marítimos também podem perturbar os SLOCs, portanto, devem ser considerados como ameaças marítimas comuns, especialmente em vias navegáveis movimentadas do Indo-Pacífico.

À medida que a segurança marítima no Indo-Pacífico evoluiu intrinsecamente nas primeiras décadas do século XXI, o papel dos “pontos de estrangulamento” nesta região tornaram-se ainda mais importante, como o Estreito de Malaca, onde liga o Oceano Índico com o Pacífico Oceano.

A Posição Geoestratégica do Estreito de Malaca na Segurança Marítima na Região do Indo-Pacífico

O comércio mundial, incluindo especialmente grande parte dos recursos energéticos do mundo, precisa passar por certos “pontos de estrangulamento” entre as áreas de produção e seu destino final. Um desses “pontos de estrangulamento” é o Estreito de Malaca. Atualmente, para a segurança marítima no Indo-Pacífico, a posição do Estreito de Malaca é da maior importância geoestratégica. A partir dos séculos XII e XIII, as atividades comerciais regionais e internacionais foram se expandindo. O modelo de comércio mundial global nesse período incluía três sistemas interligados: um subsistema europeu com Gênova e Veneza como centros comerciais; uma rede do Oriente Médio incorporando rotas dentro e fora da Ásia mongol usando o Golfo Pérsico e o Mar Vermelho; e o sistema Oceano Índico - Leste Asiático, incorporando as redes Sudeste Asiático e China - Índia. Veneza e Gênova deviam sua riqueza ao papel de intermediários entre os produtos asiáticos e os mercados europeus. A rota marítima para qualquer uma das cargas vindas do leste da Indonésia, Java e da China, Indochina e Bornéu, passava pelo Estreito de Malaca da Península Malaia (Hooker 2003, 59-60). Historicamente, o Estreito de Malaca tornou-se o novo centro da rede marítima do Sudeste Asiático, além de ter desempenhado um papel

importante na formação de poderosos impérios marítimos, como Serivijaya e o reino islâmico de Malaca. Durante seu apogeu, Malaca dominou todo o Estreito de Malaca e a península da Malásia, “pelo menos de Kedah no norte (costa oeste) até Ligor (costa leste), antigos territórios de Srivijaya”⁷ (Ginsburg, Roberts 1985, 26, tradução nossa).

Desde o século VII, o Estreito de Malaca tornou-se uma posição importante no sistema comercial do Mar da China Meridional, ligando a economia regional ao mundo. O Estreito de Malaca já esteve sob o controle dos estados árabes, Holanda, Portugal e Reino Unido. Em meados do século XIX, era um refúgio para piratas cujo objetivo era atacar navios mercantes britânicos e holandeses. Até agora, os estreitos, os recifes rasos, milhares de pequenas ilhas e a passagem densa de centenas de navios comerciais todos os dias faziam deste mar mais do que o sonho de um pirata, mas também o terrorismo. Pode-se dizer que Malaca realmente desempenhou um papel importante no sistema de comércio regional em particular e no sistema de comércio internacional em geral. O Estreito de Malaca tem vantagens porque é conveniente no trânsito, localizado perto da área de aromaterapia, e os bens preciosos que os comerciantes internacionais precisam, é a estrada principal, multi-rota e fácil para conectar a Índia, Ásia Ocidental com China e Sudeste Asiático. Ao redor do estreito há ilhas e arquipélagos ricos com comida rica e água fresca. O estreito serve como estação de intercâmbio para o comércio de longa distância e não possui uma área rasa que faça com que grandes navios encalhem. Esses pontos brilhantes fizeram surgir uma próspera Malaca e o desenvolvimento mais brilhante na história do comércio leste-oeste. Em termos de posição geográfica, o Estreito de Malaca está localizado entre Sumatra (Indonésia) e a Península Malaia (Malásia Ocidental), conectando o Oceano Índico e o Mar da China Meridional. Geopoliticamente, o Estreito se enquadra em várias jurisdições territoriais e marítimas diferentes. A Organização Hidrográfica Internacional o definiu seguinte da seguinte forma:

- A oeste: do ponto mais setentrional de Sumatra (Pedropunt) e Lem Voalan na extremidade sul da ilha de Phuket, Tailândia;
- A leste: de TanjongPiai na Península da Malásia e Klein Karimoen, Indonésia;
- No norte: a costa sudoeste da Península Malaia;
- No sul: a costa noroeste de Sumatra até a cidade de Tanjung Kedabu, a leste, até Klein Karimoen, na Indonésia.

