

ESCOLA DE COMANDO E ESTADO MAIOR DO EXÉRCITO
ESCOLA MARECHAL CASTELLO BRANCO

Maj Inf FABIO DOS SANTOS MOREIRA

**Mar do Sul da China: tensões e importância
geopolítica para a República Popular da China.**



Rio de Janeiro
2019

Maj Inf FABIO DOS SANTOS MOREIRA

Mar do Sul da China: tensões e importância geopolítica para a República Popular da China.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Ciências Militares, com ênfase em Defesa Nacional.

Orientador: Eduardo Schlup - Maj Cav

Rio de Janeiro
2019

Maj Inf FABIO DOS SANTOS MOREIRA

Mar do Sul da China: tensões e importância geopolítica para a República Popular da China.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Ciências Militares, com ênfase em Defesa Nacional.

Aprovado em _____ de _____ de _____.

COMISSÃO AVALIADORA

EDUARDO SCHLUP - Maj (Presidente)
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

ALISSON ALENCAR DAVID - Maj (1º Membro)
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

ANDERSON LUIZ ALVES FIGUEIREDO - Maj (2º Membro)
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

A Deus, pela saúde e sabedoria.

À minha família, pela compreensão.

Ao meu orientador, pela forma serena com
que me auxiliou na conclusão da tarefa.

Espaço é poder.
(Friedrich Ratzel)

RESUMO

Considerando os estudos de Friedrich Ratzel, em especial suas premissas acerca do espaço necessário à sobrevivência e desenvolvimento dos Estados Nacionais, este trabalho tem por objetivo apresentar a situação do tabuleiro geopolítico na região do Mar do Sul da China, destacando a atuação do Estado chinês. Inicialmente, são destacadas as ideias do pensador geopolítico que parecem orientar as disputas territoriais observadas na área considerada. A seguir, apresenta-se os acordos internacionais que tratam dos direitos de exploração do mar, buscando ressaltar os aspectos mais relevantes e que mais são invocados pelos entes estatais envolvidos nas disputas por soberania na região oceânica supracitada. Em outro momento, é feito um breve histórico dos conflitos nas regiões adjacentes com o objetivo de demonstrar as profundas raízes que, muitas vezes, servem como elemento catalisador das tensões ou como meras justificativas para a defesa de interesses geopolíticos mais atuais. Ainda, busca-se caracterizar a área, enfatizando sua importância econômica e aspectos que tanto despertam o interesse não só dos países do sudeste asiático, mas também de nações além-mar. Por fim, destaca-se porque a região é tão importante para a República Popular da China e suas ações, em especial no campo militar, para estabelecer-se como soberana naquele cenário.

Palavras-chave: Friedrich Ratzel, Espaço Vital, República Popular da China (RPC), China, Mar do Sul da China (MSC), Estados Unidos da América (EUA).

ABSTRACT

Considering Friedrich Ratzel's studies, especially his assumptions about the space needed for the survival and development of National States, this paper aims to present the geopolitical situation in the South China Sea region, highlighting the performance of the Chinese State. Initially, the ideas of the geopolitical thinker that seem to guide the territorial disputes observed in the considered area are presented. Then, the international agreements that deal with the rights of exploitation over the sea are presented, seeking to highlight the most relevant aspects that are commonly invoked by the state entities involved in the disputes for sovereignty in the above-mentioned oceanic region. At another point, the conflicts in the adjacent regions are briefly presented in order to demonstrate the deep roots that often serve as a catalyst for tensions or as justifications for defending more current geopolitical interests. Still, it seeks to characterize the area, emphasizing its economic importance and aspects that not only do arouse the interest of Southeast Asian countries, but also those of nations overseas. Finally, it stands out because the region is so important to the People's Republic of China and its actions, especially in the military field, to establish itself as sovereign in that scenario.

Keywords: Friedrich Ratzel, Vital Space, People's Republic of China (PRC), China, South China Sea (MSC), United States of America (USA).

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Disputas no Mar do Sul da China	28
Figura 2 - Territórios colonizados no Sudeste Asiático	30
Figura 3 - Linha de nove traços e principais contendores no Mar do Sul da China.....	32
Figura 4 - Localização das reservas provadas e prováveis de hidrocarbonetos no MSC.....	37
Figura 5 - Volume de petróleo transportado via MSC (em milhões de barris por dia).....	39
Figura 6 - Volume de gás natural transportado via MSC (em trilhões de metros cúbicos).....	39
Figura 7 - Mar do Sul da China - arquipélagos, recifes, ilhas e rochedos.....	40
Figura 8 - Disputas por soberania no MSC.	42
Figura 9 - Triângulo estratégico do MSC.....	43
Figura 10 - Capturas reportadas e não reportadas no MSC (2000-2010).....	44
Figura 11 - Volume (em milhões) e do valor (milhões de dólares) do pescado, 1950-2010. ..	44
Figura 12 - Embarcações e emprego no setor de pesca nos países do MSC.	45
Figura 13 - Principais países exportadores de petróleo para a China em 2014.....	49
Figura 14 - “Primeira Cadeia de Ilhas”.	53

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Relação entre o espaço marítimo da China e sua área terrestre com as cinco maiores economias do complexo de segurança asiático.	52
Tabela 2 - Gasto militar (1993-2013).	55
Tabela 3 - Distribuição dos gastos militares por força (2013-2018).	56
Tabela 4 - Comparação entre os orçamentos militares da China e dos Estados do SE asiático (1993-2013).	60

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 PROBLEMA	11
1.2 OBJETIVOS.....	12
1.2.1 Objetivo geral	12
1.2.2 Objetivos específicos	12
1.3 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO.....	12
1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1 O ESPAÇO VITAL DE FRIEDRICH RATZEL.....	14
2.2 DIREITOS SOBRE O MAR (<i>UNCLOS</i>).....	16
2.2.1 Águas Internas	16
2.2.2 Águas Territoriais ou Mar Territorial	17
2.2.3 Águas Arquipelágicas	19
2.2.4 Zona Contígua	20
2.2.5 Zona Econômica Exclusiva (ZEE)	21
2.2.6 Plataforma Continental	22
2.2.7 Ilhas	23
3 METODOLOGIA	24
3.1 TIPO DE PESQUISA	24
3.2 UNIVERSO E AMOSTRA	24
3.3 COLETA DE DADOS	24
3.4 TRATAMENTO DOS DADOS	24
3.5 LIMITAÇÕES DO MÉTODO.....	25
4 CONFLITOS E TENSÕES NO MAR DO SUL DA CHINA	26
4.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA.....	26
4.2 O CONFLITO	27
4.2.1 Efeitos da Segunda Grande Guerra	30
4.2.2 Efeitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar	32
5 MAR DO SUL DA CHINA - IMPORTÂNCIA ECONÔMICA	35

6 CHINA - VULNERABILIDADES E ESTRATÉGIA MILITAR.....	45
6.1 VULNERABILIDADES.....	45
6.2 ESTRATÉGIA MILITAR	52
7 CONCLUSÃO.....	61
REFERÊNCIAS	64

1 INTRODUÇÃO

O Estado-nação, com suas fronteiras, divisões e população, nunca esteve fora das discussões políticas (MOURÃO e PESSANHA, 2014). A afirmação encontra respaldo no fato de, ainda hoje, permanecerem sem solução diversas questões que envolvem demarcação fronteira e posse de áreas que permitem a obtenção de vantagens estratégicas, seja pelo controle das plantas de extração de algum recurso natural específico, seja pela localização geográfica que assegura o acesso a regiões de interesse.

Segundo Arrighi (2006), o sistema moderno que emerge com a decadência do feudalismo torna distintas as esferas pública e privada. O poder passa a se concentrar nas mãos do Estado e seus dirigentes, sendo a área de influência daquele demarcada pelas fronteiras nacionais. O poder de um determinado Estado é dimensionado a partir de sua capacidade de acumulação e por suas conquistas e posses territoriais.

De acordo com Mafra (2006), o imperativo da conquista territorial é explicado por Friedrich Ratzel, segundo o qual, o crescimento populacional e as necessidades de subsistência exigem o aumento territorial. A busca pelo chamado “espaço vital” deve ser empreendida e impulsionada pelo Estado e representa condição necessária ao progresso de uma sociedade.

Nos dias atuais, um dos conflitos territoriais de maior repercussão no cenário internacional é o que envolve as disputas na região do Mar do Sul da China (MSC), também chamado de Mar da China Meridional. Segundo Fujii (2014), a questão tem suas origens no final do século XIX, quando o colonialismo ocidental atingiu seu ponto máximo no continente asiático. A cessão de territórios e a imposição de tratados desiguais, consequências da colonização ocidental, tornaram a região um campo fértil para futuras disputas territoriais (EIRIZ, 2017).

De acordo com Fumoto (2018), alguns fatores conferem relevância regional e global ao Mar do Sul da China, destacando-se, dentre eles: as rotas de comércio marítimo, os recursos energéticos ali existentes e o impacto social e econômico da atividade pesqueira. Mais da metade da tonelagem da frota mercante mundial e um terço do volume do comércio marítimo global trafegam por essas águas. Tais aspectos potencializam a tensão entre as entidades nacionais interessadas na região. A China reclama boa parte do território, que também tem demandas de Brunei, Filipinas, Vietnã, Malásia e Taiwan.

O conflito na região é também destacado por Almeida (2013), segundo o qual, no campo da diplomacia, inúmeras reivindicações acerca da soberania sobre áreas marítimas, ilhas e regiões de estreitos de importantes linhas de navegação no Mar do Sul da China contrapõem importantes atores de alcance e expressão regionais, como os citados anteriormente, e outros de projeção global, como os Estados Unidos da América.

Com relação às partes envolvidas ou interessadas na questão, Shambaugh (2006) e Heginbothan (2015) observam que a China enfrenta condicionantes regionais muito particulares da geopolítica asiática. Além disso, a influência do poderio norte-americano é uma realidade que foi se construindo ao longo dos anos, desde o fim da Segunda Guerra Mundial, fazendo com que Pequim se preocupasse em fazer frente a um possível auxílio militar de Washington à independência de Taiwan ou a outras nações vizinhas da China, os quais protagonizam com o governo chinês as recentes disputas pela soberania do Mar da China Meridional.

Para assinalar o aumento do interesse da República Popular da China (RPC) na região, Cheng (2014) destaca que, nos últimos trinta anos, a situação de segurança em relação à China tem evoluído significativamente. O centro de gravidade econômico chinês mudou do interior - concebido pela chamada “Terceira Frente” de Mao Tsé-Tung - para o litoral, após o programa das “Quatro Modernizações, de Deng Xiaoping. Esse fato alterou o quadro de vulnerabilidades chinesas, já que os atuais centros econômicos do país são todos acessíveis por mar.

Assim, partindo da observação dos pontos brevemente acima apresentados, o presente trabalho tem por finalidade discutir a importância geopolítica da região do Mar da China Meridional (ou Mar do Sul da China), bem como as conflituosas questões ali estabelecidas e que se relacionam à República Popular da China.

1.1 PROBLEMA

A região do Mar do Sul da China é um dos tabuleiros geopolíticos mais tensos da atualidade. Sua importância se deve tanto pelo fato de a área ser fonte de recursos estratégicos, pelos atores que ali se encontram e por sua localização geográfica como corredor entre os Oceanos Índico e Pacífico, logo, via de comunicação entre Estados com as economias mais pujantes da atualidade e o restante do globo. Ao mesmo tempo em que estes fatores são permeados por disputas territoriais e pelo olhar atento

de potências extra regionais, observa-se o surgimento da grande potência chinesa e sua articulação para estabelecer-se como tal.

Neste contexto, surge a seguinte questão: **qual a importância geopolítica do Mar da China Meridional para a República Popular da China e quais as ações, no campo predominantemente militar, desenvolvidas pelo Estado chinês para estabelecer-se soberano na região?**

1.2 OBJETIVOS

Este trabalho, apresentado à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), é delineado segundo os objetivos a seguir:

1.2.1 Objetivo geral

Realizar uma análise científica da questão que envolve o Mar do Sul da China e o jogo de poder em andamento na área, destacando a importância da região e as ações do Estado chinês para assegurar o seu “espaço vital”.

1.2.2 Objetivos específicos

- a. Apresentar o conceito de “espaço vital”, destacando o aspecto organicista, de Friedrich Ratzel, relacionado à existência e sobrevivência de um Estado;
- b. Apresentar o posicionamento da Organização das Nações Unidas (ONU) quanto ao direito sobre áreas marítimas;
- c. Apresentar a região do Mar do Sul da China ou Mar da China Meridional;
- d. Apresentar a evolução histórica do conflito que envolve a região do MSC;
- e. Analisar a importância econômica da região para a RPC;
- f. Analisar as ações chinesas para estabelecer-se como soberana na região do Mar do Sul da China, com ênfase nas que se encerram no campo político-militar.

1.3 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

Como o presente trabalho aborda uma questão que há séculos envolve diversos interessados, quanto à delimitação temporal, serão trazidos à tona os fatos

mais relevantes que assinalam o histórico das disputas no Mar do Sul da China, com ênfase naqueles ocorridos após a Segunda Guerra Mundial.

Quanto ao recorte geográfico, o estudo deter-se-á ao sudeste asiático, mais especificamente na região conhecida como Mar do Sul da China ou Mar da China Meridional. Em diversos momentos será necessário tratar da influência e do interesse dos Estados Unidos América na questão. Contudo, todas as ações norte-americanas e os reflexos de suas políticas abordados no trabalho restringir-se-ão àqueles necessários para compreender o jogo de poder segundo o qual se delineia a questão.

1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO

O presente trabalho considera fatores geográficos, políticos e econômicos, combinando-os segundo as perspectivas geopolítica e geoeconômica, sem, contudo, ignorar o fato de que estas são permeadas pela História.

O crescente destaque alcançado pelo Estado chinês no cenário mundial é indiscutível. Assim, pesquisas que têm como objetivo o entendimento das interações no espaço asiático e das estratégias, ações e percepções das nações que ali se encontram são de grande valia para a criação de um pensamento crítico acerca do desenvolvimento das sociedades.

O estudo das inúmeras nuances que regem as relações entre os diversos países se mostra, além de agradável, especialmente necessário para a construção de uma base sólida de conhecimentos indispensáveis a um oficial integrante do Quadro do Estado-Maior das Armas (QEMA) e capaz de representar o Exército Brasileiro e o país nos mais diversos ambientes nacionais e internacionais.

A interligação entre Estados e organizações de alcance global diversas exige a capacidade de análise e compreensão dos múltiplos fatores e interesses relacionais envolvidos. Em um cenário onde as Forças Armadas são, cada vez mais, requisitadas e no qual militares têm ocupado cargos de alto nível na organização do Estado Brasileiro, a capacitação de recursos humanos com essa habilidade crítica se mostra, portanto, notadamente mais desejável.

Assim, busca-se contribuir para a produção científica das Ciências Militares no âmbito do Exército Brasileiro (EB) através da ECEME, especificamente na linha de pesquisa “ESTUDOS DA PAZ E DA GUERRA”, assunto de interesse “RELAÇÕES INTERNACIONAIS”.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 O ESPAÇO VITAL DE FRIEDRICH RATZEL

O ponto inicial para o desenvolvimento da Geografia Política moderna foi dado com o advento da obra “*Politische Geographie*” (1887), do geógrafo alemão Friedrich Ratzel, que posteriormente passou a ser considerado como pai da Geografia moderna e integrante do dito grupo de autores “clássicos” da ciência geográfica (MOURÃO e PESSANHA, 2014).

Segundo os mesmos autores e, ainda, de acordo com Castro (2005), o fomento da Geografia Política foi responsável por trazer às discussões sobre Estado um componente espacial, geográfico, pois “[...] esta (a ciência política) sempre se absteve de qualquer consideração espacial, de qualquer comparação entre Estados ou parte deles. É nesta lacuna que a geografia política justifica sua existência [...]”.

Ainda de acordo com Castro (2005), Ratzel foi responsável por desenvolver uma Geografia Política que possui, como elemento primordial, o componente espacial sendo influenciado e transformado pela política. Esta geografia encontrou nas políticas estatais um lugar resguardado, por conta da sua análise e característica de cunho territorialista, o que fez com que o Estado viesse a utilizar-se desta Geografia Política *ratzeliana* a fundo (grifo nosso).

Consoante apresentado por Mourão e Pessanha (2014), a geografia humana ratzeliana, ou a “antropogeografia”, divide-se em três principais temas: a influência das condições naturais sobre a humanidade; a distribuição das sociedades sobre o globo; e a formação dos territórios.

Conforme os mesmos autores, esta tríplice repartição proposta por Ratzel seria então a responsável por elucidar as diversas questões acerca da distribuição das sociedades humanas nos diversos territórios, sempre levando em conta a influência do meio no estabelecimento dos mesmos.

A geografia ratzeliana se propôs a estudar os fundamentos que governam as relações entre o Estado, sociedade e solo. Na análise geográfica proposta por Ratzel, a sociedade era dependente do solo que sustentava sua existência, pois “[...] todas as atividades da raça humana, em particular dos grupos humanos, da nação e do Estado, deveriam ser vistas sobre o fundo de seus verdadeiros ‘fundamentos’ [...] estes que estão na superfície da terra” (WEIGERT, 1943).

A visão de Ratzel sobre Estado é chamada, pelos estudiosos, de “organicista”, pois este é visto como um organismo vivo, que tende a comporta-se segundo as leis que regem os seres vivos na terra, ou seja, “[...] nascer, avançar, recuar, estabelecer relações, declinar, etc.” (COSTA, 2008).

Para Mourão e Pessanha (2014), a geografia, como ciência a serviço da lógica territorialista, ajudou no ponto de partida do sistema mundial moderno, pois, no século XVIII, os Estados nacionais europeus mais emblemáticos já estavam formados ou em vias de, como no caso da Alemanha, e essa concentração de poder territorial gerou a competição entre os Estados. Este fato impulsionou a expansão territorialista, e exigiu das ciências o desenvolvimento das bases fundamentadoras para suas práticas.

Para a compreensão do futuro do Estado e da exigência principal, que é a necessidade de sobrevivência e crescimento do mesmo, Friedrich Ratzel cria um dos conceitos condizentes ao estudo deste comportamento, que veio, posteriormente, a ser o ponto que tornou sua geografia notadamente reconhecida, e que veio a ser aplicado nas políticas territoriais dos séculos XX e XXI, principalmente na II Guerra Mundial. Este conceito é o de “Espaço Vital” (*Lebensraum*) (MOURÃO e PESSANHA, 2014).

O espaço vital manifestaria a necessidade territorial de uma sociedade tendo em vista seu equipamento tecnológico, seu efetivo demográfico e seus recursos naturais disponíveis. Seria assim uma relação de equilíbrio entre a população e os recursos, mediada pela capacidade técnica. Seria a porção do planeta necessária para a reprodução de uma dada comunidade. (RATZEL In: MORAES, 1990).

O conceito de “espaço vital” é um dos principais resultados da teoria ratzeliana acerca da existência e comportamento estatais. Sua principal função foi a de justificar a necessidade de crescimento do Estado, pois, como todo organismo vivo, este exige espaço para crescer e fortalecer sua existência.

