

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC WILLY DE SOUZA DELLE VIANNA

A IMPORTÂNCIA DA PROTEÇÃO DAS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS
PARA A ESTRATÉGIA NAVAL DA CHINA:

um estudo sob o enfoque mahaniano da presença chinesa no Oceano Índico.

Rio de Janeiro

2016

CC WILLY DE SOUZA DELLE VIANNA

A IMPORTÂNCIA DA PROTEÇÃO DAS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS
PARA A ESTRATÉGIA NAVAL DA CHINA:

um estudo sob o enfoque mahaniano da presença chinesa no Oceano Índico.

Dissertação apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para a conclusão do
Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF Paulo Roberto de Oliveira Ferreira
Júnior

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2016

AGRADECIMENTOS

A Deus por ter me iluminado durante essa jornada e permitir que mais este desafio seja superado.

À minha esposa, Alessandra e meus filhos, Bruno e Rafael, pelo incondicional apoio ao longo de todo o curso. Agradeço a compreensão pelo tempo dedicado a esse importante requisito profissional.

À minha mãe, Eliana, pela educação e cuidado que me permitiram chegar até aqui.

Ao Capitão de Fragata (RM1) Nagashima pela motivação acadêmica demonstrada e pelo esmero na orientação metodológica ao lecionar.

Ao meu orientador, Capitão de Fragata Roberto Ferreira, pela disponibilidade irrestrita, pelas críticas sinceras e construtivas, pelos ensinamentos e incentivo que foram fundamentais para a elaboração e conclusão deste trabalho.

Ao amigo de longa data, Capitão de Corveta Carlos Macedo, pelas relevantes contribuições, sugestões e revisão final deste trabalho.

Aos companheiros da turma CEMOS 2016, pelos debates enriquecedores e pela cordialidade a todo o momento.

À Escola de Guerra Naval, bem como à Marinha do Brasil, pela oportunidade oferecida no aprimoramento pessoal e profissional.

RESUMO

O propósito da pesquisa é analisar as ações adotadas pela República Popular da China na Região do Oceano Índico para proteger suas linhas de comunicações marítimas e interesses estratégicos à luz dos pressupostos teóricos do Almirante estadunidense Alfred Thayer Mahan. A relevância do tema fundamenta-se na oportunidade de entender como a China, para manter o crescimento de sua economia, que é a sua maior força e, também, sua maior vulnerabilidade, deve garantir a segurança de suas linhas de comunicações marítimas vitais, que se originam no Oriente Médio e na África, e o fluxo ininterrupto de recursos energéticos para abastecer o território chinês em franco desenvolvimento. Para alcançar esse objetivo, realizou-se uma pesquisa baseada nos desenhos de pesquisa bibliográfica e documental, empregando a metodologia descritiva e analítica. O trabalho apoiou-se nos pensamentos formulados pelo Almirante Mahan para um Estado desenvolver seu Poder Marítimo e controlar suas linhas de comunicações marítimas vitais, bem como na evolução da Estratégia Naval da China, de 1980 até 2015, que influenciou o desenvolvimento e a modernização da marinha, visando se fortalecer para proteger os interesses estratégicos chineses em regiões marítimas afastadas. Norteado pelos pressupostos teóricos de Mahan para se obter o controle do mar e consolidar o Poder Naval da República Popular da China com uma marinha de águas azuis, foi realizada uma análise dos seus interesses marítimos em relação à Região do Oceano Índico e ao Estreito de Málaca, para verificar o que está sendo feito para proteger suas linhas de comunicações marítimas naquela região, tendo como referência a Estratégia Naval da China em curso. Assim, para atingir esse objetivo a Marinha chinesa vem evoluindo sua Estratégia Naval e efetuando uma mudança doutrinária no emprego de seus meios, para atuar em ambientes marítimos afastados como a Região do Oceano Índico, de acordo com os interesses políticos e estratégicos do Estado. Mesmo diversificando seus pontos de apoio ao longo do Oceano Índico com a estratégia do Colar de Pérolas, em lugar de beneficiar a concentração da Força Naval, ela tem procurado adquirir uma vantagem estratégica em relação a outros Estados ao possuir posições de apoio ou bases navais próximas a pontos-chaves de confluência das rotas marítimas. Podendo-se comprovar, que o estabelecimento de bases de apoio na Região do Oceano Índico é a maior evidência de que os chineses passaram da teoria à prática em relação aos pressupostos formulados por Mahan.