⁷ No original: “at least from Kedah in the north (west coast) to Ligor (east coast), former territories of Srivijaya” (Ginsburg, Roberts 1985, 26).

Com uma extensão de 800km, Malaca faz curvas desiguais, o lugar mais largo tem 38km e o mais estreito tem apenas 2,8km de largura é o Canal Phillips no Estreito de Singapura, é um dos gargalos de trânsito mais significativos do mundo. Este lugar faz parte dos trechos de água mais movimentados do mundo e são pistas importantes no sistema de comércio marítimo internacional. O Estreito de Malaca tem uma posição geográfica muito favorável por estar situado em uma rota de tráfego extremamente importante, transportando mercadorias por via fluvial da Europa, África, Sul da Ásia, Oriente Médio para o Leste Asiático (Tran, Nguyen 2020, 48). Juntamente com o Estreito de Sunda, Malaca é conhecida como um importante “nó de trânsito” que liga os oceanos Índico e Pacífico. Este estreito desempenhou um papel muito importante para a rede bastante ampla e sofisticada do comércio marítimo na Ásia. “Esta rede ligava os portos do Oceano Índico ocidental aos da Baía de Bengala e, através do Estreito de Malaca, aos do Mar da China Meridional. O Oriente Médio, a África Oriental, a Índia, o Sudeste Asiático, a China e o Japão, juntos, constituíam uma importante zona comercial”⁸ (Chaudhury, Morineau 2007, 175, tradução nossa). Os estreitos não são apenas ricos em recursos marinhos, mas são uma das rotas marítimas mais antigas e movimentadas do mundo. Eles servem como um canal primário para o movimento de carga e tráfego humano entre a região indo-europeia e o resto da Ásia e Austrália.

Conectando o Oceano Índico com o Pacífico, o Estreito de Malaca é a rota mais curta entre o Oriente Médio e a Ásia em geral e os países do Pacífico em particular. Eles são a rota marítima leste-oeste mais curta em comparação com os estreitos de Macassar e Lombok, na Indonésia. Todos os anos, bilhões de euros em bens e serviços passam pela região formada pelo Estreito de Malaca e outras rotas marítimas associadas (Evers Gerke 2006, 3). Localizado entre a Indonésia, Malásia e Cingapura, o Estreito de Malaca, como gargalo, é uma rota marítima familiar tanto para os comerciantes internacionais de petróleo quanto para o transporte marítimo. A cada ano, mais de 60.000 navios passam pelo estreito, transportando cerca de um quarto das mercadorias comercializadas no mundo; cerca de um quarto de todo o petróleo transportado por via marítima passa pelo Estreito, principalmente de fornecedores do Golfo Pérsico para os mercados asiáticos. De acordo com os dados da Administração de Informações sobre Energia dos EUA, mais de 30% do preço do comércio marítimo de petróleo bruto passa pelo Mar

⁸ No original: “This network linked ports in the western Indian Ocean to those in the Bay of Bengal and, via the Malacca Strait, to those in the South China Sea. The Middle East, East Africa, India, South East Asia, China and Japan thus together constituted a major trading zone” (Chaudhury, Morineau 2007, 175).

da China Meridional. Mais de 90% do petróleo bruto que chega a esse mar passa pelo Estreito de Malaca, tornando-o um dos principais pólos geográficos de ouro negro do mundo (Valori 2020). Atualmente, Malaca é um estreito inseparável do Mar da China Meridional, formando uma rota estratégica de navegação vital para as economias da China, Taiwan, Japão e Coréia do Sul. Especialmente no contexto de globalização e desenvolvimento econômico dos países do Sudeste Asiático, a posição da rota marítima Malaca - Mar da China Meridional é ainda mais importante. Mesmo para a Austrália, Índia, Oriente Médio, África, Europa e Estados Unidos, essa rota marítima internacional pode ser chamada de “salva-vidas”. A segurança energética e o comércio entre as economias do Leste e do Sudeste Asiático dependem fortemente da segurança marítima das rotas de Malaca e do Mar da China Meridional.