De acordo com Mourão e Pessanha (2014), a geografia ratzeliana apresentava uma visão de que, para o Estado continuar a existir, este deveria sempre aumentar o tamanho do seu *Lebensraum*, por meio da busca de novas áreas e recursos para a sua manutenção e progresso, o qual seria alcançado e mantido através, dentre outras práticas, por meio da absorção de territórios, aumento das fronteiras e espoliação de recursos naturais de Estados vizinhos.

Para a manutenção da sua existência e soberania, o Estado deve ter, como objetivo, o de aumentar e manter o seu “espaço vital”, indo à busca de melhores áreas e recursos. De acordo com Ratzel (In: MORAES, 1990), um Estado que mantém essa dinâmica é sinônimo de um Estado forte.

Assim, a prática imperialista¹ do atual sistema mundo apresenta questões que exigem do observador uma análise capaz de relacionar todos os fatos e fenômenos com a sua causa inicial, que, a partir das observações anteriores, conclui-se ser a conquista e manutenção de espaço em prol da sobrevivência do Estado.

Para Mourão e Pessanha (2014), o território continua a ser a arena das relações de poder, e o Estado é o principal ator nesta relação. A tentativa de exercer influência, sobre regiões geográficas, explorando-as ou controlando-as, está presente na agenda dos Estados atuais. A prática não deixou de ser exercida, apenas ganhou uma nova roupagem, entretanto, sua lógica e razão continuam as mesmas.

2.2 DIREITOS SOBRE O MAR (*UNCLOS*²)

O direito dos mares é um ramo do direito internacional que se encontra em constante mudança desde o seu advento. Este é abordado por Rezek (2010) como “parte elementar” do direito internacional público. Segundo Evans (2010), o direito dos mares é regulado de maneira complexa e, embora tenha sua base nos conceitos de soberania e jurisdição, foi, com o tempo, alterando para que pudesse refletir o fato de que, em relação à utilização dos mares, há vários interesses concorrentes.

2.2.1 Águas Internas

Águas internas são abordadas no artigo 8º da *UNCLOS*, onde fica estabelecido, ressalvado o trazido na Parte IV da Convenção (águas arquipelágicas), que são aquelas localizadas no lado voltado em direção à terra em relação à base do mar territorial. Mazzuoli (2014) afirma que a questão dessas águas pode ter dois sentidos: um geográfico e um jurídico, com o primeiro tratando das águas que se encontram dentro do território do Estado costeiro, circundadas por terra, como os lagos; enquanto o segundo diz respeito àquelas que se encontram situadas mais próximas ao continente, tendo como relação a linha de base do mar territorial, que acabam por consequência por desembocar neste, questão chamada por Rezek (2010) de mera “ficção jurídica”. Segundo Evans (2010), cabe observar que os Estados possuem soberania plena sobre estas águas.

¹ Domínio territorial, cultural ou econômico de uma nação sobre outra ou várias outras vizinhas ou distantes.

² *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar)

Shaw (2008) aborda como a principal diferenciação entre as águas do mar territorial e as águas internas como sendo o fato de inexistir qualquer direito de passagem inocente pelas últimas. Já, segundo Evans (2010), há a exceção a esta determinação, que é no caso de extrema necessidade ou, ao serem delimitadas as águas internas, que estas acabem por eventualmente envolver faixas de águas que não eram tratadas anteriormente como sendo de tal categoria. Rezek (2010) afirma, ainda, que não é livre o acesso aos portos de um Estado costeiro, sendo necessária uma autorização prévia por parte da capitania.

2.2.2 Águas Territoriais ou Mar Territorial

As águas territoriais são abordadas pela Convenção de 1982 em seu artigo 2º e seguintes, que estabelecem o seu conceito, assim como suas delimitações e exceções, afirmando que a soberania de um Estado costeiro será estendida para além do seu território terrestre e águas internas a uma faixa marítima adjacente, que será o seu mar territorial; soberania, esta, também válida sobre o seu espaço aéreo, leito e subsolo. O seu artigo 3º determina a extensão a ser seguida pelos Estados em relação a este instituto, que não poderá exceder as 12 milhas náuticas. Já a forma utilizada para medir se valerá da utilização da linha de base, cujo padrão estabelece que será medida a partir da linha da maré baixa ao longo da costa, conforme constante nos documentos do Estado, de acordo com o artigo 5º da Convenção (WESTON, 2017).

Afirma Cassese (2005) que a questão das dimensões do mar territorial já foi palco de inúmeras disputas, inicialmente se constatando que a sua largura deveria ser igual àquela correspondente ao alcance da artilharia marítima à época, ou seja, correspondente a três milhas náuticas. Porém, de acordo com Rezek (2010), após passado certo tempo, no século XX, diversos Estados passaram a adotar, de maneira unilateral, extensões superiores a esta determinação, alguns, inclusive, chegando ao ponto de reivindicar áreas correspondentes a 200 milhas náuticas, por motivos de ordem econômica para fins de justificação, com a finalidade de preservar o seu mar enquanto fonte de sua subsistência. Segundo o autor, isto acabou por causar o fato de que a Convenção mais recente abordasse o mar territorial com uma nova extensão, de 12 milhas náuticas e, principalmente, a inovação das chamadas Zonas Econômicas Exclusivas cuja área corresponde a 200 milhas náuticas.

O poder a ser exercido sobre ele, porém, vem limitado pelo instituto do *right of innocent passage*, ou direito de passagem inocente. Shaw (2008) afirma:

The fundamental restriction upon the sovereignty of the coastal state is the right of other nations to innocent passage through the territorial sea, and this distinguishes the territorial sea from the internal waters of the state, which are fully within the unrestricted jurisdiction of the coastal nation.

Ou seja, de acordo com o autor, este direito é a restrição que difere o chamado mar territorial das águas interiores, devido ao fato de que estas últimas estão totalmente submetidas à jurisdição do Estado costeiro. O seu exercício é limitado pela própria Convenção, definindo passagem no seu artigo 18, como aquela através do mar territorial, sem que haja a intenção de adentrar nas suas águas internas, nem delas procedendo, de maneira contínua, com paradas apenas dentro do necessário em casos emergenciais ou de assistência. O artigo 19 define, em seu primeiro parágrafo, por exclusão, a passagem inocente como aquela que não prejudica a paz, ordem e segurança do Estado costeiro, que se dá conforme o texto da UNCLOS e demais regras do direito internacional. Mazzuoli (2014) complementa que seria possível o afastamento imediato do caráter inofensivo caso não presentes alguns dos requisitos. O parágrafo segundo do mesmo dispositivo estabelece o que seria considerado prejudicial nos termos da lei, como a ameaça de uso de força contra a soberania, integridade territorial e política de um país, violação de preceitos da Carta da ONU, espionagem, poluição, pesca, entre outros. De acordo com Evans (2010) não houve, em nenhuma das Convenções da UNCLOS, um consenso a respeito do direito de embarcações bélicas à passagem inocente pois, ao mesmo tempo que as grandes potências afirmam pela plena possibilidade desta circunstância, os Estados menores, assim como aqueles localizados de maneira estratégica, decidem por negar a sua existência. Segundo o autor, há três teorias a este respeito, porém, nenhuma prevalece, com alguns acreditando que realmente há este direito e outros entendendo que seria necessária a autorização prévia para seu exercício.

Segundo Weston (2017), a Convenção, em seu artigo 25, além de possibilitar ao Estado costeiro que tome as medidas necessárias para evitar a passagem de caráter não inocente, afirma que ele possui a prerrogativa de suspender, de maneira temporária e em relação a áreas específicas, a passagem inocente se esta for essencial à proteção da sua segurança, o que deve ocorrer de forma não discriminatória e deverá surtir efeito apenas após devida publicização. Em relação aos deveres do Estado costeiro em decorrência da limitação da sua soberania imposta

pela passagem inocente, de acordo com Rezek (2010), ele não poderá impor aos navios transeuntes que cumpram obrigações que acabem por frustrar ou dificultar o exercício de seu direito, nem fazer discriminação de embarcações baseando-se em seus Estados de origem, além de restar impossibilitada a cobrança de taxas pela mera passagem. Segundo Evans (2010), o fato de um navio se encontrar em passagem inocente não o torna isento do dever de obedecer às leis do Estado costeiro, porém este terá sua competência limitada àquilo trazido no Artigo 2114 da Convenção. Ressalta-se que Mazzuoli (2014) destaca que o direito de passagem inocente é reconhecido e concedido apenas ao espaço marítimo do Estado costeiro, leia-se, ao seu mar territorial, não sendo possível estendê-la ao seu subsolo, nem ao seu espaço aéreo correspondentes.

Conforme o mesmo autor, enquanto este direito não é aplicável aos meios de transporte que não embarcações, há outra previsão na Convenção, denominada Passagem de Trânsito. De acordo com o seu artigo 37, aplica-se àqueles estreitos utilizados para navegação entre o alto-mar e Zona Econômica Exclusiva, ou duas ZEEs. O artigo 38 estende este direito tanto aos navios quanto às aeronaves, desde que exercido conforme o estabelecido no texto legal e apenas no trânsito contínuo pela área delimitada, com qualquer atividade não correspondente a este exercício estando sujeita às demais provisões da UNCLOS.

2.2.3 Águas Arquipelágicas

Segundo Weston (2017), a questão dos “Estados Arquipelágicos” é tratada na Convenção em seu artigo 46 e seguintes. De acordo com Mazzuoli (2014), houve críticas a respeito do uso do termo, sendo mais recomendável o uso do termo “águas arquipelágicas”, visto que não se trata da qualidade dos Estados, mas sim do espaço marítimo e sua regulamentação. O Art 46 da Convenção traz que Estado arquipelágico é aquele constituído na sua íntegra por um ou mais arquipélagos, passível de se incluir outros territórios insulares; assim como conceituação de arquipélago, que é um grupo de ilhas, parte delas e águas conexas, assim como formações naturais com elas relacionadas de maneira profunda, a ponto de formarem, entre si, entidade geográfica, econômica e política ou historicamente vista como tal.

Para Evans (2010), foi uma tentativa de se considerar os interesses dos Estados arquipelágicos, tais como as Filipinas - também provando que a Convenção

buscou romper a antiga visão dicotômica de mar territorial e alto-mar - e, de acordo com regras nela estabelecidas, seriam considerados como arquipélagos, países como o Reino Unido, Fiji, dentre outros. Porém, segundo o autor, nem todos esses poderiam estabelecer linhas de base arquipelágicas, pois devem obedecer a regulamentos pormenorizados, a ponto de que Estados como o Japão (composto por ilhas maiores) e outros com conjunto espaçado de ilhas não poderiam, ainda que enquadrados como arquipélago. Estes critérios são estabelecidos no artigo 47 da Convenção, de cunho mais técnico e trazem questões como medida do comprimento destas linhas de base, que não devem exceder 100 milhas náuticas e que não deverão ser utilizadas pelo Estado para que passem a cortar o mar territorial de outro, além de outros mais específicos.

Shaw (2008) ressalta que, embora haja soberania do Estado sobre as águas dentro das linhas de base, devem ser respeitados os acordos preexistentes; além do fato de navios de todos os Estados terem direito de passagem inocente pelas águas arquipelágicas e as embarcações (e aeronaves) a possuem pelos caminhos designados pelo país arquipélago. Mazzuoli (2014) frisa que este direito ocorre, salvo se o Estado o suspender para proteção da própria segurança.

2.2.4 Zona Contígua

A Zona Contígua encontra-se prevista no artigo 33 da Convenção de 1982, que descreve as formas de o Estado costeiro exercer a sua jurisdição sobre esta área, a fim de evitar que sejam violadas as suas leis de imigração, alfandegárias e sanitárias e regulamentações válidas sobre seu território ou mar territorial; além de poder punir quem as infringiu nestes locais e trazer a sua extensão, que não pode ser maior do que 24 milhas náuticas a partir da linha de base da qual é medido o mar territorial (WESTON, 2017).

Conforme Mazzuoli (2014), não é possível confundir a natureza desta faixa denominada zona contígua com a do mar territorial, ela pertence ao alto mar, logo não há o exercício pleno da soberania do Estado costeiro sobre esta área, apenas a restrita àquelas competências apontadas pela Convenção. Segundo Cassese (2005), houve um acordo entre os Estados para que fosse possibilitado ao Estado costeiro evitar a fuga daqueles que cometeram crimes nas águas de seu território apenas por se locomoverem até o alto-mar.

2.2.5 Zona Econômica Exclusiva (ZEE)

Segundo apresentado por Weston (2017), as Zonas Econômicas Exclusivas (também EEZ ou *Exclusive Economic Zones*), estão previstas nos artigos 55 e seguintes da Convenção e, de acordo com Mazzuoli (2014), é uma das grandes inovações. Além de dar direitos econômicos ao Estado costeiro, também vem com deveres a serem cumpridos. Segundo Shaw (2008), esta zona vem como o resultado da evolução das tentativas e processos de negociação que levaram à Convenção hoje vigente, pois retrata uma conciliação entre aqueles que pediam por um exercício mais restrito de poderes pelos Estados costeiros e os que buscavam uma extensão do mar territorial para 200 milhas náuticas.

De acordo com o texto da Convenção, a ZEE corresponde a uma área adjacente às águas territoriais, que não deve se estender além de 200 milhas náuticas contadas da linha de base a partir da qual são medidas, sujeita a regime legal específico, sobre o qual a jurisdição do Estado costeiro é regulada por suas provisões. Evans (2010) traz que este instituto não é considerado mar territorial, nem tampouco alto-mar, mas sim, *sui generis*, e, assim, encontra-se sujeito a uma jurisdição distinta.

Para Weston (2017), a Convenção impõe, no seu artigo 56, direitos ao Estado costeiro, como sendo direitos soberanos para exploração, conservação e gestão de recursos naturais, assim como para atividades econômicas e de produção de energia, jurisdição com fins de pesquisa marítima, construção de ilhas artificiais e proteção do meio ambiente, devendo observar as prerrogativas dos demais Estados. Já o artigo 58 aborda os direitos previstos aos outros países sobre a ZEE, como de liberdade de navegação e sobrevoo, colocação de dutos e cabos submarinos e demais usos permitidos em direito internacional, devendo obedecer às leis e regulamentações estabelecidas pelo Estado costeiro que estiverem de acordo com a UNCLOS. Rezek (2010) ressalta a possibilidade daqueles Estados que não possuem uma costa própria participarem do aproveitamento daquilo que for excedente dos recursos vivos presentes na ZEE de um vizinho (excluem-se, portanto, os minerais), cujos termos deverão ser definidos por convenções bilaterais ou regionais.

Por fim, Weston (2017) ressalta, ainda, que o artigo 62, inciso 4, permite ao Estado costeiro soberania para elaboração de leis e regulamentos sobre a exploração de recursos vivos na ZEE, desde que acordo com suas provisões, podendo tratar de assuntos como licença de pescadores, espécimes passíveis de aquisição, etc.

Segundo Cassese (2005), há medidas coercitivas das quais pode-se valer o Estado costeiro, de acordo com o Artigo 73, parágrafo 1º da Convenção, tais como inspeção e prisão para reforçar as regulamentações possibilitadas pela Convenção de 1982 na ZEE, excluindo-se, portanto, leis alfandegárias e afins.

2.2.6 Plataforma Continental

De acordo com Weston (2017), a plataforma continental é conceituada pela Convenção de 1982 em seu Artigo 76, ao afirmar que ela compreende o leito marítimo e subsolo, das áreas submersas que se estendem para além das águas territoriais e através de prolongamento natural do território terrestre, ou por distância de 200 milhas náuticas da linha de base, a partir da qual o mar territorial é medido.

Afirma Mazzuoli (2014) sobre a plataforma continental:

[...] a plataforma continental é uma extensão suave que se inicia do litoral, onde termina a terra firme, e vai até certa distância da costa, além das águas territoriais, onde se inclina radicalmente até cair nas extremas profundezas do alto-mar.

Ainda, segundo o autor, a descoberta da existência da plataforma continental data de 1930, com muitos Estados detectando a presença de petróleo e gás no solo e subsolo destas áreas submersas que eram localizadas além do limite de seus mares territoriais, o que os levou à reivindicação do direito exclusivo à exploração desta zona e seus recursos. Já Shaw (2008) afirma que o primeiro passo foi a Proclamação Truman de 1945, que trouxe como fundamento a possibilidade tecnológica de exploração dos recursos e a necessidade de se ter reconhecida uma jurisdição sobre estes, que deveria pertencer ao Estado costeiro por razões tais quais a conservação e utilização, o que acabou por desencadear uma série de outros pronunciamentos pelos demais países.

De acordo com Rezek (2010) os direitos econômicos exercidos pelo Estado sobre sua própria Plataforma Continental são a ele exclusivos, nenhum outro poderá compartilhar, como ocorre na ZEE, ainda que o possuidor não os aproveite por completo. Ressalta o autor que, além disto, o exercício independe de ocupação, sequer de pronunciamento oficial, porém é meramente de cunho exploratório, não impedindo a liberdade de navegação e passagem de dutos ou tubos.

De acordo com Evans (2010), houve tentativa de equilíbrio entre os interesses dos Estados e aqueles da comunidade internacional em relação à liberdade de navegação. Segundo Shaw (2008) pode-se estender uma plataforma para além de

200 milhas, levando em consideração fatores geográficos, não ultrapassando o limite de 350 milhas. Para tal, conforme o autor, foi apontada pela UNCLOS uma Comissão para tratar dos limites das Plataformas, para apreciar submissões que preencham requisitos para que seja concedido este aumento. Sobre isto, ressalta Evans (2010) que é exigido pela Convenção que para a exploração dos recursos além das 200 milhas náuticas, deverá haver pagamento à *International Seabed Authority*.

2.2.7 Ilhas

As ilhas se encontram previstas no artigo 121 da Convenção, que traz os requisitos para sua configuração e as conceitua como sendo formações naturais de terra, cercadas de água e acima do nível do mar em maré alta (WESTON, 2017).

Para Rezek (2010), ao abordar a possibilidade de haver mar territorial em ilhas, exclui desta as ilhas artificiais, plataformas e os chamados baixios a descoberto (que se encontram submersos em maré alta). Isto ocorre pois há previsão no artigo 121 que diferencia as ilhas das rochas, afirmando que “rochas que não podem sustentar habitação humana, ou vida econômica própria, não possuirão Zona Econômica Exclusiva ou Plataforma Continental”.

Esta afirmação é criticada por Shaw (2008), pois não vê uma divisão clara no dispositivo, tampouco um real significado em sustentar vida econômica própria, o que causa as reivindicações controversas por parte dos Estados. Afirma também o autor que não é certo se esta regra seria considerada, ou não, como norma costumeira. Há também, segundo Shaw (2008) possibilidade de mar territorial contínuo em cadeia de ilhas distanciadas entre si por não mais do que 24 milhas náuticas.

3 METODOLOGIA

3.1 TIPO DE PESQUISA

Trata-se, essencialmente, de uma pesquisa bibliográfica, baseando sua argumentação nos resultados obtidos na investigação acerca dos temas e assuntos relacionados ao estudo sobre geopolítica desenvolvido por Friedrich Ratzel e às questões que envolvem a tensão na região conhecida como Mar do Sul da China.

As bases de busca foram compostas por livros, publicações científicas e artigos de acesso livre ao público em geral, incluindo-se nesses aqueles disponibilizados na rede mundial de computadores.