Em termos de valor econômico e estratégico, a importância da rota marítima por Malaca é comparável à do Canal de Suez ou do Canal do Panamá. Destes três estreitos, o Estreito de Malaca é de longe a via marítima mais frequentada, anualmente passa pela rota cerca de um terço do comércio mundial, o que é, em comparação, o dobro da passagem anual pelo Canal de Suez e muitas vezes a quantidade de o canal do Panamá (Pradt 2016, 40). Este estreito constitui o principal corredor marítimo entre os oceanos Índico e Pacífico, ligando os três países mais populosos do mundo, Índia, Indonésia e China, sendo por isso considerado o ponto de regulação de tráfego mais importante da Ásia. Além disso, o Estreito de Malaca é famoso por seus principais portos, como Belawan na Indonésia, Melaka e Penang na Malásia. Cingapura é o extremo sul do estreito. O ponto mais estreito da rota de navegação através do Estreito de Malaca está na seção do Canal Phillips do Estreito de Cingapura. Esse também é um dos gargalos mais importantes do mundo, onde há potencial para colisão, encalhe ou derramamento, pirataria e terrorismo. No Estreito de Malaca, metade do petróleo do mundo e dois terços do comércio de gás natural passam por suas águas (Institute for the Analysis of Global Security 2004).

O Estreito de Malaca testemunhou os cerca de 50.000 navios que passam anualmente transportando um terço do comércio marítimo mundial. Depois da carga geral, o petróleo é a *commodity* transportada mais importante. Metade de todos os carregamentos de petróleo transportados por mar passam pelo Estreito. Em 2003, um total de 19.154 navios-tanque passaram pelo Estreito no sentido leste (Países do Golfo Pérsico - Leste Asiático), transportando mais de 10 milhões de barris por dia (Evers, Gerke 2006, 5). Um comércio que deve se expandir à medida que o consumo de petróleo aumenta, especialmente na China. A maior preocupação atual da China no Oceano Índico é a segurança energética. O chinês *Global Times* afirmou que o Estreito de Malaca é decisivo

para a economia da China, então Pequim deve estar envolvida na gestão direta para aumentar a segurança. A próspera economia chinesa hoje é fortemente dependente de petróleo, gás e outros recursos naturais importados principalmente por via marítima, dos quais 80% de seu comércio, incluindo seu fornecimento de energia do Oriente Médio, passa pelo Estreito de Malaca (Tan 2011, 100). O governo de Pequim está enfrentando um “dilema” em Malaca por causa de sua dependência excessiva do estreito e do impacto dos movimentos de controle dos EUA. De fato, qualquer país que controle o Estreito de Malaca também controlará a rota de transporte de energia da China. Portanto, a questão do comércio e da segurança energética levou a China a adotar uma política “marinha” mais agressiva, especialmente com os estados costeiros do Oceano Índico. A China está bem ciente da posição de grande potência dos EUA e da vantagem estratégica da Índia na região e está buscando uma abordagem harmoniosa, evitando qualquer envolvimento ofensivo com essas potências. Isso dá à China a vantagem de ganhar um espaço estratégico maior por meio da cooperação com os estados costeiros do Oceano Índico. A China também está ciente do fato de que a Índia pode usar as Ilhas Andaman e Nicobar para bloquear a entrada ocidental do Estreito de Malaca, do qual a China depende (Kaplan, 2009, 20). Quanto mais tensa a situação do Mar da China Meridional, mais importante se torna o Estreito de Malaca, sua posição estratégica é o foco de atenção de países cuja economia depende fortemente dessa rota marítima. Atualmente, os fluxos de petróleo pelo Estreito são três vezes maiores do que pelo Canal de Suez e quinze vezes maiores que o Canal do Panamá (Tan 2011, 93).

Além de combustível, os países da ASEAN, China, Japão e Coreia do Sul exportam diariamente têxteis, roupas, eletrônicos, carros e alimentos pelo Estreito de Malaca. Produtos de alto valor transportados por grandes navios de carga através do estreito estão cada vez mais em risco de pirataria e terrorismo. A pirataria no Estreito de Malaca tem sido historicamente uma ameaça não resolvida para proprietários de navios e marinheiros que percorrem a rota marítima de 900 km (550 milhas) (Zulkifli, Ibrahim, Rahman, Yasid 2020, 15). A pirataria põe em risco a segurança do transporte de energia sob dois aspectos: interrupção do fornecimento de energia e aumento do custo do transporte de energia. Os graves ataques de piratas, como o do navio fantasma mencionado anteriormente, não apenas sequestram navios, mas também roubam cargas. Os navios graneleiros e petroleiros, que são carregados de produtos energéticos, são vulneráveis a ataques de piratas ao passar pelos Estreitos de Malaca e Cingapura. Esses navios estão no topo da lista de navios vítimas, totalizando mais da metade do número total de 2003 a 2007 (Lai 2009, 187). Além disso, um cenário perigoso é que os piratas mataram ou

sequestraram toda a tripulação a bordo durante o ataque e abandonaram o navio no Estreito de Malaca. O navio não tripulado pode causar a colisão com outros navios nos canais congestionados do Estreito, cortando assim o tráfego que passa pelo Estreito. Se os estreitos fossem fechados, os navios tivessem que usar a rota alternativa através dos estreitos de Sunda e Lombok-Makassar, o tempo de trânsito e a distância para a frota de passagem aumentariam em dois a três dias, e a taxa de frete aumentaria quase 20-30% do que isso ao usar o Estreito de Malaca (Richardson 2004, 38). O Estreito de Malaca é responsável por um terço de todos os casos de pirataria no mundo. O número de assaltos triplicou nas últimas três décadas. O Estreito de Malaca é o terceiro *hotspot* de pirataria mais afetado no mundo nos primeiros anos do século XXI, passando de cerca de 25 ataques em 1994 para um recorde de 112 em 2000 (Evers Gerke 2006, 7).

No início de março de 2020, Indonésia, Malásia e Cingapura levantaram seu alarme terrorista quando foi relatado que terroristas planejavam atacar navios que passavam por Malaca. Essa ameaça não impede que milhões de barris de petróleo sejam transportados por navios e barcos todos os dias. Como uma das rotas marítimas mais movimentadas do mundo, o tráfego intermitente nesta área afetará seriamente a economia regional e mundial. De acordo com dados de 2006-2007 do Departamento de Energia dos EUA, quase um terço do petróleo é transportado por navio através do estreito, tornando-o uma das duas hidrovias mais importantes do mundo. A ameaça terrorista concentra-se na possibilidade de que um grande navio possa ser roubado e afundado em um ponto raso de água (a parte mais rasa do Estreito de Malaca é de 25 m), causando congestionamento em toda a rota e, então, e impactando seriamente a demanda comercial total.

Para limitar o risco de pirataria, três países, Cingapura, Malásia e Indonésia, patrulharam em conjunto para proteger essa área. Patrulhas navais coordenadas pela Malásia, Indonésia e Cingapura (*Operation MALSINDO*) foram implementadas em julho de 2004 (Bateman, Raymond, Ho 2006, 33). Isso foi complementado pela patrulha aérea marítima combinada “*Eye in the Sky*” que foi inaugurada em setembro de 2005, com o primeiro voo realizado a partir de Subang em Kuala Lumpur, Malásia. O Estreito de Malaca é controlado principalmente pela Indonésia, Malásia e Cingapura e os três países acima não concordam em permitir que outros países participem diretamente da gestão da segurança marítima aqui. Somente em 2005, a Tailândia foi convidada a participar da patrulha aérea “*Eye in the Sky*”. Sob a iniciativa, os três países, bem como a Tailândia, realizarão até duas patrulhas aéreas por semana ao longo dos estreitos de Malaca e Cingapura, com cada voo transportando uma equipe de patrulha de missão combinada composta

por funcionários dos estados participantes (The Maritime Executive 2005).