3.2 UNIVERSO E AMOSTRA

O universo do presente estudo foram as publicações, resoluções e acordos internacionais dos séculos XX e XXI relacionados ao tema em pauta. Foi dada ênfase, obviamente, e, por isso, podem ser classificadas como amostras, nas relações conflituosas em que a República Popular da China figura como uma das partes concorrentes.

3.3 COLETA DE DADOS

A coleta de dados do presente trabalho deu-se por meio da pesquisa em diversas fontes, tais como livros, revistas especializadas, jornais, teses, rede mundial de computadores, monografias e artigos científicos. O intuito foi o levantamento de subsídios sobre Geopolítica, Estratégia e Relações Internacionais e o relacionamento destes com os fatos concretos que envolvem situações de conflito e interesse na região do Mar do Sul da China.

3.4 TRATAMENTO DOS DADOS

O método de tratamento de dados utilizado no presente estudo foi a análise de conteúdo, na qual foram realizados estudos de textos para se obter a fundamentação teórica do tema proposto.

3.5 LIMITAÇÕES DO MÉTODO

A metodologia em questão apresentou limitações, particularmente, quanto à profundidade do estudo realizado, pois não contemplou, dentre outros aspectos, o estudo de campo e a entrevista com pessoas diretamente ligadas aos processos em questão. Porém, por se tratar de um trabalho de término de curso, o método foi adequado e possibilitou o alcance dos objetivos propostos.

4 CONFLITOS E TENSÕES NO MAR DO SUL DA CHINA

A região do Mar do Sul da China, por muito tempo, tem se caracterizado como uma área de intensas disputas fronteiriças. Diversas nações do Sudeste Asiático têm reivindicado soberania sobre certas porções da zona marítima daquela região. A situação tem se tornado um palco de conflitos políticos (ALMEIDA, 2012).

O aumento das tensões no leste e sul marítimos da China tem sobremaneira ampliado as rivalidades entre os países do entorno e fomentado a discussão acerca de um provável conflito. Historicamente, a região é palco de constantes reivindicações territoriais, epicentro de disputas sobre porções terrestres e marítimas. A leste, Japão e China proclamam o poder sobre as ilhas de *Diaoyu (Senkaku)*³. Ao sul, Filipinas, Taiwan, Malásia e Brunei contestam a ocupação chinesa das águas e de outras pequenas ilhas, incluindo *Spratly*⁴ e *Paracel*. Os atritos provêm, principalmente, do especulativo potencial energético, além da localização em uma área de extrema importância estratégica que interliga os oceanos Índico e Pacífico, sendo uma valiosa rota marítima entre Ásia, Oriente Médio e África (KAPLAN, 2015).

4.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

O Mar do Sul da China ou Mar da China Meridional é um mar marginal⁵ que integra o Oceano Pacífico. A sua área cobre aproximadamente 3,5 milhões de km², possuindo mais de 250 pequenas ilhas que formam o arquipélago do Mar do Sul da China. Os Estados que possuem acesso ao Mar da China Meridional são a República Popular da China, Hong Kong, Macau, República da China (Taiwan), Filipinas, Brunei, Malásia, Camboja, Indonésia, Singapura, Tailândia e Vietname. A grande importância geoestratégica é devida às disputas políticas e econômicas observadas na região, que é conhecida como “Garganta do Pacífico” por reunir em um pequeno espaço o tráfego de recursos naturais, como gás natural e petróleo, e outras mercadorias do comércio internacional dos Estados que ali residem, além dos Estados Unidos da América (BORGES, FILHO e JUNG, 2017).

³ Os japoneses reconhecem as ilhas como Senkaku, enquanto os chineses as nomeiam de Diaoyu (CFR, 2017).

⁴ O complexo de Ilhas de Spartly representa um importante território para a geopolítica chinesa, sendo utilizado como uma base militar de alta projeção pelo uso de seus corais como ilhas artificiais (CFR, 2017).

⁵ Denominam-se mares marginais os golfos de grandes dimensões que, mais ou menos, penetram nos continentes. Exemplos de mar marginal são os que formam os golfos do México e de Omã.

A região recebe, de acordo com o ponto de vista de cada Estado e sua cultura, inúmeras denominações, sendo chamada de Mar do Sul (*Nán Hai*) pelos chineses e de Mar do Leste (*Bien Dong*) pelos vietnamitas, ao mesmo tempo em que o governo filipino se refere à porção integrante da sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE)⁶ como Mar das Filipinas Ocidental, desde 2012.

É uma área onde diversos países têm sobreposições territoriais sobre um fundo do mar com reservas comprovadas de petróleo de sete bilhões de barris e cerca de 900 trilhões de pés cúbicos de gás natural” (CRONIN e KAPLAN, 2012).

Há três grupos de regiões insulares maiores: as Ilhas Paracel, ao norte, e as Ilhas Spratly e o Arquipélago de Tudjuh, ao sul. Embora esses remotos afloramentos não possuam habitantes nativos e sejam de mínimo valor econômico, são cercados por importantes zonas pesqueiras e levantamentos do relevo submarino indicam a existência de enormes depósitos de petróleo e gás natural (ROSAMOND, 2013).



Figura 1 - Disputas no Mar do Sul da China

Disponível em: <https://www.peacepalacelibrary.nl/south-china-sea-territorial-disputes-continued>. Acesso em 30 Abr 2017.

4.2 O CONFLITO

Desde a Antiguidade, chineses, vietnamitas, filipinos e malaios têm extraído os recursos pesqueiros do Mar do Sul da China. Além disso, a área é uma rota-chave na

⁶ A **Zona Econômica Exclusiva (ZEE)** é uma faixa situada para além das águas territoriais, sobre a qual cada país costeiro tem prioridade para a utilização dos recursos naturais do mar, tanto vivos como não-vivos, e responsabilidade na sua gestão ambiental. Estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), também conhecida como Convenção de Montego Bay, a Zona Econômica Exclusiva se estende por até 200 milhas marinhas (ou náuticas) - o equivalente a 370 quilômetros.

qual o comércio, juntamente com as interações culturais e religiosas, foi realizado entre China, Índia, Golfo Pérsico e o Oriente Médio (BILLO e HUANG, 2015).

Os chineses já possuíam um grande conhecimento naval. Antes mesmo das Grandes Navegações, mais precisamente durante a “Dinastia Song” (960-1279), a China liderava o mundo em tecnologia náutica. Suas frotas poderiam ter conduzido o império a uma era de conquista e exploração (KISSINGER, 2011).

Segundo Billo e Huang (2015), os navegantes chineses daquela época já estavam alertas em relação aos perigos e desafios à navegação que a passagem da área das ilhas *Paracel* e *Spratlys* (para os chineses, *Nansha*) representavam.

Por ser a grande civilização com acesso ao mar que se localiza ao sul de seu território, os chineses, historicamente e com facilidade, controlavam a região. Esse domínio se estendeu até a Era Colonial. Diante da ascensão ocidental e a crescente necessidade de expansão em busca de novos mercados e fontes de matérias-primas, as “concessões chinesas” não eram mais suficientes para as potências europeias (BORGES, FILHO e JUNG, 2017).

De acordo com Billo e Huang (2015), as atividades coloniais na área geográfica supracitada remontam ao século XVI. Reino Unido, França, Países Baixos e Espanha penetraram o Mar do Sul da China com o objetivo único de estabelecer entrepostos comerciais e fornecer matérias-primas na região.

Esses países dividiram os territórios litorâneos do Mar da China Austral nas suas respectivas esferas de influência, as quais denominaram *Malaya* (as colônias setentrionais de Bornéu), Hong Kong (Reino Unido), a Indochina (França), as Índias Orientais (Países Baixos) e as Filipinas (Espanha). Os portugueses, por sua vez, mantiveram uma pequena presença nas Índias Orientais antes da sua ocupação pelos Países Baixos e em Macau, de 1557 a 1999 (EIRIZ, 2017).

Ainda, de maneira similar, os norte-americanos sucederam aos espanhóis na ocupação das Filipinas. A região também testemunhou o avanço do Japão e sua expansão em direção ao sudeste da China, Vietnã e alguns acidentes geográficos no Mar do Sul da China.

Segundo Billo e Huang (2015), a Europa conseguiu, no século XVIII, através da Revolução Industrial, alcançar um desenvolvimento tecnológico que colocava a civilização chinesa em desvantagem. Diante da ameaça que as potências ocidentais representavam, o imperador chinês se viu obrigado a fazer cada vez mais concessões aos comerciantes europeus. Durante um certo período, os chineses conseguiram

manter sua soberania e controle sobre as áreas de comércio, mas isso se mostrou insustentável.

No final século XIX, tem-se a Ásia, com exceção do Japão, repartida pelas grandes potências. A China só não foi totalmente colonizada devido ao seu extenso território, porém, perdeu vários aspectos de sua soberania. Já os demais países do sudeste asiático foram completamente subjugados pelas potências imperialistas (HINTON, 1967).

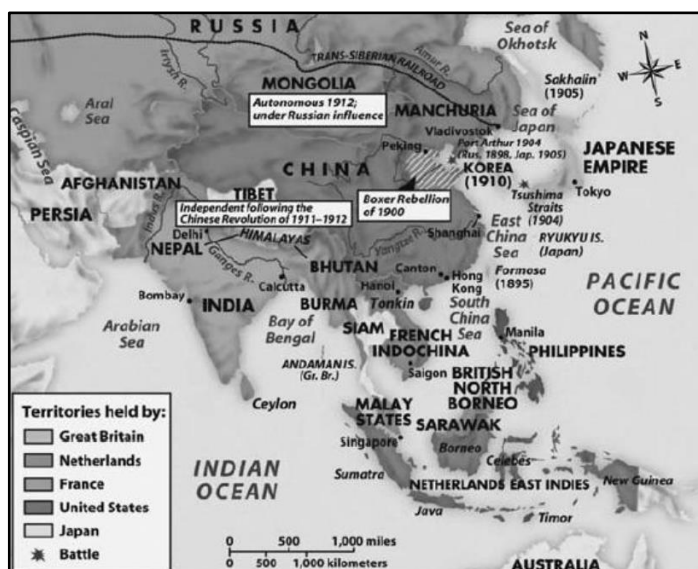


Figura 2 - Territórios colonizados no Sudeste Asiático
Fonte: BILLO, HUANG, 2015 apud Hunt, Martin, Rosenwein, Hsia e Smith, 2005.

Segundo Kissinger (2011), em 1898, inicia-se na China a Revolta dos Boxers, uma tentativa nacional de expulsar a presença estrangeira. Não obteve êxito, pois as grandes potências formaram uma coalizão para acabar com a revolta. Este evento rendeu mais um tratado desigual para a China. Apesar da perda, os ânimos chineses foram fortificados em relação à restauração de sua soberania.

Em paralelo, observando o cenário regional, a primeira Guerra sino-japonesa (1894 a 1895) representou um marco inicial nas disputas do Mar do Leste da China, uma vez que, com o Tratado de Shimonoseki⁷, a China cedeu determinados territórios para o Japão (CFR, 2017). Entretanto, o referido acordo não mencionou as ilhas de *Diaoyu* (*Senkaku*), abrindo, no futuro, espaço para a contestação por ambas as partes envolvidas em relação a real condição de sua soberania⁸.

⁷ O Tratado de *Shimonoseki*, assinado em 17 de Abr de 1895, entre Japão e China, põe fim a Primeira Guerra Sino-Japonesa e estabelece, em seu art. 2, a concessão dos seguintes territórios ao Japão: o sul da província de *Fêngtien*; a ilha de Formosa (Taiwan); e todas as ilhas localizadas à 119° e 120° de longitude a leste de Greenwich e a 23° e 24° de latitude norte (USC, s.d.).

⁸ A China declara que as ilhas estavam incluídas no Tratado de 1895, enquanto o Japão alega que o território havia sido anexado separadamente, não havendo negociação formal a esse respeito.

Conforme será visto a seguir, com os diversos tratados no pós-Segunda Guerra Mundial, a China reclamou a renúncia do Japão sobre os territórios ocupados, sendo estes controlados pelos EUA⁹ até o final da Guerra das Coreias (CFR, 2017).

De acordo com Kissinger (2011), em 1912, instaurou-se a República Chinesa sob o comando do *Kuomintang*¹⁰. Nos anos seguintes, as relações sino-japonesas se deterioraram. Enquanto as demais potências se afastaram dos domínios chineses, devido à exaustão da Primeira Guerra Mundial, o Japão continuou a ameaçar a soberania da China. Ao final do ano de 1933, a Manchúria foi tomada pelos japoneses e, em 1937, iniciou-se a segunda guerra entre os dois Estados. O Japão se apossou de alguns territórios continentais e de alguns outros ultramarinos como as ilhas *Spratly*, antigas colônias francesas no Mar do Sul da China. Com a declaração de guerra ao Japão pelas nações aliadas, a guerra sino-japonesa toma um novo rumo, havendo uma reconfiguração regional.

4.2.1 Efeitos da Segunda Grande Guerra

Segundo Rosamond (2013), a maioria dos territórios emersos do Mar da China Meridional estiveram sob total controle do Império do Sol Nascente, no decorrer da II GM Segunda Guerra Mundial.

A vitória dos aliados sobre os japoneses, ao término do maior conflito bélico da história, promoveu a mudança das relações de poder nas questões que envolveram a disputa pela posse de territórios no Mar do Sul da China até então.

Com o fim das hostilidades, quatro documentos internacionais foram assinados pelas grandes potências e viriam a ser de fundamental importância para o novo arranjo geopolítico da região, a saber: a Declaração do Cairo, a Declaração de Potsdam, o Tratado de São Francisco e a Declaração Conjunta entre a RPC e o Japão (BILLO e HUANG, 2015).

A Declaração do Cairo (1943) estabeleceu que era o propósito das potências aliadas retirar o Japão de “todas as ilhas no Pacífico que ele capturou ou ocupou desde o início da Primeira Guerra Mundial, em 1914, e que todos os territórios que o

⁹ Os Estados Unidos da América (EUA) compreendem que o Tratado de Mútua Cooperação e Segurança firmado com o Japão inclui a região das ilhas *Diaoyu/Senkaku*, sob o controle da prefeitura de Okinawa.

¹⁰ O *Kuomintang* da China ou Partido Nacionalista Chinês foi um partido que governou a China por um curto período de tempo até perder para o Partido Comunista Chinês (PCC), em 1949 com a Revolução Comunista.

Japão havia roubado da China, como a Manchúria, Formosa e as ilhas Pescadores, deveriam ser restituídos à República da China”.

Porém, essa declaração excluiu as ilhas *Paracel* e *Spratly* do trecho “territórios roubados devem ser restituídos à China”, não deixando clara, assim, a situação de soberania sobre esses territórios.

A Declaração de Potsdam (1945) firmava que “os termos da Declaração do Cairo deviam ser levados a efeito e que a soberania japonesa deveria se limitar às ilhas *Honshu*, *Hokkaido*, *Kyushu*, *Shikoku* e a algumas outras ilhas menores”.

Em 1946, o governo da China Nacionalista empregou navios de guerra para estabelecer o controle sobre as Ilhas *Paracel* e *Spratly*.

Em 1947, a administração da nova China Comunista publicou um mapa no qual suas reivindicações no mar localizado ao sul do seu território seriam delineadas por uma linha de nove traços¹¹ espaçados em “formato de U” que abrangia os limites daquela região. Tal alegação seria a consequência histórica natural das atividades chinesas no Mar do Sul da China (EIRIZ, 2017).



Figura 3 - Linha de nove traços e principais contendores no Mar do Sul da China
Disponível em: <http://www.economist.com/news/asia/21621844-south-china-seas-littoral-states-will-fight-museums-archives>.
Acesso em 19 Maio 2017.

¹¹ Conhecida internacionalmente como “nine dash line”. A “linha de nove traços” se refere à linha que demarca os territórios sobre os quais a China reivindica soberania. Foi publicada em 2009, pelo governo chinês, por meio de Nota Verbal submetida à Organização das Nações Unidas como resposta às reivindicações territoriais da Malásia e do Vietnã. A nota, apesar de ter um mapa anexado, é ambígua em relação às reivindicações chinesas, afirmando que “a China tem soberania indisputável sobre as ilhas no Mar do Sul da China e as *águas adjacentes*, e goza de direitos soberanos e de jurisdição sobre *águas relevantes*, assim como sobre seus solo e subsolo” (grifo nosso), o que deixa um vácuo explicativo e conceitual em determinados termos incompatível com a gravidade da questão.

Segundo o mesmo autor, em 1951, no Tratado de Paz com o Japão (também conhecido como Tratado de São Francisco), esse país declarou que renunciava a todos os direitos, títulos e reivindicações sobre as ilhas *Spratly* e *Paracel*. Dessa forma, nem mesmo ficou explícito naquele documento a condição de soberania sobre esses arquipélagos diante da renúncia japonesa.

A Declaração Conjunta entre a RPC e o Japão¹² (1972), em seu ponto número três, estabelecia o seguinte: “o Governo da República Popular da China reitera que Taiwan é parte inalienável do território da RPC. O Governo do Japão entende totalmente e respeita essa posição do Governo da RPC, que firmemente mantém essa posição sob o artigo 8º da Proclamação de Potsdam” (JMFA, 1972).

A falta de clareza com relação à soberania das ilhas anteriormente mencionadas naqueles documentos legais abriu o caminho para diferentes e conflituosas interpretações (BILLO e HUANG, 2015).

Desde então, a área passou a ser contestada por vários países. As interações diplomáticas foram gradualmente substituídas pelo esforço coercitivo. Forças das Filipinas e malaias se envolveram em pequenos conflitos com outros Estados. Os choques mais sérios, no entanto, envolveram a China e o Vietnã, que passaram a ser mais vigorosos no prosseguimento das suas pretensões (ROSAMOND, 2013).

China e Taiwan afirmam como suas as ilhas *Paracel* e *Spratly*. Por sua vez, o Vietnã fundamenta as suas pretensões na ocupação e declarações francesas. Além do mais, esses países afirmam que aquele documento excluiu ambos os arquipélagos como territórios roubados da China pelo Japão (EIRIZ, 2017).

Billo e Huang (2015) afirmam que, desde o fim da Segunda Guerra Mundial, dada a ausência de regulação citada anteriormente, as Filipinas as consideram *terra nullius*¹³, conferindo a outros países a liberdade de apresentar reivindicações.

4.2.2 Efeitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

Paralelamente a essas questões, esse panorama coincidiu com os avanços do Direito Internacional com respeito à codificação dos princípios consuetudinários, bem como das tendências emergentes do uso dos oceanos, reunidas e organizadas, em

¹² *Joint Communiqué of the Government of Japan and the Government of the People's Republic of China*

¹³ Termo jurídico que denota “terra sem dono”.

1982, nos processos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*UNCLOS*) (BILLO e HUANG, 2015).

Segundo os mesmos autores, a *UNCLOS* obteve grande aceitação pela maioria dos países do mundo. Todos os Estados cujos litorais estão no Mar do Sul da China (exceto Taiwan) são signatários daquele acordo.

Os países do sudeste asiático observaram a oportunidade de estabelecer o mar territorial até o limite de 12 milhas náuticas (artigo 3º da *UNCLOS*). Da mesma forma, obtiveram a chance de fixar uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE) até 200 milhas náuticas a partir das suas linhas-base (Artigo 57). Aos Estados também seria admitido o direito de exercer a soberania sobre a exploração de recursos marítimos em suas respectivas ZEE. (BILLO e HUANG, 2015).