Embora a pirataria tenha estado e esteja sob controle, ainda existe o risco de que terroristas possam paralisar muitas economias da região atacando petroleiros. Após os “ataques de 11 de setembro” nos EUA, Cingapura anunciou que poderia concordar em permitir que os EUA realizassem atividades antiterroristas no estreito. No entanto, até agora, os países não costeiros só podem participar na gestão indireta do Estreito de Malaca através de apoio financeiro, tecnologia e meios de transporte. Além disso, cinco países, incluindo Cingapura, Malásia, Reino Unido, Nova Zelândia e Austrália, coordenam regularmente com suas forças navais o exercício de contraterrorismo aqui. No arquipélago malaio, outra preocupação de segurança que foi levantada logo após os “ataques de 11 de setembro” foi a segurança das vias marítimas vitais e estratégicas da região, particularmente do Estreito de Malaca. Essa era uma preocupação compreensível, dado o medo de que terroristas fugindo da ação de segurança mundial após os “ataques de 11 de setembro” pudessem facilmente encontrar refúgio no arquipélago malaio, que tem a maior população mundial de muçulmanos. Por sua vez, esses terroristas podem procurar novos alvos vulneráveis na região, em colaboração com elementos radicais locais, insurgentes muçulmanos ou pessoas em redes de crime organizado existentes, como os envolvidos em vários ataques de pirataria na região. Além disso, essa preocupação também foi vista como intimamente ligada à ameaça emergente do terrorismo radical na região, especialmente após o atentado de Bali em 2002 (Tan 2011, 91).

A situação de pirataria e terrorismo no Estreito de Malaca levou os países interessados a estabelecer um mecanismo de cooperação multilateral. O Mecanismo Cooperativo para o Reforço da Segurança, Proteção e Proteção Ambiental do Estreito de Malaca é composto por três componentes. O primeiro é o Fórum de Cooperação, composto por altos funcionários e especialistas técnicos das autoridades marítimas da Indonésia, Malásia e Cingapura. O segundo componente é o Comitê de Coordenação do Projeto. Este comitê foi formado principalmente para supervisionar um pacote de projetos propostos pelos estados litorâneos. Para garantir o andamento desses projetos, buscou-se o financiamento e a participação dos estados usuários e partes interessadas. O terceiro componente é o Fundo de Auxílios à Navegação, no qual os interessados podem se voluntariar para financiar a manutenção dos auxílios críticos à navegação (Ho, Bateman 2012, 134).

Hoje, com sua posição geoestratégica, o Estreito de Malaca forneceu a principal artéria através da qual uma grande parte do comércio global e do fluxo de energia. Navios-tanque e graneleiros transportam grandes quantidades de petróleo, carvão, minério de ferro e outros minerais para os centros de

fabricação do sudeste e nordeste da Ásia, enquanto milhões de contêineres vão na direção oposta para alimentar os mercados consumidores em todo o mundo. Como a conexão do Oceano Índico e do Oceano Pacífico, o Estreito de Malaca ocupou uma posição importante para a segurança marítima no Indo-Pacífico nas primeiras décadas do século XXI.

Considerações Finais

Nos primeiros anos do século 21, à medida que o Indo-Pacífico se torna o centro das atividades econômicas globais, geopolítica e das dinâmicas de segurança, a região precisa de uma cooperação abrangente de segurança marítima. A cooperação regional de segurança marítima é necessária para preservar a crescente atividade marítima e manter a estabilidade das SLOCs. Além disso, nesta região também ocorre uma acirrada competição entre as grandes potências mundiais. A influência marítima em expansão da China, a emergência da Índia como potência regional, a abordagem Indo-Pacífico dos EUA e as questões marítimas regionais não tradicionais tornaram-se as principais discussões na segurança marítima do Indo-Pacífico. As disputas no Mar do Sul da China também aumentaram os riscos na região. A estabilidade das SLOCs do Oceano Índico também precisa ser gerenciada, pois a hidrovia se tornou a linha marítima mais movimentada do mundo. A estratégia “Indo-Pacífico Livre e Aberto” dos EUA implícita no quadrilátero Austrália, Índia, Japão e EUA deve ser tratada com cuidado. Os “*Quad countries*” parecem concordar com o problema estratégico comum no Indo-Pacífico, que é a expansão marítima da China. A China, por outro lado, tornou-se um parceiro importante para a região em termos de comércio e investimento marítimo; no entanto, sua presença naval ainda não é bem recebida por alguns países da região. A competição de poder entre as grandes potências acima irá então moldar o futuro padrão de interações no Indo-Pacífico.