Assim sendo, a convenção das Nações Unidas acerca dos direitos sobre o mar pretendia lançar os fundamentos para uma solução abrangente sobre as disputas no Mar do Sul da China. Todavia, na prática, resultou na sobreposição das demarcações propostas e falhou em impedir a China e o Vietnã de aumentarem suas reivindicações (ROSAMOND, 2013).

Os efeitos da convenção incentivaram Malásia e Vietnã a apresentarem uma reivindicação conjunta à Comissão de Limites da Plataforma Continental para a delimitação de suas plataformas continentais para além das 200 milhas marítimas. A alegação supracitada entrou em conflito com as pretensões chinesas em relação às ilhas e formações no Mar do Sul da China, as quais Pequim alegava como de sua posse por direito costumeiro de descoberta e ocupação (ZANELLA, 2016).

Segundo o mesmo autor, o governo chinês apresentou uma nova reivindicação ao Secretário Geral das Nações Unidas, baseada na “linha de nove traços”. Nessa, a China ainda alegou que a proposição conjuntamente apresentada por Malásia e Vietnã violava sua soberania.

A reivindicação internacional da existência de uma linha de nove traços somada ao ativismo militar e à construção de instalações em ilhas e outras formações na região, levou a Indonésia e as Filipinas a também apresentarem oposição formal à nota chinesa (ZANELLA, 2016).

Em 2013, um novo procedimento agitou o grande jogo pelo controle do Mar do Sul da China. As Filipinas iniciaram um procedimento arbitral contra o Estado chinês perante um tribunal sob os auspícios da Corte Permanente de Arbitragem para acertar direitos e obrigações das partes em relação à região.

O tribunal decidiu que a linha dos nove traços não tinha fundamento legal e que sua formulação era inconsistente com as obrigações que a China assumiu ao assinar e ratificar a *UNCLOS*. Logo após a publicação da sentença arbitral, o Ministro das Relações Exteriores da China, Wang Yi, emitiu uma declaração oficial, reiterando que a sentença era nula, sem efeitos e sem força vinculante e que a China não a aceitava, nem a reconhecia (ZANELLA, 2016).

5 MAR DO SUL DA CHINA - IMPORTÂNCIA ECONÔMICA

Vivendo nos países que encerram e delimitam o Mar do Sul da China (MSC), há aproximadamente 2 bilhões de pessoas que vivem em uma das regiões que, na atualidade, possui as maiores taxas de desenvolvimento do mundo, apresentando-se como uma das zonas de tráfego marítimo mais importantes e movimentadas do planeta (FERNANDES, 2018).

O rápido crescimento econômico da região do Sudeste Asiático desde o início da década de 1970, mais particularmente dos chamados “Tigres Asiáticos”¹⁴, tornou notória a dimensão dos recursos marítimos da disputa (BILLO e HUANG, 2015).

Segundo Moraes (2015), “... os terminais de contêineres dos portos de Cingapura, Hong Kong, Shenzhen e Guangzhou estiveram entre os dez maiores do mundo em volume movimentado, no período 2010 - 2011, respondendo por cerca de um terço do total global”.

Pereira (2004) afirma que as rotas marítimas que ligam o nordeste asiático e a zona ocidental do Pacífico ao Oceano Índico e ao médio oriente atravessam o Mar do Sul da China; mais de 40.000 navios, representando mais de metade da tonelagem total a nível mundial, circulam anualmente na região. Um volume de tráfego duas vezes superior ao apresentado pelo Canal do Suez e três vezes superior ao observado no Canal do Panamá; cerca de 15% do volume total do comércio mundial transita pelas rotas marítimas de comunicação do Sudeste Asiático; mais de 80% do petróleo com destino ao Japão, Coreia do Sul e Taiwan é transportado via Mar do Sul da China; cerca de 2/3 do abastecimento de recursos energéticos pela Coreia do Sul e mais de 60% por parte do Japão e de Taiwan também transitam anualmente pela região do Sudeste Asiático.

Ainda, de acordo com Fernandes (2018), apesar da incerteza quanto à quantidade exata¹⁵, o subsolo marinho deste espaço é rico em recursos energéticos, tais como petróleo e gás natural - vide figura 4. Além disso, a área possui grande

¹⁴ Termo referente a quatro países (Hong Kong, Cingapura, Coreia do Sul e Taiwan) que alcançaram acelerado desenvolvimento industrial e econômico na segunda metade do século XX.

¹⁵ Estudos de 2012 da CNOOC (*China National Offshore Oil Corporation*), asseguram que o Mar do Sul da China pode ter reservas ainda não descobertas da ordem de 125 bilhões de barris de petróleo e 500 trilhões de metros cúbicos de gás natural. Outro estudo feito pela Departamento de Informação de Energia dos Estados Unidos (*Energy Information Administration*, sigla EIA) coloca as reservas de hidrocarbonetos provadas e prováveis na casa dos 11 bilhões de barris de petróleo e 190 trilhões de metros cúbicos de gás natural (EIA, 2013). Ainda segundo o EIA (2013) a maior parte dessas reservas se encontra nas zonas costeiras, longe das áreas de disputas territoriais.

diversidade de vida marinha e regiões pesqueiras, sendo de grande interesse para a garantia da segurança alimentar das populações de diversos Estados da região.

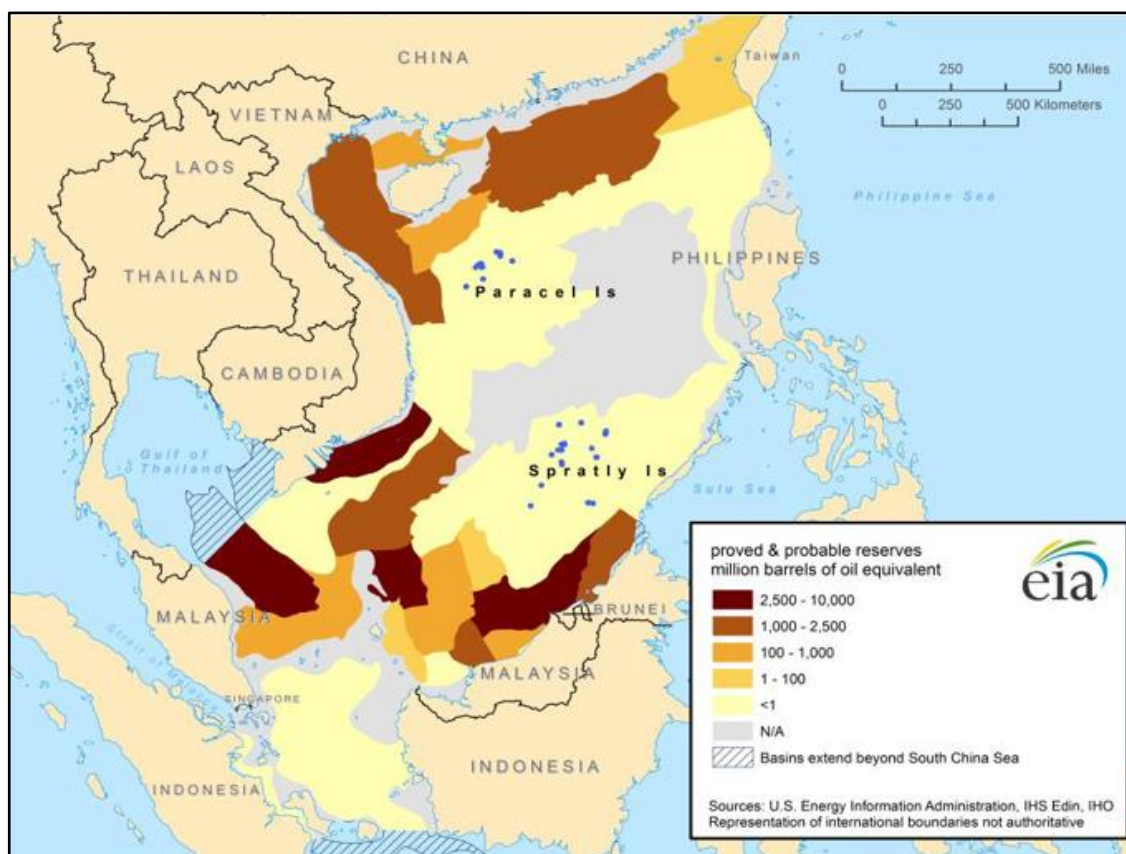


Figura 4 - Localização das reservas provadas e prováveis de hidrocarbonetos no MSC

Fonte: EIA, 2013. Disponível em: <<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>>. Acesso em 22 Ago 2017.

Segundo Fernandes (2018), para adentrar e sair desta região, deve-se passar por uma geografia recortada por *choke points*¹⁶, tais como o estreito de *Luzon* e de Taiwan do Norte. Com cerca de 250 Km de extensão e localizado entre a ilha filipina de *Luzon* e a parte Sul da ilha de Formosa, a passagem de *Luzon* conecta o Mar das Filipinas e, mais além o Oceano Pacífico, com o Mar do Sul da China. A relevância desta área reside no fato de ser rota de passagem para navios que vêm das Américas em direção aos portos do leste asiático. Ainda, diversos cabos submarinos que proporcionam serviços de *internet* e telefonia a países como China, Coreia do Sul, Taiwan e Japão também estão instalados na região.

Ainda, ao norte do MSC, existe o estreito de Taiwan. Este compreende os 180 Km de distância entre a China continental e a ilha de Formosa e conecta o Mar do

¹⁶ Na estratégia militar, um ponto de estrangulamento (ou ponto de estrangulamento) é uma característica geográfica em terrenos como um vale, um desfiladeiro ou uma ponte ou no mar, como um estreito, que uma força armada é obrigada a passar, às vezes numa frente substancialmente mais estreita, diminuindo grandemente seu poder de combate, para alcançar seu objetivo. Um ponto de estrangulamento pode permitir que uma força de defesa numericamente inferior impeça um oponente maior se o atacante não puder trazer números superiores para suportar.

Leste da China com o do Sul. Sua relevância pode ser compreendida uma vez que este estreito, desde a vitória do comunismo no continente e fuga dos partidários do *Kuomintang* para a ilha, já foi palco de inúmeros confrontos entre as forças chinesas e taiwanesas. Anteriormente, estes enfrentamentos resultaram em pelo menos três crises políticas e militares internacionais, dado que Taipei tem no *Taiwan Relations Act* a sua garantia de defesa por parte de Washington, em caso de agressão.

Atualmente, alguns autores como Kaplan (2013) reconhecem Taiwan como um porta-aviões “inafundável” a serviço dos EUA e permanentemente localizado a menos de 200 km da costa chinesa. Consequentemente, a China se recusa a conceder independência à ilha e a perpetuar esse quadro de vulnerabilidade. Assim, o estreito permanece como mais uma das áreas do MSC onde é possível que eclodam conflitos internacionais.

Similarmente, ao sul do MSC, estão localizados os estreitos de *Malaca*, *Sunda* e *Lombok*. Por estes gargalos passam mais de 50% da tonelagem da frota mercante mundial. Além disso, eles desempenham papel fundamental no transporte de recursos energéticos vindos do Oriente Médio e da costa leste da África para os países do SE e NE asiático (FERNANDES, 2018).

Segundo o mesmo autor, o estreito de *Sunda* fica localizado entre as ilhas de *Sumatra* e *Java*, na Indonésia, e conecta o Oceano Índico ao mar de *Java*, adjacente ao MSC. Em seu ponto mais fechado, tem cerca de 30 km de largura que se estendem até 100 km posteriormente. Por ser mais curto e mais largo que o estreito de *Malaca*, a região dificulta a ação de piratas e permite a passagem de navios de grande porte como os porta-aviões norte-americanos¹⁷. Ainda, este estreito, a apenas três dias de viagem da província indonésia de *Aché*m, torna essa passagem a preferida, em caso de bloqueio de *Malaca*.

Ainda de acordo com Fernandes (2018), o estreito de *Lombok*, localizado entre as ilhas da Indonésia, mais especificamente entre *Bali* e *Lombok*, conectando o Oceano Índico com o mar de *Java*, possui comprimento de 60 km e uma largura que varia entre 20 e 60 km, sendo mais fechada que a passagem de *Sunda*. Porém, sua profundidade atinge cerca de 250 metros, tornando-o mais profundo que o estreito de *Malaca*, fazendo com que este seja o gargalo preferido para o trânsito de navios que

¹⁷ “Marinha dos EUA pode estar enviando seus mais poderosos porta-aviões à península coreana” **Sputnik**, 03/08/2017. Disponível em <<https://br.sputniknews.com/americas/201708039020753-marinha-eua-porta-aviao-coreia-norte/>>. Acesso em: 04 Ago 2017.

ultrapassem o padrão *Malaccamax*¹⁸, como, por exemplo, os superpetroleiros da categoria *ULCC* (*Ultra Large Crude Carrier*) que, quando totalmente carregados, excedem os 25 metros de profundidade da passagem de *Malaca*. Entretanto, este é o estreito mais distante da província de *Aché*m, ficando a seis dias de viagem da mesma, o que gera custos extras de frete.

Assim, o estreito que se reconhece como de maior importância é o de *Malaca* (figuras 5 e 6), uma vez que o mesmo é central para o transporte de mercadorias e recursos estratégicos para países como China, Japão, Coreia do Sul e Taiwan.

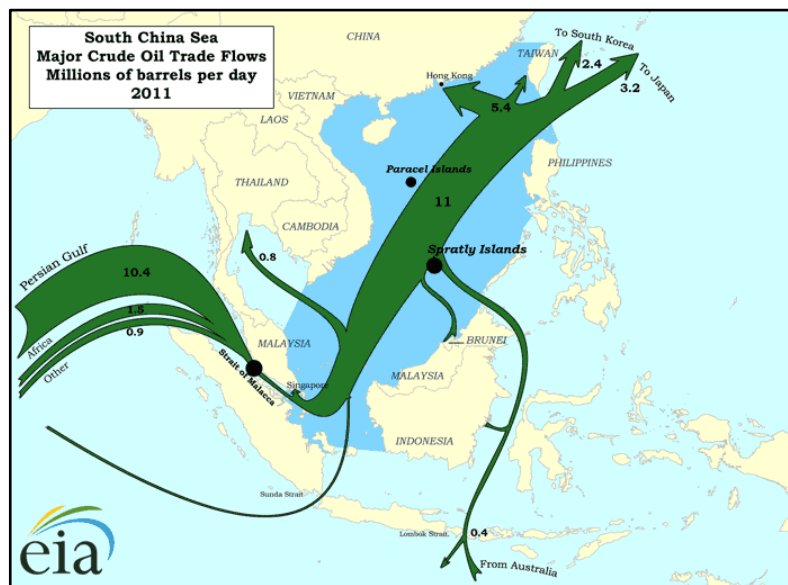


Figura 5 - Volume de petróleo transportado via MSC (em milhões de barris por dia).

Fonte: EIA, 2013. Disponível em <<http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=10671>>. Acesso em 22 Ago 2017.

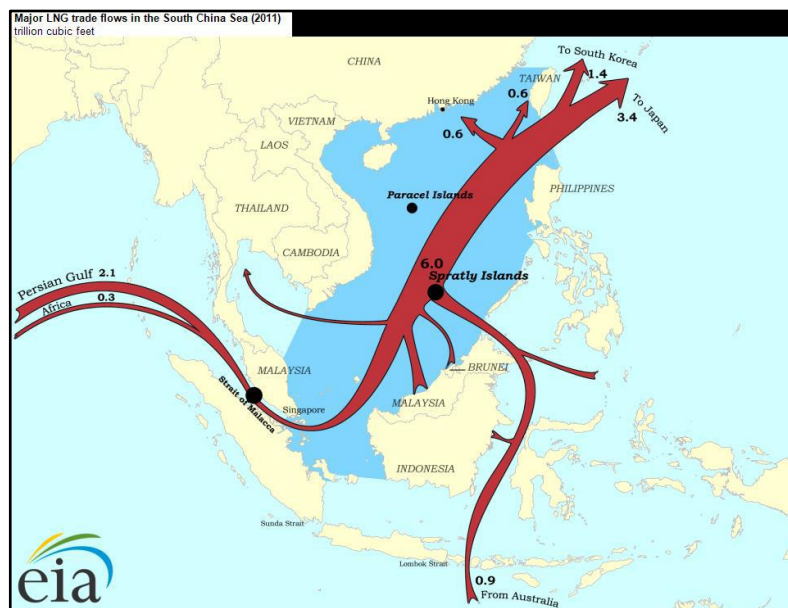


Figura 6 - Volume de gás natural transportado via MSC (em trilhões de metros cúbicos).

Fonte: EIA, 2013. Disponível em <<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10671>>. Acesso em 22 Ago 2017.

¹⁸ É um termo da arquitetura naval para designar o maior tamanho de navio capaz de navegar através dos 25 metros de profundidade do Estreito de Malaca, no sudeste asiático.

Villar e Hamilton (2017) destacam a relevância regional e global do estreito de Malaca:

[...] Quase um terço dos 61% da produção total global de petróleo e outros líquidos que se deslocaram nas rotas marítimas em 2015 transitou pelo Estreito de Malaca, o segundo maior ponto de estrangulamento do comércio de petróleo no mundo, depois do Estreito de Ormuz. O volume de petróleo e outros líquidos que transitam pelo Estreito de Malaca aumentou pela quarta vez nos últimos cinco anos em 2016, atingindo cerca de 16 milhões de barris por dia (b/d). O Estreito de Malaca, que flui entre a Indonésia, a Malásia e Cingapura, conecta o Oceano Índico com o Oceano Pacífico através do Mar do Sul da China. É a rota marítima mais curta entre os fornecedores do Golfo Pérsico e os principais mercados asiáticos. As remessas de petróleo através do estreito de Malaca abastecem a China e a Indonésia, duas das economias que mais crescem no mundo. O referido estreito é, ainda, o principal ponto de estrangulamento na Ásia e, nos últimos anos, entre 85% e 90% do fluxo total anual de petróleo transportado através deste ponto foi de petróleo bruto. O Estreito de Malaca é também importante rota para o gás natural liquefeito (GNL) do Golfo Pérsico, particularmente Qatar, e fornecedores africanos para países do Leste Asiático. Os maiores importadores de GNL na região são o Japão e a Coreia do Sul. Em seu ponto mais estreito, no Canal Phillips do Estreito de Cingapura, o Estreito de Malaca tem apenas 1,7 milhas de largura, criando um gargalo natural com potencial para colisões, aterramento ou vazamentos de óleo. De acordo com o Centro de Denúncia de Pirataria do Escritório Marítimo Internacional, a pirataria, incluindo tentativa de roubo e sequestro, é uma ameaça aos navios-tanque no Estreito de Malaca. Se o estreito de Malaca fosse bloqueado, quase metade da frota mundial seria obrigada a contornar ao redor do arquipélago indonésio, como através do estreito de Lombok, entre as ilhas indonésias de Bali e Lombok, ou através do estreito de Sunda, situado entre as ilhas de Java e Sumatra. O reencaminhamento atrapalharia a capacidade de transporte global, aumentaria os custos de envio e afetaria potencialmente os preços da energia (**tradução nossa**).

O Mar do Sul da China é pontilhado por arquipélagos, recifes, ilhas e rochedos (a maioria incapazes de serem habitadas em seu estado natural - figura 7). Dentre eles, podem ser destacados como áreas de tensão política entre os Estados da região, devido à sua relevância estratégica para o controle do trânsito através deste espaço, os arquipélagos das *Pratas*, *Spratlys*, *Paracel* e o arrecife de *Scarborough*.



Figura 7 - Mar do Sul da China - arquipélagos, recifes, ilhas e rochedos.

Disponível em https://en.wikipedia.org/wiki/Pratas_Islands#/media/File:Karta_CN_SouthChinaSea.PNG (23 Ago 2017).

As Ilhas *Pratas*, também conhecidas como Ilhas *Dongsha*, estão atualmente sob o controle de Taiwan, porém são disputadas pela China. A importância deste atol reside em seu tamanho. Com cerca de 2,8 km², é a maior formação do MSC, permitindo a instalação de aparelhagem de vigilância. Além disso, sua posição, de frente para o estreito de Taiwan, possibilita o monitoramento deste gargalo.

Por sua vez, *Paracel* é constituído por um conjunto de aproximadamente 130 ilhas (onde apenas uma, *Woody Island*, é habitada) e recifes que totalizam uma área emersa de 7,75 km², espalhados ao longo de uma área de 15 mil km². As ilhas pertenciam a colônia francesa da Indochina, porém, com a descolonização, foram herdadas pelo Vietnã do Sul e, mais tarde, com a vitória do Vietnã do Norte na guerra civil, passaram ao controle de *Hanói*. Em 1974, a China expulsou as guarnições vietnamitas e tomou para si o controle das ilhas. Atualmente, as *Paracel* estão sob o controle chinês, apesar dos protestos de Taiwan e Vietnã. A região é cercada de zonas pesqueiras e indícios de petróleo no subsolo marítimo já foram encontrados pela companhia estatal chinesa *China National Petroleum Company* (CNPC) (Li, 2014).

Fernandes (2018) apresenta o arquipélago das *Spratlys* sendo constituído por aproximadamente 190 acidentes geográficos entre ilhas, recifes, atóis e rochedos com uma área emersa de pouco menos de 4 km² que se espalha por mais de 450 mil km² ao longo do oceano. O potencial econômico reside nas áreas de pesca e reservas de óleo e gás inexploradas. Quanto às reservas de gás, em 1976, a primeira foi encontrada pelo governo filipino, porém, até hoje, existe grande debate acerca do tamanho das mesmas. Em relatório de 2013, a agência norte-americana *Energy Information Administration* (EIA) estimou que não existiam reservas provadas ou prováveis de óleo e gás na região das *Spratlys*, porém a *US Geological Survey* auferiu que reservas podem existir. Estas seriam da ordem de 0,8 até 5,4 bilhões de barris de óleo e de 7,6 até 55,1 trilhões de pés cúbicos de gás natural. Ainda, estudos de 2012 da *China National Offshore Oil Corporation* (CNOOC) auferiram que o Mar do Sul da China pode ter reservas ainda não descobertas da ordem de 125 bilhões de barris de petróleo e 500 trilhões de metros cúbicos de gás natural. É difícil ter estimativas mais confiáveis, pois a conjuntura de contestação política quanto à soberania das ilhas e das águas que as cercam impede que estudos mais aprofundados sejam feitos.

Atualmente o controle das *Spratlys* está dividido e sendo disputado por China, Taiwan, Vietnã, Filipinas, Malásia e Brunei (figura 8), sendo que os cinco primeiros desta lista possuem instalações militares na área. Ainda, todos esses países têm

demandas de soberania sobre a região. China, Taiwan e Vietnã reclamam soberania sobre a totalidade da mesma, argumentando que a exploração de tal área está ligada historicamente ao desenvolvimento de suas civilizações, enquanto Brunei, Malásia e Filipinas reclamam apenas partes deste território, pautando-se nas diretrizes do Direito Internacional Público outorgadas na *UNCLOS*, de 1982 (FERNANDES, 2018).

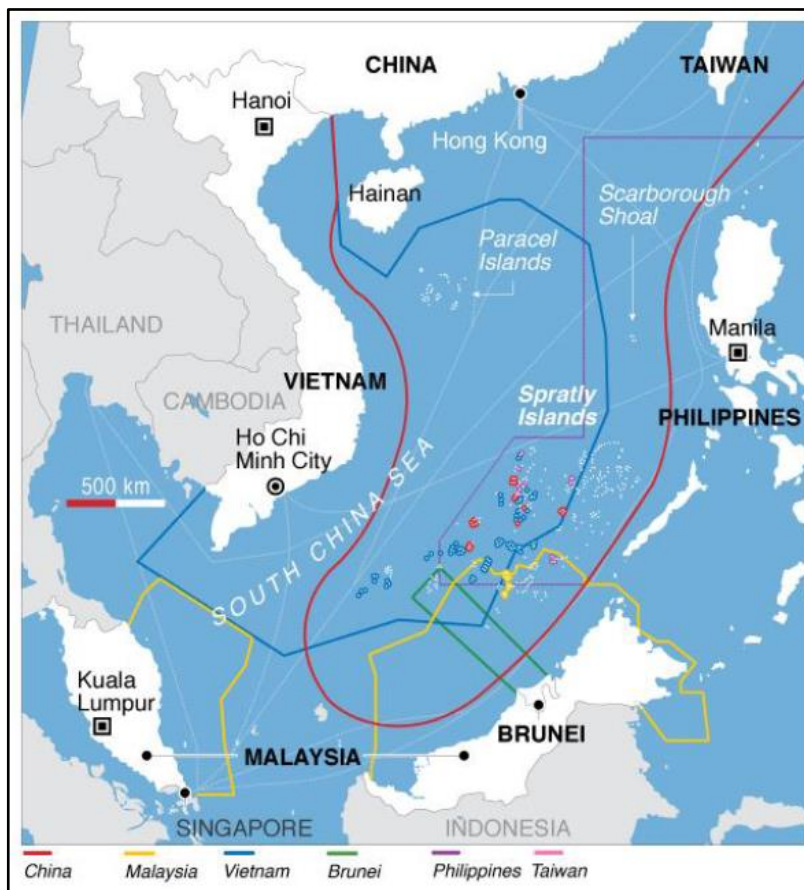


Figura 8 - Disputas por soberania no MSC.

Fonte: Voice of America. Disponível em <<http://blogs.voanews.com/state-department-news/2012/07/27/is-china-overplaying-its-hand-in-the-south-china-sea/>>. Acesso em 22 Ago 2017.

Por último, o mesmo autor trata do recife de *Scarborough* que é constituído por um conjunto de recifes, bancos de areia e rochas que se estendem por um perímetro de 49 km que, de acordo com os critérios postos pela *UNCLOS*, está dentro da ZEE das Filipinas. Ainda assim, a China contesta a soberania filipina no recife, impedindo, inclusive, o acesso e a exploração econômica da área. Em termos de recursos, a região oferece não mais do que pescado e não há dados sobre possíveis riquezas advindas do subsolo marinho. Contudo, a maior importância do recife é sua posição estratégica quando relacionada aos demais arquipélagos já citados. O domínio dessas quatro áreas, principalmente das formações de *Paracel*, *Spratlys* e *Scarborough* proporciona a qualquer Estado grande vantagem para alcançar o controle político-militar e, conseqüentemente, econômico sobre o MSC. Uma vez que tal país então

teria a capacidade de implementar uma estratégia de *anti-access and area denial*¹⁹ (A2/AD) em uma área central do MSC, impedindo, assim, ou pelo menos dificultando, o livre fluxo por este espaço (figura 9).



Figura 9 - Triângulo estratégico do MSC.

Fonte: CATAMA, Maki. Asean Military Defense Review, 18/04/2015. Disponível em <<http://www.aseanmildef.com/2015/04/strategic-triangle-in-south-china-sea.html>>. Acesso em 3 Out 2017.

O autor destaca, ainda, a relevância das águas e do leito do MSC, que, por possuírem grande diversidade de vida, são responsáveis por garantir a segurança alimentar das populações locais, além de proporcionarem uma valiosa fonte de receita para os Estados da região. De acordo com um estudo de 2015, realizado por *Sumaila & Cheung*, o MSC é lar de 3.365 espécies de peixes, sendo uma das cinco maiores zonas produtoras de pescado do planeta. É estimado que o volume de pesca no MSC atinja a casa das 10 milhões de toneladas/ano (cerca de 12% do volume mundial anual). Por sua vez, esse volume se traduziria em valores de 21,8 bilhões de dólares, dos quais a China deteria 45% deste montante. Tudo isso sendo consideradas apenas as capturas reportadas. É sabido que a área sofre com altos índices de pesca ilegal e desregulada (figuras 10 e 11).

¹⁹ Segundo Robert Kaplan (2013, p. 220): “Em situações de guerra assimétrica, ou seja, nas quais há uma diferença considerável de força militar entre os adversários, costuma-se apelar para as chamadas estratégias antiacesso e de negação de entrada (anti-acess/ area denial), nas quais o contendor mais fraco procura impedir ou dificultar para o inimigo o livre uso de determinadas áreas ou meios para atacar. São exemplos: minas terrestres, mísseis e minas antinavios, armas cibernéticas, antissatélites e emissoras de pulsos magnéticos”

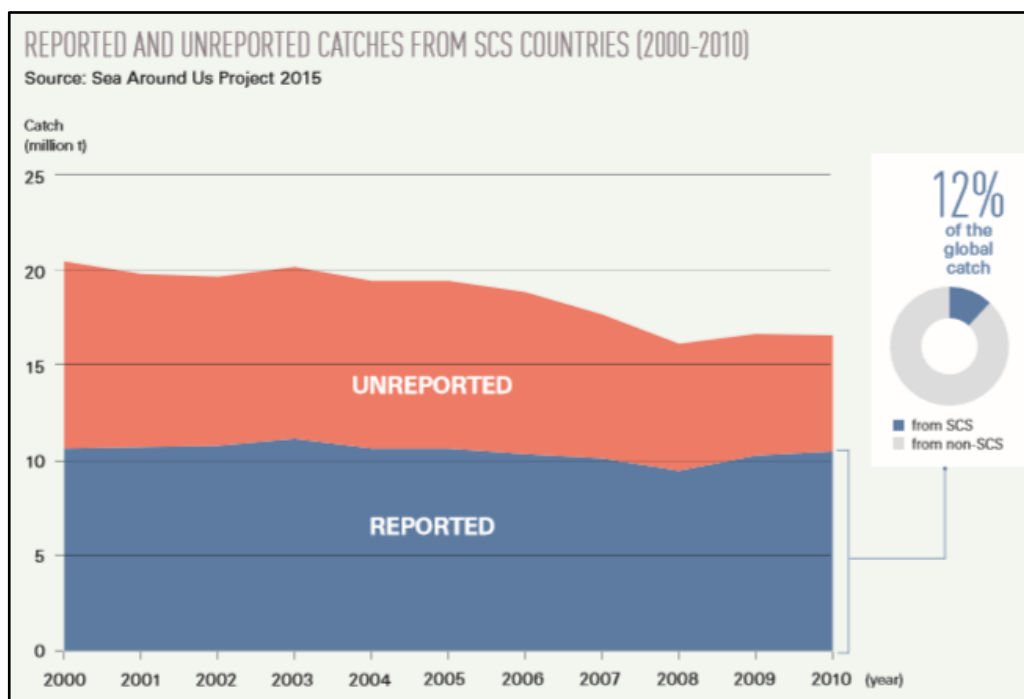


Figura 10 - Capturas reportadas e não reportadas no MSC (2000-2010).
Fonte: Sumaila & Cheung, 2015.

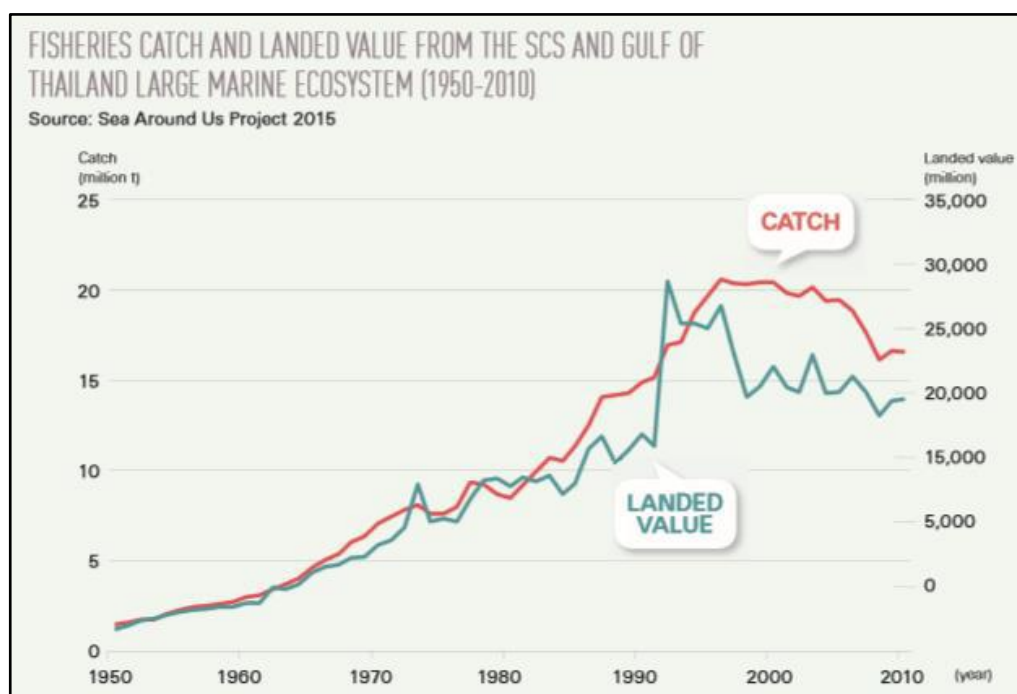


Figura 11 - Volume (em milhões) e do valor (milhões de dólares) do pescado, 1950-2010.
Fonte: Sumaila & Cheung, 2015.

A pesca no Mar do Sul da China tem importante significado socioeconômico. Dos 3,2 milhões de barcos pesqueiros operando de forma oficial e regulamentada no mundo, cerca de 1,77 milhões (55%) estão localizados no MSC. Isso corresponderia a 3,7 milhões de pessoas empregadas neste setor da economia. Contudo, de novo, esses números não compreendem os barcos não registrados e irregulares, o que significa que os valores reais são ainda mais elevados (figura 12).

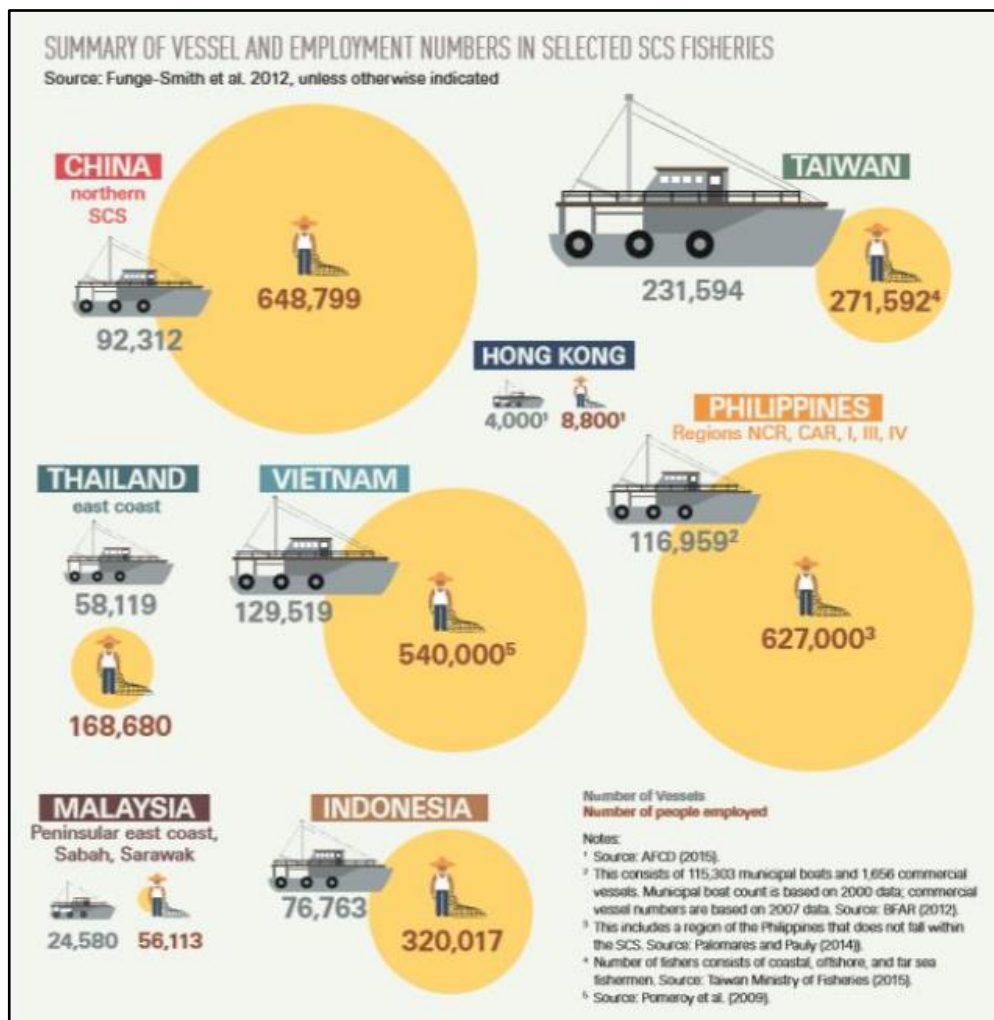


Figura 12 - Embarcações e emprego no setor de pesca nos países do MSC.
 Fonte: Sumaila & Cheung, 2015.

Por fim, diante do tamanho do volume de pesca, as exportações desses produtos também significam para os países do MSC importantes fontes de divisas econômicas, além de darem a eles papel de protagonismo no suprimento mundial desses produtos. E aqui deve-se destacar a China, onde a pesca corresponde por 10,5% do PIB do setor de agricultura.

Sendo assim, o MSC encerra a fronteira entre alguns dos países de mais recente e rápida industrialização e desenvolvimento do mundo, possui grandes áreas de pesca e potencial pouco explorado de depósitos de petróleo e gás natural e sua localização estratégica o estabelece como uma das rotas de comércio de maior importância global. Ademais, como complicador nesse emaranhado de relações e interesses, existe a indefinição de disputas históricas que marca a região, onde, atualmente, a existência de um ator com capacidade assimétrica (República Popular da China), em relação aos seus vizinhos, torna a situação ainda mais volátil e incerta.

6 CHINA - VULNERABILIDADES E ESTRATÉGIA MILITAR

O interesse da República Popular da China na região oceânica que banha o seu litoral sul e sudeste vai muito além de históricas disputas territoriais. Adotando-se uma perspectiva sistêmica, percebe-se que, para a China, o domínio econômico e político da área se apresenta como elemento fundamental para a consecução dos seus objetivos estatais de longo prazo. Para a melhor compreensão desses aspectos, segue-se uma análise das vulnerabilidades e estratégias do Estado chinês que melhor justificam o interesse no Mar do Sul da China.