Com sua posição geoestratégica no Sudeste Asiático e no mundo, o Estreito de Malaca desempenha cada vez mais um papel importante na segurança marítima na região do Indo-Pacífico, como uma rota comercial “linha da vida” que conecta esses dois oceanos. Nos últimos anos, a situação de segurança no Estreito de Malaca atraiu a atenção de muitas grandes potências da região e do mundo. A atenção da comunidade internacional às questões de segurança dentro do Estreito de Malaca demonstra a importância dessas águas para a comunidade global, organizações internacionais regionais, organizações não governamentais e comerciais, as quais têm respondido às ameaças de terrorismo e pirataria. Além disso, terrorismo e pirataria não

são os únicos problemas que ameaçam a segurança da área tratada. Todos os esforços para gerir a situação no Estreito de Malaca continuam a ser uma questão de delimitação de fronteiras marítimas não resolvida. Esta situação levou a uma divisão territorial confusa no Estreito, complicando assim a aplicação da lei, que é o principal impulso para garantir a segurança deste estreito. As fronteiras marítimas não resolvidas no estreito também abordam a questão mais sensível nesta região que é a soberania. Os Estados litorâneos do Estreito de Malaca consideram a questão da soberania o fator primordial em todas as suas decisões sobre o estreito. No entanto, para ter um Estreito de Malaca definitivamente seguro e protegido, os Estados litorâneos precisam deixar de lado suas diferenças e serem mais flexíveis em sua interpretação da soberania. Atualmente, muitas potências regionais e mundiais com grandes interesses neste estreito estão participando ativamente da cooperação de segurança marítima na região. A construção de um mecanismo de cooperação internacional para preservar a segurança geral deste estreito é uma solução mutuamente benéfica.

REFERÊNCIAS

- Bateman, S., Raymond, C. Z. and Ho, J., 2006, *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action*, Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, Nanyang Technological University.
- Bueger, Christian, 2015, “What is Maritime Security?”, *Marine Policy*, Vol. 53, pp. 159-164.
- Chaudhury, S. and Morineau, M., 2007, *Merchants, Companies and Trade: Europe and Asia in the Early Modern Era*, London: Cambridge University Press.
- Echle, C., Gaens, B., Sarmah, M. and Rueppel, P., 2020, *Responding to the Geopolitics of Connectivity: Asian and European Perspectives*, Singapore: Konrad-Adenauer-Stiftung.
- European Commission, 2018, Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank: Connecting Europe and Asia - Building blocks for an EU Strategy, Brussels: *Publications Office of the European Union*.
- Evers, Hans-Dieter and Gerke, S., 2006, “The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development”, *ZEF*

- Working Paper Series*, No. 17, Center for Development Research (ZEF), University of Bonn, pp. 3-16.
- Ginsburg, N. and Roberts, C. F., 1985, *Malaysia*, Wasington: University of Wasington Press.
- Government of India - *Ministry of External Affairs*, 1 June 2018, “Prime Minister’s Keynote Address at Shangri La Dialogue”, <https://www.mea.gov.in/Speeches-Statements>. (accessed on April 24, 2021).
- Government of Japan, November 2019, “Towards Free and Open Indo-Pacific”, <https://www.mofa.go.jp/files/000407643.pdf> (accessed on April 17, 2021).
- Helfman, G. S., 2009, *The Diversity of Fishes: Biology, Evolution, and Ecology*, 2nd edition, Oxford: Wiley-Blackwell.
- Ho, J. and Bateman, S., 2012, *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security*, New York: Routledge.
- Hooker, V. M., 2003, *A Short History of Malaysia: Linking East and West*, Australia: Allen & Unwin.
- Institute for the Analysis of Global Security, 24 May 2004, “Chilly Response to U.S. Plan to Deploy Forces in the Strait of Malacca”, <http://www.iags.org/no524042.htm> (accessed on April 4, 2021).
- Kaplan, R. D., 2009, “Center Stage for the Twenty-First Century: Power Plays in the Indian Ocean”, *Foreign Affairs*, Vol. 88, No. 2, pp. 16-32.
- Kuo, L. and Kommenda, N., 30 July 2018, “What is China’s Belt and Road Initiative?”, <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer> (accessed on April 20, 2021).
- Lai, Hongyi, 2009, *Asian Energy Security: The Maritime Dimension*, New York: Palgrave Macmillan.
- Mahan, Alfred Thayer, 1897, *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*, Boston: Little, Brown and Company.
- Mishra, V., 2016, “US Power and Influence in the Asia-Pacific Region: The Decline of “Alliance Mutuality””, *Strategic Analysis*, Vol. 40, Issue 3, pp. 159-172.
- Pradt, T., 2016, *China’s New Foreign Policy: Military Modernisation, Multilateralism and the “China Threat”*, New York: Palgrave Macmillan
- Rahman, C., 2009, *Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand*, Wellington: Victoria University.
- Richardson, M., 2004, *A Time Bomb for Global Trade: Maritime-Related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, Singapore:

Institute of Southeast Asian Studies.

Tan, Andrew T. H., 2011, *Security Strategies in the Asia-Pacific: The United States' "Second Front" in Southeast Asia*, New York: Palgrave Macmillan.

The Maritime Executive, 15 September 2005, "Strait of Malacca Nations to Use Air Patrols", <https://www.maritime-executive.com/article/2005-09-15strait-of-malacca-nations-to-use-air-p> (accessed on April 25, 2021).

The State Council of the People's Republic of China, 20 June 2017, "Full Text of the Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative", http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm (accessed on April 9, 2021).

The U.S. *Department of Defense*, 1 June 2019, "Indo-Pacific Strategy Report: Preparedness, Partnerships, and Promoting a Networked Region", <https://media.defense.gov/2019/Jul/01/2002152311/-1/-1/1/DEPARTMENT-OF-%20DEFENSE-INDO-PACIFIC-STRATEGY-REPORT-2019.PDF> (accessed on April 24, 2021).

The Valdai Club, September 2017, "Toward the Great Ocean - 5: From the Turn to the East to Greater Eurasia", <http://valdaiclub.com/files/15300/> (accessed on April 17, 2021).

Till, Geoffrey, 2009, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, 2nd edition, New York: Routledge.

Tran, X. H. and Nguyen, T. B., 2020, "The Strait of Malacca (Malaysia) with Its Role in the Network of Maritime Trade in Asia and East - West Cultural Exchange in the Middle Ages", *Palarch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology*, Vol. 17, No. 4, pp. 84-92.

USPACOM, 2016, *United States Pacific Command (USPACOM) Guidance*, Washington D.C.: Department of Defense.

Valori, Giancarlo Elia, 24 November 2020, "The Strait of Malacca: China between Singapore and the United States", <https://modern diplomacy.eu/2020/11/24/the-strait-of-malacca-china-between-singapore-and-the-united-states/> (accessed on April 24, 2021).

Weir, G. E., 2010, "Fish, Family, and Profit: Piracy and the Horn of Africa", in *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, Bruce A. Elleman, Andrew Forbes and David Rosenberg, eds., 2010, Newport, RI: Naval War College Press.

Zulkifli, N., Ibrahim, R. I. R., Rahman, A. A. A. and Yasid, A. F. M., 2020, "Maritime Cooperation in the Straits of Malacca (2016-2020): Challenges and Recommend For a New Framework", *Asian Journal of Research in Education and Social Sciences*, Vol. 2, No. 2, pp. 10-32.

RESUMO

Com uma posição geoestratégica conectando o Mar de Andaman (Oceano Índico) e o Mar da China Meridional (Oceano Pacífico), o Estreito de Malaca é a rota mais curta entre o Oriente Médio e a Ásia em geral e os países do Pacífico em particular. Este é o local que responde por um quarto do tráfego marítimo mundial anualmente. A segurança energética e a economia comercial dos principais países poderosos da região do Indo-Pacífico dependem fortemente da segurança marítima da rota do Estreito de Malaca. Através de uma análise da localização geoestratégica do Estreito de Malaca, este artigo elucida a importância da região do Indo-Pacífico no campo da segurança marítima nas duas primeiras décadas do século XXI.

PALAVRAS-CHAVE

Marítimo; Segurança; Indo-Pacífico; Malaca; Co-cooperação.

Recebido em 05 de novembro de 2021

Aprovado em 19 de maio de 2022

Traduzido por Isabella Cruzichi