6.1 VULNERABILIDADES

Fernandes (2018) afirma que, dentre as vulnerabilidades que ameaçam o crescimento do país, destacam aquelas que se relacionam à segurança energética. Na China, a organização da exploração, produção, refino e distribuição de petróleo se iniciou na década de 1950, a cargo do Ministério da Indústria de Petróleo. Foram criadas grandes companhias como a “Companhia Nacional de Petróleo” (CNPC) e a “Companhia Petroquímica da China” (SINOPEC), respectivamente responsáveis, pela exploração e produção (*upstream*²⁰) e pelo refino e distribuição (*downstream*²¹) do produto. Com a ascensão de Deng Xiaoping ao poder e a instituição de seu programa de reformas estruturais, o setor é reorganizado, ao longo dos anos 80 e 90, com o objetivo de torná-lo mais competitivo. Ainda, a estratégia que guiava as empresas também foi alterada, da busca pela autossuficiência, pregada durante a Era Mao, para a diversificação focada em assegurar o acesso a novas fontes produtoras. Para que assim fosse suprida a demanda que aumentava exponencialmente como resultado das altas taxas de crescimento que o país vinha registrando.

Nos anos 2000, a República Popular da China apresentou o seu 10º Plano Quinquenal (2000-2005). Este documento é um importante marco, pois, pela primeira vez, a alta cúpula do partido comunista emprega o termo “segurança energética”, demonstrando a nova visão que o PCC tem acerca da problemática que envolve o suprimento de energia. Em adição a este plano, em 2004, foi emitido, por um conselho

²⁰ **Upstream** engloba as atividades de busca, identificação e localização das fontes de óleo e o transporte deste óleo extraído até as refinarias.

²¹ **Downstream** é a fase logística, ou seja, o transporte dos produtos da refinaria até os locais de consumo. Resume-se no transporte, distribuição e comercialização dos derivados do petróleo

estatal, um relatório com o título “Política e Estratégia Energética Nacional”. Neste documento, fica descrito:

“High level policy is now supposed to be planned and implemented by the new Energy Bureau and State Energy Office (SEO), respectively. Both are under the purview of the National Development and Reform Commission (NDRC)” (HOWELL, 2009).

Segundo Ebel (2009), a elaboração de uma legislação específica e a criação de órgãos institucionais com a finalidade única de planejar a política e a estratégia energética do país demonstram a alta prioridade que esses temas detêm dentro da agenda do Estado chinês na atualidade. Não ao acaso, esses movimentos políticos-institucionais ocorrem em vista do constante aumento da demanda do país por recursos energéticos.

De acordo com Howell (2009), a estratégia de segurança energética da China é guiada a partir de cinco pontos fracos, são eles:

First, China is located far from its petroleum suppliers. In 2007, 30 percent of U.S. oil imports came from Canada and Mexico, both countries that border the United States and lie securely within its sphere of influence. Meanwhile, China relies on long-haul tankers maneuvering through dangerous straits for 90 percent of its imported oil. **Second**, China suffers from a poor geologic endowment, with only 1.3 percent of known world oil reserves. **Third**, demand is increasing faster than supply can keep pace. China is already the world’s second-largest energy consumer and its increase in total delivered energy consumption between 2005 and 2010 is projected to be 40 percent of the global increase. **Fourth**, China believes that it has little sway in the global arena. Chinese leaders often point out that China, despite its permanent Security Council seat, is a developing country not yet admitted to the G8 great-power club. **Finally**, the Chinese Communist Party (CCP) is committed to continued improvements in the Chinese standard of living, believing that fulfilment of this commitment is vital to the regime’s survival. Prosperity brings energy demand, and for 1.4 billion people, this is a tall order.

Segundo Fernandes (2018), entre os objetivos permanentes do PCC estão a manutenção da estabilidade social por meio do contínuo crescimento econômico e, logo, pela melhoria da qualidade de vida da população. Para tanto, assegurar o fornecimento de energia barata com vistas a manter os custos de produção baixos e consequentemente possibilitar a produção de artigos com preços acessíveis à população é essencial.

Kaplan (2013) complementa: “Quanto mais próspera esta [sociedade] se torna e quanto menores são os índices de crescimento econômico do país, mais se intensifica o espectro de algum tipo de agitação política - e agitações mais graves talvez acarretem uma súbita vulnerabilidade nas periferias do país”.

Ebel (2009), afirma, contudo, que garantir o fornecimento de energia barata torna-se um desafio cada vez maior na medida em que a oferta não apresenta o mesmo ritmo de crescimento. O aumento da demanda, como não poderia deixar de

ser, está relacionado diretamente com o crescimento da economia nacional, uma vez que a maior parte da energia produzida é destinada a indústria.

Heavy industry now accounts for 54 percent of China's energy use, up from 39 percent just a short five years ago. Steel, cement, and aluminum are the sector's leaders, and not only in energy use but also in total world output. Heavy industry grew by a reported 19.6 percent during the first quarter of 2007, up from 17.6 percent during the first quarter 2006.

De acordo com dados do Serviço de Inteligência Americana (CIA, 2016), 99% da população do país tem acesso à energia elétrica, o que se traduz, no todo, a um consumo de 5,9 trilhões de kWh. Por sua vez, 64% da produção energética advém da queima de combustíveis fósseis, correspondendo a um consumo de 10,3 milhões de bbl/dia²² de petróleo e 224 bilhões de m³ de gás natural. Mesmo que o crescimento chinês tenha sofrido um arrefecimento recente, o país continua se desenvolvendo, o que indica que seu consumo energético também continuará evoluindo. Sendo assim, atualmente a China é o maior consumidor de energia no mundo, porém, dado que o país tem fontes escassas desses combustíveis fósseis, a maior parcela deles deve ser comprada no exterior. Assim, as importações de recursos como óleo cru, produtos advindos do refino de petróleo e gás natural estão na casa de 7,6 milhões de bbl/dia, 600 mil bbl/dia e 75,1 bilhões de m³ respectivamente, fazendo com que o país também figure entre três dos maiores importadores de energia do planeta.

Tal situação, segundo Howell (2009), contribui para gerar uma estratégia de segurança energética bastante agressiva, pragmática e voltada para fora do país. A qual, sob o comando das “campeãs nacionais” chinesas, preza pela garantia do acesso a fontes diversas com grande potencial e com pouca concorrência. Daí, percebe-se o esforço chinês em diversificar suas fontes produtoras de forma a não depender exclusivamente de alguns poucos países, o que poderia ser problemático em um contexto internacional volátil. Dessa maneira, explica-se o aumento recente da presença chinesa na África subsaariana e nos países sul-americanos sob comando da esquerda. Estas áreas, por serem ideologicamente avessas aos ditames do Norte global e/ou por serem alvo de acusações de violação de direitos humanos costumam ficar fora do radar das companhias norte-americanas e europeias. Logo, abrindo espaço para a diplomacia chinesa que é mais pragmática. A figura 13 mostra os principais exportadores de combustíveis da China em 2014.

²² bbl (barril) - é uma unidade de medida de volume aplicada geralmente ao petróleo líquido (em geral, ao petróleo cru). Por razões históricas, a correspondência em litros varia entre cerca de 100 litros (22 galões imperiais ou 26 galões americanos) a cerca de 200 litros

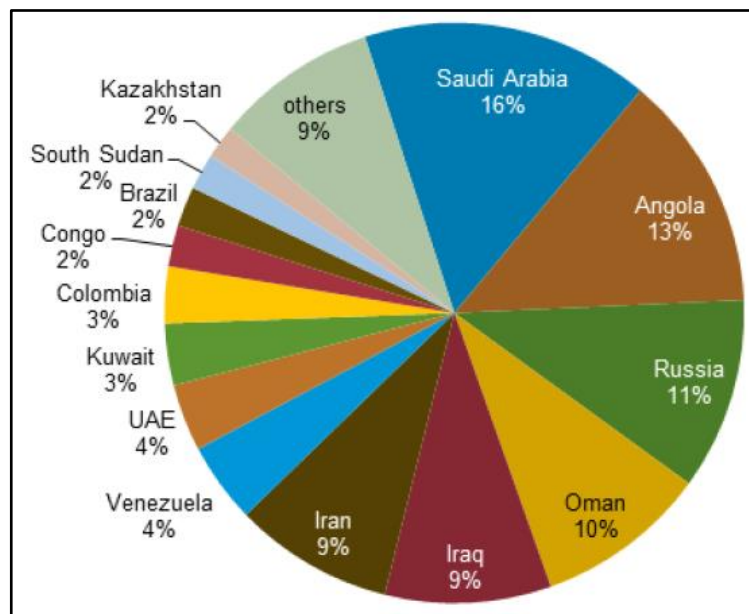


Figura 13 - Principais países exportadores de petróleo para a China em 2014.

Fonte: EIA (2014). Disponível em <<https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=CHN>>. Acesso em 3 Out 2017.

Segundo Ebel (2009), a Arábia Saudita continua sendo o maior exportador de óleo para a China, posição alcançada em 2002. Em 2008, o país exportou 730.182 bbl/dia ou 1/5 de todas as importações chinesas de petróleo. Outra relação comercial que merece destaque é com a Venezuela. Segundo o *Informe de Gestión* (2010) da PDVSA (*Corporación Venezolana de Petroleum*), a China e a Índia, maiores parceiros comerciais da empresa na Ásia, representam 23% do total exportado de petróleo e produtos refinados produzidos (aproximadamente 541 milhões de bbl/dia). Ainda, a Venezuela possui dois contratos comerciais com a China, o *Fondo Pesado I* (2007) e *II* (2009), no qual o país sul-americano paga empréstimos contraídos com os bancos estatais chineses por meio de remessas de petróleo.

De acordo com Howell (2009), se na América do Sul, a estratégia norteadora chinesa para acessar fontes energéticas é a de oferecer empréstimos em troca de óleo, na África ela é alterada para “óleo por armas”. Tendo destaque o caso do Sudão do Sul que exporta 80% de sua produção para o país asiático, enquanto luta em uma guerra civil contra seu irmão do Norte com armas financiadas pela China. Por último, o Irã também fechou acordos de provisão de gás natural à China na ordem de 100 bilhões de dólares ao longo de 25 anos.

Entretanto, mesmo diversificando seus parceiros comerciais como meio de garantir o suprimento ininterrupto de recursos energéticos, é impossível para a China alterar sua posição geográfica. O que, portanto, obriga que todos os recursos estratégicos com destino ao país passem necessariamente através dos *chokepoints*

do MSC, com destaque para o estreito de Malaca que, por ser a passagem mais próxima da costa chinesa, acarreta os menores custos de transporte. Contudo, a região é particularmente vulnerável a ataques de piratas e terroristas (abrigados nas ilhas da Indonésia e Malásia), justificando, assim, qualquer intervenção ocidental. Este gargalo representa uma vulnerabilidade geopolítica para a China, uma vez que o bloqueio desta passagem concederia a Washington, por exemplo, capacidade de restringir o fluxo energético para Pequim. Através da passagem de Malaca transitam entre 80% e 90% de todo o petróleo chinês, algo entre 5,4 bbl/dia e 600 bilhões de m³ de gás. Conviver com uma potência rival no controle desta região é um risco geopolítico inaceitável do ponto de vista da segurança chinesa.

Ainda, de acordo com o mesmo autor, os recursos energéticos presentes no MSC se apresentam como uma alternativa para solucionar o problema do transporte marítimo através de Malaca e dos demais estreitos da região. É sabido que este espaço é rico em reservas energéticas não exploradas e, estando perto da costa chinesa, não necessitaria transitar por estreito algum. Ainda, na percepção chinesa, o país teria soberania sobre esta região e conseqüentemente sobre seus recursos, uma vez que ela está compreendida pela sua “linha de nove traços”.

Outra vulnerabilidade que preocupa o Estado chinês é a que está relacionada à segurança alimentar da nação. De acordo com Sumaila & Cheung (2015), a geografia chinesa é formada por uma miríade de formações de relevo e paisagens diferentes, desde as cadeias montanhosas do Himalaia e desertos no oeste e no norte até as terras baixas do leste e matas tropicais do sul. No que tange às terras aráveis do país, estas se concentram nas planícies do leste por onde fluem os rios que deram origem à civilização sínica, como o *Yangtze* e o *Huang He*.

Em um país que detém 21% da população mundial, mas apenas 7% das terras aráveis do planeta, das quais, segundo pesquisas do Ministério de Proteção Ambiental do próprio país, estima-se que 20% encontram-se contaminadas por metais pesados, a fome é um fator disruptivo. O combate a esse perigo não é um desafio novo para o país asiático. A mais recente fome em larga escala ocorreu durante o período maoísta, quando em meio ao caos econômico e social advindo da reformulação das bases produtivas em direção a uma economia planificada, grande parte da população rural pereceu por não ter os meios necessários à sua subsistência. Desde então, a China tem realizado esforços para aumentar sua produção agrícola e a quantidade de terras aráveis em seu território. Ainda assim, o país não alterou drasticamente sua posição

no *ranking* mundial de área agricultável ao longo do tempo. Segundo dados do Banco Mundial (2011), a China se encontrava na 67ª posição em área agricultável (em % do território), por volta de 1980. Em 1991, chega a sua melhor colocação, 46ª posição. Porém, já em 2011 o país retorna à 52ª posição. Logo, fica claro a pouca alteração na quantidade de terras produtivas do país ao longo do tempo, aspecto resultante de sua constituição geológica pouco favorável.

Para resolver esta situação, Pequim apelou historicamente para a importação de alimentos. Entretanto, mais recentemente, o país tem adotado uma estratégia diferente que demonstra o aumento de seu empenho em garantir sua segurança alimentar. Através da compra das terras de outros Estados, a China tem conseguido suprir sua demanda interna e, ao mesmo tempo, criar uma reserva alimentícia de emergência para sua população. Os principais alvos desta política são países de seu entorno estratégico como Malásia e Filipinas e outros Estados caracterizados por sua grande capacidade agrícola como Brasil, Argentina, Austrália, além de países africanos²³.

De acordo com Sumaila & Cheung (2015), nesse quesito o MSC também oferece uma alternativa para amenizar a pressão sobre a segurança alimentar do país. Como visto, este espaço oferece grande quantidade de regiões pesqueiras. Logo, estas podem cumprir um papel essencial na alimentação da população chinesa. Atualmente a China é o país que tem mais pescadores atuando neste espaço. Porém, a falta de regulação da pesca, intensificada pela indefinição quanto às disputas por soberania marítima tornam o ambiente propício à extração predatória e isso pode se traduzir em uma redução da quantidade de pescado capturado, assim como, no tamanho dos espécimes. Dessa forma, o controle do MSC também asseguraria à Pequim uma reserva estratégica de alimentos.

Outra vulnerabilidade do país é o tamanho de sua ZEE quando comparada com seu território terrestre, população e economia. Com a assinatura da *UNCLOS*, antigas possessões marítimas das potências ganharam nova importância, pois agora permitiam a incorporação de grandes áreas oceânicas a seus espaços de soberania. Entretanto, a China não se beneficiou dessa medida, uma vez que o país não detinha posses nos oceanos. Além disso, o Estado se encontra rodeado pelas ZEE dos países vizinhos, o que restringiu ainda mais seu espaço de autoridade.

²³ CHINA compra terras no Brasil. **Estadão**. São Paulo, 03/08/10. Disponível em <<http://opinioao.estadao.com.br/noticias/geral,china-compra-terras-no-brasil-imp-,589697>> Acesso em 13 Out 2017.

Um artigo no *People's Daily* expõe o pensamento chinês:

De acordo com a convenção da lei marinha das Nações Unidas (sic), bem como da posição consistente que ocupa, a China tem jurisdição sobre quase 3 milhões de km² de mar, incluindo as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua e a zona econômica exclusiva, além de uma parte dos direitos e interesses na plataforma continental exterior (...) em comparação com várias outras potências marítimas do mundo, este número é muito pequeno. Áreas territoriais nacionais oceânicas reivindicadas pelos Estados Unidos e pela Austrália estendem-se a quase 10 milhões de km², enquanto países como Japão, Canadá e Reino Unido reivindicam mais de 4 milhões de km². Em vista de sua enorme base populacional, a soberania da China sobre seus mares circundantes está longe de ser grande. A soberania da China sobre suas águas circundantes é, portanto, relativamente desfavorável para um estado que carrega um pesado fardo de desenvolvimento, parte de cuja missão é tornar-se uma potência marítima (BO, 2013, tradução MORAES, 2015).

É interessante observar a tabela a seguir, pois, através da mesma, é possível perceber facilmente que a desvantagem chinesa não é apenas em relação a potências mundiais, mas também, em comparação com os Estados mais poderosos de sua região.

	Mar territorial + ZEE (milhões km ²) (A)	Área terrestre (milhões km ²) (B) ¹	Relação (mar territorial + ZEE/ área terrestre (A/B)
1 China	0,88	9,60	0,09
2 Japão ²	4,07	0,38	10,78
3 Austrália ³	9,08	7,74	1,17
4 Coreia do Sul	0,37	0,10	3,67
5 Indonésia	5,98	1,90	3,14

Tabela 1 - Relação entre o espaço marítimo da China e sua área terrestre com as cinco maiores economias do complexo de segurança asiático.

Fonte: Moraes, 2015.

Ademais, Kaplan (2013), em sua obra, alerta que se deve ter em mente o constrangimento geográfico imposto pela “Primeira Cadeia de Ilhas” (figura 14) à expansão chinesa para o oceano aberto. Essa linha compreende, de norte a sul, a Coreia do Sul; o Japão; as Ilhas *Ryukyu*, onde está localizada a base militar estadunidense de *Okinawa*; Taiwan; Filipinas; Malásia; e Indonésia. Ela representa uma clara coerção geográfica que se torna também política e militar na medida em que tais países se aproximam da órbita de poder norte-americano. Dessa maneira, não surpreende que a RPC venha ocupando e expandindo artificialmente²⁴ as ilhas, rochedos e recifes que ocupa no MSC, no intuito de aumentar sua soberania sobre as águas próximas e diminuir a coação geopolítica imposta pela “Grande Muralha marítima invertida”.

²⁴ CHINA ocupa mar disputado plantando ilhas em corais”. **BBC**, 13/09/14. Disponível em <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/09/140912_china_planta_ilhas_rm>. Acesso em 15 de Out 2017.

Ainda neste contexto, a reintegração de Taiwan é de absoluta importância:

De todas as torres de vigia ao longo da Grande Muralha marítima invertida, Taiwan é, metaforicamente falando, a mais alta e de localização mais central. Com Taiwan de volta ao seio da China continental, essa Grande Muralha e a camisa de força marítima que ela representa seriam subitamente fendidas. Caso a China consiga resgatar Taiwan, não só sua marinha passará a uma posição de vantagem estratégica em relação a Primeira Cadeia de Ilhas como as energias do país, sobretudo as militares, ficarão radicalmente livres para que o poder chinês se projete para fora numa medida que é hoje impensável (KAPLAN, 2013).



Figura 14 - "Primeira Cadeia de Ilhas".

Fonte: Military Power of the People's Republic of China, 2008, U.S. Department of Defense. Disponível em <http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/china_first_and_second_island_chains_2008.jpg>. Acesso em 15 Out 2017.

Possuir uma área marítima desproporcional ao tamanho de seu território, população e economia pode vir a ser um problema, especialmente para a China que é bastante dependente do transporte marítimo para realizar suas transações comerciais. Suas fronteiras com os países vizinhos são distantes dos grandes centros produtores e geralmente marcadas por geografias problemáticas como montanhas, desertos e florestas. Novamente, o MSC pode oferecer uma solução para este problema, posto que o domínio dos arquipélagos presentes na região aumentaria de forma considerável a jurisdição marítima chinesa gerando ganhos de segurança geopolítica e alimentar.

6.2 ESTRATÉGIA MILITAR

Como dito anteriormente, o progresso vem do poder acumulado a partir de vitórias nos tabuleiros geopolíticos estratégicos aos interesses de um determinado

Estado. No que concerne à China, uma vez vista as características intrínsecas e potenciais do MSC, assim como as vulnerabilidades do país fica claro que este é um desses tabuleiros.

Dessa maneira, segundo Blackwill & Harris (2016), as estratégias de Pequim para realizar sua integração com este espaço se baseariam na perseguição de três princípios inter-relacionados, sendo eles: impor custos elevados aos países que entrarem em disputas territoriais com Pequim, minar as alianças regionais dos EUA, e aumentar o círculo de amizades da China na região. Para tanto, o país, em sua interação com seus vizinhos do sudeste asiático, tem agido através do emprego de instrumentos militares, geopolíticos e econômicos em uma relação quase simbiótica.

Segundo Fernandes (2018), a corrente expansão militar chinesa tomou fôlego como uma resposta à Guerra do Golfo, no início dos anos 90, assim como à Terceira Crise do estreito de Taiwan, em 1996. A demonstração das capacidades bélicas norte-americanas contra o Iraque, em 1991, e o deslocamento de dois porta-aviões para o estreito de Taiwan, para os quais Pequim não possuía uma contramedida adequada, urgiram os líderes do país a desenvolver um plano de expansão e modernização das capacidades militares do país.

Segundo Moraes (2015), em relação às nações com as mais poderosas forças armadas, a China foi a que mais expandiu a quantidade de recursos públicos alocados para sua defesa: “Enquanto em 1990, o país possuía o oitavo gasto militar do globo, a partir de 2006, assumiu a segunda posição neste *ranking*, superando potências militares tradicionais como França, Reino Unido e Rússia”. Isso fica demonstrado na tabela a seguir, onde é possível constatar que, para o período 1993-2013, houve uma variação positiva de 630,7% no eixo chinês, enquanto a estadunidense foi de 33,5%, a russa de 56%, a francesa de -8,4% e a britânica de 6%. Portanto, o investimento chinês superou, e muito, os dos demais países. Também, é interessante notar que, no caso da China, houve pouca variação na porcentagem do gasto militar sobre o PIB, mantendo-se nos 2% por todo o período.

Para Sipri (2017), a expansão militar chinesa se dá sem o comprometimento da economia nacional, ou seja, o fardo militar está sendo sustentado sem prejuízo para outros setores. Ainda, em 2016, o orçamento militar do país já batia na casa dos 215 bilhões de dólares anuais, se comparado com o período de 2007, isso significa uma elevação de 118%, o que faz com que a parcela chinesa do gasto mundial corresponda atualmente a 13%.

	1993			2003			2013			Variação 2013-1993(%)
	Valor	% sobre PIB	% sobre total mundial	Valor	% sobre PIB	% sobre total mundial	Valor	% sobre PIB	% sobre total mundial	
Estados Unidos	463,5	4,5	40,1	507,8	3,7	39,5	618,7	3,8	36,4	+33,5
China¹	23,5	2,0	2,0	57,4	2,1	4,5	171,4	2,0	10,1	+630,7
Rússia ¹	54,4	4,5	4,7	39,1	3,9	3,0	84,9	4,1	5,0	+56,0
França ²	68,0	3,3	5,9	64,7	2,6	5,0	62,3	2,2	3,7	-8,4
Reino Unido ³	53,0	3,4	4,6	57,0	2,5	4,4	56,2	2,3	3,3	+6,0
Demais países	494,0	-	42,7	560,3	-	43,6	708,3	-	41,6	+43,4
Total mundial	1.156,4	-	-	1.286,3	-	-	1.701,7	-	-	+47,2

Tabela 2 - Gasto militar (1993-2013).
Fonte: Moraes, 2015.

Medeiros & Trebat (2015) assinalam que, mesmo com um orçamento militar crescente a partir de 2004, a China registrou uma queda no volume de importações. Tal fato sugere uma queda significativa na razão entre importações de armas e gastos militares, de forma que a China, maior importadora mundial de armas durante a maior parte dos anos 2000, foi ultrapassada pela Índia, em 2010, e caiu para quarto lugar, em 2011. Isso se deve ao aumento da qualidade da pesquisa e produção militar, assim como a integração deste campo com o setor civil, o que tem permitido a criação de tecnologias de uso dual. Tudo isso faz do processo de substituição de importações do país um sucesso. Tanto que:

As exportações de armamentos chineses aumentaram 162% entre os períodos 2003 - 2007 e 2008 - 2012, elevando a participação da China no volume de exportações mundiais de armas de 2% para 5% e, subitamente, transformando o país no quinto maior exportador mundial de armas (...). É interessante notar ainda que o aumento recente nas exportações chinesas não coincide com grandes expansões nos gastos mundiais com aquisições ou nos gastos militares totais dos principais compradores de armas chinesas, como o Paquistão (MEDEIROS & TREBAT, 2015).

Contudo, é válido questionar o que tem sido feito, na prática, com esse aumento do orçamento militar, e também com as novas tecnologias desenvolvidas. Portanto, a partir dos anos 2000, em consonância com o 10º Plano Quinquenal (que pregava a maior participação política e econômica da China no globo), foi elaborado o documento “Defesa Nacional da China” no qual ficaram postos os planos para ação e modernização das forças militares na direção dos objetivos do país para o Século XXI.

No que contempla as forças terrestres, primeiro é necessário dizer que essas são a força mais tradicional da China. Como é comum em países continentais, seu tamanho exige o emprego de vastos recursos para a proteção adequada do território. O que, muitas vezes, impossibilita o investimento nas outras forças sem, contudo, comprometer a economia e o bem-estar da população. Assim, em países de território excepcionalmente grande é normal existir uma assimetria entre as capacidades dos setores terrestres quando estas são comparadas com os demais. Dessa maneira, ao longo de toda a história recente, o exército tem sido o principal assegurador da defesa

chinesa. Porém, a partir dos anos 2000, acontece uma reformulação doutrinária nas Forças Terrestres do Exército de Libertação Popular (ELP) no sentido de se adequar às novas condições dos conflitos de 4ª geração que surgiam na virada do milênio, como por exemplo, as guerras descentralizadas contra organizações terroristas multinacionais conectadas em rede. Portanto, saíam de cena os grandes contingentes estáticos para dar lugar a unidades menores, mais facilmente mobilizáveis e de maior flexibilidade, aumentando, assim, a velocidade de resposta do ELP.

A modernização da Força Terrestre, contudo, tem sido inferior à ocorrida nas demais forças, especialmente em termos de desenvolvimento e aquisição de equipamentos (...) Em parte, isto é decorrência da percepção de Pequim de que o país é, atualmente, efetivamente capaz de proteger suas fronteiras terrestres (IISS, 2013, p. 254). Além disso, a China já possui um domínio tecnológico quase total dos diversos segmentos de uma força terrestre moderna, assim como a correspondente produção industrial (MORAES, 2015).

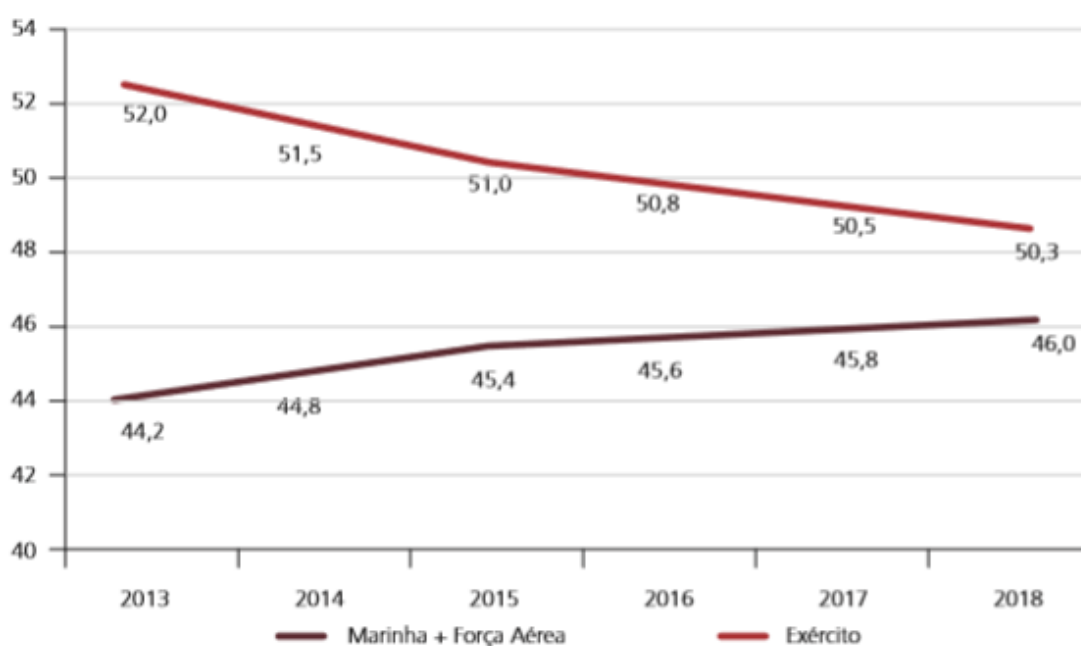


Tabela 3 - Distribuição dos gastos militares por força (2013-2018).
Fonte: Moraes, 2015.

Observa-se, assim, uma mudança no entendimento das prioridades da defesa nacional na China. Não é mais necessário garantir apenas a segurança do interior e de suas fronteiras, mas também expandir seus meios de segurança para além-mar. Tal aspecto se materializa no aumento dos investimentos nos segmentos navais e aéreos em detrimento do exército. A marinha e a aeronáutica são forças que atuam na maior parte do tempo além das fronteiras nacionais, portanto a maior atenção que a China vem dando a estes setores é indicativo das novas necessidades e ambições internacionais que o país vem desenvolvendo neste período.

O programa espacial do país vinha sofrendo cortes desde os anos 80, porém, a partir de 2000, ocorreu um aumento de recursos para as indústrias de alta

tecnologia, permitindo a revitalização do setor. Desde então, o país tem realizado grandes avanços, principalmente no campo de produção e lançamento de satélites.

A China lançou quinze satélites ao espaço em 2010, doze para fins militares e três para fins civis. O número foi mais que o dobro do número de lançamentos chineses realizados entre 2006 e 2009 e igualou o número de lançamentos espaciais nos Estados Unidos no mesmo ano. Em dezembro de 2011, a China se tornou o terceiro país a desenvolver um sistema operacional de navegação por satélite, juntamente com os Estados Unidos e a Rússia (MEDEIROS & TREBAT, 2015).

Segundo Chang & Dotsn (2012), no setor aeronáutico, por exemplo, há o caso do caça stealth não tripulado de quinta geração, Chengdu J-20. A China começou seu desenvolvimento em 1997 e, em 2017, o jato se tornou totalmente operacional e parte integrante das forças do país, colocando a China, junto dos EUA, como os únicos Estados a possuir tecnologia aérea de quinta geração, assim como capacidades stealth. O fato de o caça não ser tripulado oferece menos perigo aos soldados do país, da mesma forma, a tecnologia furtiva torna essas aeronaves invisíveis aos radares, sendo um grande trunfo em missões de reconhecimento e vigilância, especialmente em áreas sobre disputa como o caso do MSC.

Ainda no campo aeroespacial, destacam-se os projetos de ASAT (*anti-satellite weapons*) e de sistemas de posicionamento geográfico próprio.

Em janeiro de 2007, a China teve êxito em destruir um satélite próprio que se encontrava a 850 km acima da Terra, por meio do lançamento de um míssil. Inicialmente, Pequim se colocava contra a militarização do espaço, contudo isso não a impediu de desenvolver poderes antissatélite. Essa ação significa uma mudança crítica na relação com os EUA, uma vez que a China aumenta seu poder de dissuasão frente a outras potências e, ao mesmo tempo, eleva suas capacidades de reconhecimento e vigilância. Chang & Dotson (2012)

Em reportagem do *International Institute for Strategic Studies (IISS, 2014)*, os especialistas em poder aéreo Barrie & Boyd (2014) resumiram a evolução das forças aéreas chinesas:

The data points to the PLAAF (People's Liberation Army Air Force) reconfiguring from a force with limited capacity for territorial air defence into one that allows for all forms of modern air and space warfare. Barrie quoted from China's 2013 Defence White Paper, which outlined intentions to make the air force capable of meeting 'the strategic requirements of conducting both offensive and defensive operations'.

Isso mostra que o país tem tido sucesso em penetrar neste mercado que se caracteriza por ser um clube restrito à poucas potências. O que o torna extremamente lucrativo e estratégico, dado seu poder de encadeamento industrial. Afinal são necessários um enorme número de profissionais altamente especializados para produzir e lançar satélites, além de uma longa e vasta cadeia de produção. Na medida em que a China passa a contar com um sistema de posicionamento global próprio (*BeiDou*), a exemplo de EUA, Rússia e UE, percebe-se que o país não apenas afasta

a dependência tecnológica de norte-americanos e europeus, mas também aumenta as capacidades de seus sistemas nacionais de comunicação, de previsão climática e oceânica, e de reconhecimento e vigilância.

No setor naval, a China tem se esforçado no desenvolvimento de capacidades plenas de negação de acesso a seus mares, incluindo o MSC. Investimentos em submarinos e em sistemas balísticos antinavio têm sido relevantes neste cenário:

O esforço de pesquisa chinês na tecnologia ASBM (*anti-ship ballistic missile*) acelerou após a Crise do Estreito de Taiwan de 1996. Temendo um conflito militar direto com os Estados Unidos, o então primeiro-ministro chinês, Jiang Zemin, aumentou gastos para o desenvolvimento de forças defensivas contra os porta-aviões americanos. Estes esforços foram institucionalizados em 2001 com a criação do Programa *Sha Shou Jian (Assassin's Mace)*, formalmente intitulado Projeto de Segurança Estatal 998. O objetivo do projeto foi desenvolver capacidades de negação de acesso para contrapor a grande presença naval e aérea americana no Mar da China Meridional. (MEDEIROS & TREBAT, 2015).

Assim, de acordo com Chang & Dotson (2012), desde 2002, a China tem desenvolvido seu projeto *Dongfeng* que se constitui em um sistema ASBM terrestre equipado com veículo de reentrada manobrável voltado a atingir navios de superfície parados e em movimento. O projeto guiar-se-ia por fases. Na primeira, o sistema deveria obter, até o final do ano de 2010, alcance entre 1500 e 2000 km; na segunda, o alcance deveria aumentar para 3000 km (fim de 2015); na terceira, o sistema deveria obter capacidade intercontinental, cerca de 8000 km (fim de 2020); e, na última fase, deveria ser capaz de alcance global (final de 2025). Portanto, em 2011, auferiu-se que o sistema tenha obtido Capacidade Inicial de Operação (*Initial Operational Capability - IOF*). Desde então, Pequim tem aperfeiçoado esse novo sistema através de testes²⁵ e da construção de infraestrutura de suporte ao sistema

Aside from the missile, numerous documents indicate significant developments regarding infrastructure and support systems for the ASBM program. It includes the completion of a DF-21D rocket motor facility in 2009, and the launching of co-orbital electric intelligence satellites and remote sensing satellites that could be used to provide imagery of China's maritime periphery and support long-range precision strikes.

Uma grande armada de submarinos poderia ser um fator determinante em uma guerra onde o principal ativo da marinha adversária são porta-aviões - caso da força estadunidense. Segundo informações do *IJSS* (2017), a China possui 13 submarinos nucleares, estando seis deles estacionados na recém construída base de submarinos de *Yulin*, na ilha de *Hainan*, podendo ser rapidamente mobilizados para ação no MSC. Dentre essas seis unidades, dois são submarinos de ataque, ao passo que os outros

²⁵ CHINA testa novo míssil com ogivas múltiplas, levantando preocupações dos EUA. **Sputnik**, 20/04/2016. Em <<https://br.sputniknews.com/defesa/201604204237481-china-dongfeng-missil/>>. Acesso em 20 Out 2017.

quatro possuem capacidade para lançar mísseis balísticos. Ainda, o país possui aproximadamente 49 submarinos movidos a diesel, sendo que 16 estão designados para o MSC. Recentemente, o país tem realizado avanços no campo da propulsão independente de ar (*air-independent propulsion*). Esse novo método de deslocamento permite que os submarinos fiquem submersos por mais tempo e também os torna mais silenciosos, aumentando a eficiência dessa arma.

Contudo, para além das capacidades defensivas e de negação de acesso, a China, se quiser continuar seu desenvolvimento econômico e político, deverá obter uma “marinha de águas azuis” no longo prazo. Especialmente, uma vez vistos os projetos geopolíticos e geoeconômicos de caráter global que o país planeja realizar nos próximos anos, tais como a Nova Rota da Seda²⁶ e o Cordão de Pérolas²⁷.

Historicamente, a China tem sido muito mais um poder terrestre, satisfazendo nacionalmente, junto aos vizinhos, ou por meio da grande Rota da Seda, a maior parte das necessidades de sua sociedade agrícola. Nos últimos anos, porém, a China começou a desenvolver uma marinha expedicionária de águas azuis, resultado de sua transição de uma economia agrícola para uma economia industrial. A China, atualmente, necessita de recursos que se situam para além de suas costas, bem como novas e seguras rotas de comércio; e é preciso olhar para o mar para se alcançar esses imperativos (STRATFOR, 2009, citado por MORAES, 2015).

Para Kaplan (2013), a modernização e expansão das forças militares chinesas tem como principal objetivo alterar a balança de poder regional no MSC em favor da China. Isso significa que o país pretende tornar sua relação de poder com os demais Estados do SE asiático tão assimétrica que, diante da impossibilidade destes se oporem aos ditames vindos de Pequim, eles buscarão se associar à economia chinesa como a melhor alternativa para alcançarem seu próprio desenvolvimento. Contudo, países como Vietnã, Filipinas e Malásia também têm realizado investimentos em seus setores militares de maneira a contrabalancear a presença chinesa na região. Logo, diversos analistas já consideram que exista uma corrida armamentista em curso no MSC.

Uma corrida armamentista na região da Ásia-Pacífico começa a determinar um rearranjo na geopolítica militar global (...). Foi ali que os orçamentos de defesa explodiram nos últimos cinco anos. Rússia, Indonésia, Filipinas, Japão, Singapura e China lideram esse movimento (OSWALD, 2015).

²⁶ Consiste na ideia de uma série de investimentos, sobretudo nas áreas de transporte e infraestrutura. Esses deverão ser tanto terrestres (Cinturão), conectando a Europa, o Oriente Médio, a Ásia e a África - regiões de extrema importância geopolítica - quanto marítimos (Rota), passando pelo Oceano Pacífico, atravessando o Oceano Índico e alcançando o Mar Mediterrâneo.

²⁷ É uma teoria geopolítica sobre as potenciais intenções chinesas na região do Oceano Índico. Refere-se à rede de instalações e relações militares e comerciais chinesas ao longo de suas linhas marítimas de comunicação, que se estendem da China continental ao Porto do Sudão. As linhas marítimas passam por vários dos principais *chokepoints* marítimos, como o Estreito de Mandeb, o Estreito de Malaca, o Estreito de Ormuz e o Estreito de Lombok, bem como outros centros marítimos estratégicos no Paquistão, Sri Lanka, Bangladesh, Maldivas e Somália.

Ainda, segundo relatório do *Jane's Terrorism & Insurgency Centre* (2015), os investimentos em defesa de Malásia, Tailândia, Filipinas, Vietnã, Singapura e Indonésia cresceram no período 2014-2015, respectivamente, 10%, 7,1%, 15%, 7,1%, 5,7% e 12,8%. Contudo, este crescimento, quando comparado ao chinês, ainda é marginal, sendo, portanto, pouco relevantes para diminuir o *gap* de poder existente entre a China e o bloco de Estados do SE asiático.

	1993		2003		2013		Variação 2013-1993 (%)
	Valor	(%)	Valor	(%)	Valor	(%)	
China	23,5	44,1	57,4	62,8	171,4	79,1	+630,7
Taiwan	13,5	25,3	9,8	10,7	10,3	4,8	-23,5
Cingapura	4,3	8,1	8,0	8,7	9,1	4,2	+110,4
Indonésia	1,8	3,4	4,1	4,5	8,4	3,9	+356,9
Tailândia	4,6	8,7	3,4	3,7	5,6	2,6	+21,8
Malásia	2,6	4,9	4,4	4,8	4,8	2,2	+85,1
Vietnã	0,6	1,1	1,5	1,6	3,2	1,5	+448,8
Filipinas	1,9	3,6	2,4	2,6	3,2	1,5	+68,2
Outros ¹	0,4	0,8	0,5	0,5	0,6	0,3	+41,5
Total regional	53,2	-	91,4	-	216,6	-	+307,1

Tabela 4 - Comparação entre os orçamentos militares da China e dos Estados do SE asiático (1993-2013).

Fonte: Moraes, 2015.

Porém, a militarização e a intimidação pelas armas não são as únicas políticas em que Pequim tem investido para promover a subserviência de seus vizinhos. Pelo contrário, os investimentos em aparatos bélicos são muito mais uma resposta às tentativas de cerco e desestabilização regional perpetradas pelos norte-americanos e seus aliados do que representantes de uma política chinesa de ativa coerção militar. As colocações de Kissinger (2015) sobre a compreensão asiática acerca do conceito de ordem mundial ajudam a esclarecer este ponto.

Na Ásia o Estado é tratado como se fosse a unidade básica da política internacional e doméstica. (...) A Ásia emergiu como um dos mais significativos legados do sistema vestfaliano (...) Na Ásia muito mais do que na Europa, para não falar do Oriente Médio, as máximas do modelo *vestfaliano* de ordem internacional encontram sua expressão moderna - incluindo doutrinas que vem sendo questionadas por muitos no Ocidente como focadas de forma excessiva no interesse nacional ou insuficientemente atentas à proteção dos direitos humanos. A soberania, em muitos casos conquistada apenas recentemente a partir da antiga condição colonial, é considerada como algo dotado de um valor absoluto. O objetivo da política de Estado não é transcender o interesse nacional - como acontece nos conceitos atualmente em moda na Europa e Estados Unidos -, mas sim buscar satisfazê-lo com o máximo de energia e convicção.

Assim, na Ásia, a opção pelas armas não se deve à natureza autoritária e belicosa da China ou dos demais países asiáticos, ela é apenas mais uma das opções válidas e viáveis para se alcançar um objetivo estratégico e/ou garantir o respeito e a

independência do Estado nacional. Claro, ninguém deve se enganar acreditando que a China não tem meios e disposição para ir à guerra caso encare que seus interesses vitais estão sendo ameaçados, contudo irromper um conflito regional seria muito mais maléfico aos objetivos de médio e longo prazo do país do que favorável. Assim, atualmente a China tem preferido exercer seu poder de coerção também através de políticas consideradas menos agressivas, como, por exemplo, é o caso de medidas geoeconômicas.

7 CONCLUSÃO

Friedrich Ratzel, considerado o “pai” da geopolítica moderna, destacava a importância do “Espaço Vital” para a sobrevivência dos Estados. O autor afirmava que uma nação que deseja prosperar deve conquistar um espaço mínimo que garanta a sua sobrevivência e desenvolvimento.

Para a conquista e manutenção do chamado “Espaço Vital”, a expansão acontece segundo diferentes processos, seja pela “penetração pacífica”, promovida através da migração, disseminação de ideias ou comércio e investimentos ao longo das fronteiras, seja pela tradicional guerra de conquista.

No âmbito de um sistema interestatal anárquico e competitivo, o caminho para a conquista da harmonia e prosperidade passa inevitavelmente pelo galgar de posições dentro da hierarquia internacional. Esse, por sua vez, depende do poder acumulado pelo Estado em questão, o qual determinará suas vitórias (ou derrotas) nos campos geopolítico e geoeconômico.

Ao longo de vários séculos, a República Popular da China esteve envolvida tanto em guerras que propiciaram a dilatação de seu território, quanto em conflitos que acabaram por fragmentar o seu espaço. Contudo, são os primeiros vinte anos do século XXI que se caracterizam como um período crítico para o desenvolvimento chinês. A importância deste intervalo de tempo se traduz no desejo do governo de “construir uma sociedade harmoniosa e moderadamente próspera” para seu povo.

A expressão “sociedade harmoniosa” denota a construção de um agrupamento homogêneo e não fragmentário, de maneira que o Estado esteja livre de revoltas internas, que seja capaz de fazer face às ameaças externas e, conseqüentemente, que possa assegurar sua integralidade territorial e tranquilidade política.

O termo se refere também aos territórios sob disputa como Taiwan e o Mar do Sul da China. No primeiro caso, os 23 milhões de habitantes da ilha estariam inseridos dentro da “sociedade harmoniosa” chinesa. Assim, Pequim aumenta seus esforços diplomáticos para que a China comunista seja reconhecida como a única, promovendo o isolamento progressivo de Taipei no cenário internacional ao mesmo tempo em que intensifica seu relacionamento comercial com a ilha, no intuito de permanentemente integrar as economias dos dois países e, aos poucos, fagocitar este território.

O mesmo acontece quanto ao Mar do Sul da China. O espaço oferece recursos inestimáveis à amenização ou neutralização das principais vulnerabilidades chinesas.

A área encerra patrimônios estratégicos como petróleo e gás natural a poucos quilômetros da costa do país, resolvendo, assim, o problema da dotação natural destes recursos e reduzindo a pressão da demanda interna.

De forma semelhante, o domínio das ilhas do Mar do Sul, segundo o direito internacional do mar, garante ao Estado chinês, o controle da porção marítima adjacente e subjacente, além do espaço aéreo correspondente. Tal direito soluciona sua vulnerabilidade quanto ao transporte de mercadorias e serviços. A China passa a controlar uma das principais rotas marítimas internacionais. Porém, mais importante do que essa vantagem estratégica, a RPC obtém a autoridade soberana sobre a única região pela qual é possível acessar o seu próprio território por mar. Para uma nação que importa um grandioso volume de matérias-primas e que, ao mesmo tempo, é grande exportadora de produtos manufaturados, esse controle exclusivo significa independência e interferência mínima por parte de entes estrangeiros. Ressalta-se que a China possui área marítima desproporcional ao tamanho de seu território, população e economia. Suas fronteiras com os países vizinhos são distantes dos grandes centros produtores e geralmente marcadas por geografias problemáticas como montanhas, desertos e florestas. Assim, o domínio dos arquipélagos na região aumentaria, de forma considerável, a jurisdição marítima chinesa, proporcionando ganhos de segurança geopolítica, energética e alimentar.

Ainda, o domínio dessa imensa porção marítima representaria a ruptura da barreira da “Primeira Cadeia de Ilhas”, permitindo a expansão do perímetro de segurança militar do país através do sudeste asiático e contrabalanceando a presença norte-americana na região. Dessa maneira, a integração do Mar do Sul da China à órbita de poder chinesa é, não só, desejável, como de “interesse nacional essencial”

Assim, o controle político e econômico da região oceânica se insere como elemento fundamental para a consecução dos objetivos de longo prazo da China. Isso, porque o espaço oferece recursos valiosos para a realização do projeto de construção de poder do Estado chinês e para o registro, de maneira definitiva, da superação das vulnerabilidades advindas da geografia chinesa e do processo de desenvolvimento e de formação histórica deste país.

Ainda, o Estado chinês vem utilizando, para assegurar seu domínio sobre o Mar do Sul da China, prioritariamente, as iniciativas de modernização e expansão de suas forças armadas. Observa-se que a recente onda de expansão militar do país tomou fôlego a partir dos anos 90 (Guerra do Golfo e Terceira Crise do Estreito de Taiwan).

Incapazes de responder aos norte-americanos à altura, os chineses deram início a um rigoroso processo de modernização de suas capacidades militares. Tanto que, já em 2006, o país passou a ocupar a segunda posição no *ranking* mundial de maiores orçamentos militares. Ainda, em 2016, seu gasto militar correspondia à 13% do total mundial. Também, percebeu-se a queda na razão entre importações de armas e orçamento militar, evidenciando-se, assim, o ganho de autonomia do complexo industrial-militar chinês, o qual se traduz em novas capacidades aéreas, espaciais e navais em comunhão com os interesses de internacionalização política e econômica.

Fica evidente que a modernização e expansão das forças militares chinesas têm, como principal objetivo, alterar a balança de poder regional no Mar do Sul da China. Isso significa que o país pretende tornar sua relação de poder com os demais Estados do sudeste asiático tão assimétrica que, diante da impossibilidade destes se oporem aos ditames de Pequim, buscarão se associar à economia chinesa como melhor alternativa para alcançarem seu próprio desenvolvimento.

Espaço é poder, e esse parece ser um projeto nacional do Estado chinês. As intenções de que seja celebrada a reunificação dos seus territórios, as tratativas para assegurar sua soberania em áreas de litígio perante órgãos transnacionais, bem como as ações de projeção de poder e de influência materializam as ações da República Popular da China para a conquista de seu Espaço Vital, assegurando sua sobrevivência e prosperidade.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Francisco. ***Analysis over the South China Sea case and its outspread reach: conciliating history, sovereignty and cooperation***. 2013. Disponível em: <<http://www.mundorama.net/?p=11270>>. Acesso em: 20 de março de 2019.
- ARRIGHI, G. ***O Longo Século XX***. São Paulo: Contraponto, 2006.
- BARRIE, Douglas & BOYD, Henry. ***Chinese Air Power: revolution or evolution***. IISS, 31/05/2014. Disponível em <https://www.iiss.org/en/shangri-la%20voices/blog/sections/2014-363a/chinese-air-power-f915>>. Acesso em: 23 Out 2017.
- BASTOS, Lorrany Mendanha; CAVALCANTE, Lucas Araújo; DE PAULA, Laura Blasco; SILVEIRA, Leonardo Felipe Braz. ***As rivalidades territoriais nos Mares do Leste e do Sul da China: uma análise pelo xiàngqí***. Goiás: Pontifícia Universidade Católica, 2014.
- BILLO, Andrew; HUANG, Jing. ***Territorial Disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters***. Hampshire: Palgrave Mc Millan, 2015.
- BLACKWILL, Robert, D. & HARRIS, Jennifer, M. ***War by Other Means: geopolitics and statecraft***. Massachusetts & London. The Belknap Press of Harvard University Press, 2016.
- BORGES, Mateus Schneider; FILHO, João Estevam dos Santos; JUNG, Diana Winter. ***Tensões no Mar do Sul da China***. Rio Grande do Sul: UFRGS, 2017.
- CASSESE, Antonio. ***International Law***. 2 ed. NY: Oxford University Press, 2005.
- CASTRO, I. E. de. ***Geografia e Política***. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- CFR. *Council on Foreign Relations*. ***China's Maritime Disputes***. CFR Online, 2017. Disponível em: <<http://www.cfr.org/asia-and-pacific/chinas-maritime-disputes/p31345#!/p31345>>. Acesso em: 10 de abril de 2017.
- CHANG, Amy & DOTSON, John. ***Indigenous Weapons Development in China's Military Modernization***. U.S.-China Economic and Security Review Commission Staff Research Report, Abril de 2012.
- CHENG, Dean. ***The U.S. needs an Integrated Approach to Counter China's Anti-Access/Area Denial Strategy***. Background. Washington: The Heritage Foundation, 2014.
- CRONIN, Patrick; KAPLAN, Robert. ***Cooperation from Strength - The United States, China and the South China Sea***. Center for a New American Security, Washington, 2012. Em: https://s3.amazonaws.com/files.cnas.org/documents/CNAS_CooperationFromStrength_Cronin_1.pdf. Acesso em: 16 de março de 2019.
- EBEL, Robert E. ***Energy and Geopolitics in China: Mixing Oil and Politics***. Washington DC. Ed: Center for Strategic International Studies. 2009.

EIRIZ, George Koppe. **A estratégia A2/AD chinesa e o jogo de poder no mar do Sul da China**. Rio de Janeiro: ECEME - Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, 2017.

EVANS, Malcolm D. **International Law**. 3 ed. NY: Oxford University Press, 2010.

FERNANDES, Felipe Gusmão Carioni. **Geopolítica e Geoeconomia do Mar do Sul da China: as disputas do gigante asiático pelo domínio de espaços marítimos estratégicos**. 165 p. Trabalho de Conclusão submetido à Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Economia Política Internacional. Rio de Janeiro: UFRJ, 2018.

FUJII, William. **A geopolítica dos mares chineses: Considerações sobre as disputas nos mares da China Meridional e da China Oriental**. 2014. Disponível em: <<http://www.mundorama.net/?s=fujii>>. Acesso em: 12 de março de 2019.

FUMOTO, Victor. **Mar do Sul da China: disputas políticas e instalação de mísseis**. ChinaLink Trading: 2018. Disponível em: <<http://www.chinalinktrading.com/blog/mar-sul-da-china/>>. Acesso em: 21 de março de 2019.

HOWELL, Sabrina. **Jia You! (Add Oil!): chinese energy security strategy**. In: Gal Luft and Anne Korin (Editors). *Energy Security Challenges for 21st Century: A Reference Handbook*. Santa Barbara. ABC-CLIO LLC. 2009. P. 191-219.

HEGINBOTHAM, Eric. **The U.S. - China Military Scorecard: Forces, Geography, and the Evolving Balance of Power, 1996-2017**. Santa Monica: RAND Corp, 2015.
HINTON, Harold C. **A China Comunista na Política Mundial**. RJ: O Cruzeiro, 1967.

JMFA (JAPAN MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS). **Joint Communiqué of the Government of Japan and the Government of the People's Republic of China**. 29 September, 1972.

KAPLAN, Robert D. **A Vingança da Geografia: a construção do mundo geopolítico a partir da perspectiva geográfica**. Rio de Janeiro. Editora Elsevier. 2013.

KISSINGER, Henry. **Sobre a China**. Penguin Press, 2011.

KISSINGER, Henry. **Ordem Mundial**. Penguin Press, 2014.

MAFRA, Roberto Machado de Oliveira. **Geopolítica: Introdução ao Estudo**. São Paulo: Sicurezza, 2006.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia Científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. **Curso de Direito Internacional Público**. 8 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

MEDEIROS, Carlos A. & TREBAT, Nicholas M. **Modernização Militar no Progresso Técnico e na Inovação Industrial Chinesa**. In.: China em transformação: dimensões econômicas e geopolíticas do desenvolvimento/Marcos Antônio Macedo Cintra, Edison Benedito da Silva Filho, Eduardo Costa Pinto (Organizadores) - Rio de Janeiro: Ipea, 2015

MORAES, A. **Ratzel: Geografia**. São Paulo: Editora Ática, 1990.

MORAES, Rodrigo Fracassoli de. **A Ascensão Naval Chinesa e as disputas Territoriais Marítimas no Leste Asiático**. China em transformação: dimensões econômicas e geopolíticas do desenvolvimento / Marcos Antonio Macedo Cintra, Edison Benedito da Silva Filho, Eduardo Costa Pinto (Organizadores) - Rio de Janeiro: Ipea, 2015.

MOURÃO, Paulo Fernando Cirino; PESSANHA, Samir Eid. **A obra de Friedrich Ratzel: uma análise crítica acerca da lógica territorialista dos Estados modernos**. Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra 1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 217-228.

PEREIRA, Rui Pedro Reis. **A Questão do Mar do Sul da China no Contexto das Relações entre a China e os Países ASEAN**. Nação e Defesa. Lisboa. N° 109 - 2ª Série. p. 97-122. Outono-Inverno de 2004.

REZEK, José Francisco. **Direito Internacional Público: Curso Elementar**. 12 ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

ROSAMOND, Jon. **Surface Tension: Rivals Jostle in South China Sea**. Jane's Navy International. Londres: Maio, 2013. p. 30-33.

SHAW, Malcolm. **International Law**. 6 ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

SANTOS, Guilherme H. S. dos. **A polaridade sob a perspectiva dos conceitos operacionais: o caso do A2/AD e da Air-Sea Battle**. 2015. 98f. Trabalho de Conclusão submetido à Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais. Porto Alegre.

SHAMBAUGH, D. **China's military modernization: making stead and surprising progress**. In: TELLIS, Ahley J.; WILLS, M (Orgs). **Strategic Asia 2005-2006: military modernization in an era of uncertainty**. The National Bureau of Asian Research: Washington, 2006.

WEIGERT, H. **Geopolítica: generales y geógrafos**. México: Fondo de Cultura Económica, 1943.

SIPRI, STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE. SIPRI Military Expenditure Database. Banco de dados de gastos militares. Disponível em: <https://www.sipri.org/databases/milex>. Acesso em: 03 de Maio de 2017.

SUMAILA, Rashid & CHEUNG, William. ***Boom or Bust: the future of fish in the South China Sea***. Hong Kong, 2015.

CIA (*Central Intelligence Agency*), ***THE WORLD FACT BOOK***. Banco de dados de informações geográficas, econômicas e políticas. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>. Acesso em: 17 Set 2017.

VILLAR, Lejla & HAMILTON, Mason. ***The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans***. *Energy Information Administration*, 2017. Disponível em <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452>. Acessado em: 02 Ago 2017.

WESTON, Julia Cirne Lima. **A QUESTÃO DO MAR DO SUL DA CHINA: UMA ANÁLISE SOB A ÓTICA DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DOS MARES DE 1982**. Rio Grande do Sul: Pontifícia Universidade Católica, 2017.

ZANELLA, Cristine Koehler. **Uma nova carta no grande jogo pelo controle do Mar do Sul da China: a decisão arbitral do caso Filipinas v. China**. Mundorama - Revista de Divulgação Científica em Relações Internacionais: 2016. Disponível em: <http://www.mundorama.net/2016/07/31/uma-nova-carta-no-grande-jogo-pelo-controle-do-mar-do-sul-da-china-a-decisao-arbitral-do-caso-filipinas-v-china>. Acesso em 18 de março de 2019.