Palavras-chave: República Popular da China. Região do Oceano Índico. Linhas de Comunicações Marítimas. Mahan. Estratégia Naval. Estreito de Málaca.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Mapa com as principais áreas marítimas reivindicadas pela República Popular da China nos Mares do Sul e do Leste da China.....	57
Figura 2 –	Mapa com a Primeira Cadeia de Ilhas, <i>Fist Island Chain</i> , e Segunda cadeia de ilhas, <i>Second Island Chain</i>	58
Figura 3 –	Mapa da Região do Oceano Índico.....	58
Figura 4 –	Rotas chinesas de importação de petróleo e gás natural e oleoduto/gasoduto Míamar (Burma) - China.....	59
Figura 5 –	Mapa da Região do Oceano Índico com os Estreitos de Málaca, de Sunda e de Lombok.....	59
Figura 6 –	Mapa do corredor energético Paquistão - China.....	60
Figura 7 –	Mapa do Istmo de Kra.....	60
Figura 8 –	Mapa do Colar de Pérolas chinês.....	61
Gráfico 1 –	Produção e Consumo de petróleo da China no período de 1980 a 2012....	62
Gráfico 2 –	Produção, Consumo e Importação de petróleo pela China entre 1980 e 2005.....	62

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANC –	<i>India's Andaman and Nicobar Command</i>
CMC –	Comissão Militar Central
DBM –	Doutrina Básica da Marinha
EMC –	Estratégia Militar da China
EPL –	Exército de Libertação Popular
EUA –	Estados Unidos da América
LBD –	Livro Branco de Defesa
LCM –	Linhas de Comunicações Marítimas
MEPL –	Marinha do Exército de Libertação Popular
PPC –	Partido Comunista da China
ROI –	Região do Oceano Índico
RPC –	República Popular da China
URSS –	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	7
2	O LEGADO DE MAHAN PARA UMA POTÊNCIA MARÍTIMA.....	10
2.1	Os fundamentos do pensamento estratégico de Mahan para o desenvolvimento do Poder Marítimo.....	11
2.2	Visão de Mahan sobre as Linhas de Comunicação Marítima, Pontos Focais e Bases Navais Avançadas.....	16
2.2.1	Linhas de Comunicação Marítima.....	16
2.2.2	Pontos Focais.....	18
2.2.3	Bases Navais Avançadas.....	18
2.3	Análise da Teoria apresentada.....	20
3	O CAMINHAR DA ESTRATÉGIA NAVAL DA CHINA EM DIREÇÃO ÀS ÁGUAS AZUIS.....	22
3.1	Estratégia Militar da China.....	24
3.2	Estratégia Naval da China.....	27
3.2.1	A concepção de uma Estratégia Naval <i>Offshore</i>	27
3.2.2	Estratégia naval em direção as águas azuis.....	31
4	INTERESSES ESTRATÉGICOS DA CHINA NO OCEANO ÍNDICO.....	36
4.1	Contextualização da Região do Oceano Índico.....	37
4.2	O valor estratégico do Estreito de Málaca.....	40
4.3	A estratégia do Colar de Pérolas.....	43
5	CONCLUSÃO.....	49
	REFERÊNCIAS.....	52
	ILUSTRAÇÕES.....	57

1 INTRODUÇÃO

Os oceanos formam uma vasta massa contínua de água, que compreendem mais de 70% da superfície da Terra, fazendo com que, ao longo dos anos, as rotas marítimas se tornassem essenciais para o transporte de recursos naturais para o desenvolvimento dos Estados. Assim, a interrupção do fluxo comercial de produtos, combustíveis e alimentos apresenta-se como uma grande ameaça em determinadas regiões, tornando a liberdade de navegação algo fundamental para a estabilidade política e econômica do sistema mundial.

Desde o século XIX, o almirante estadunidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) já vislumbrava a necessidade de proteger as rotas marítimas de modo a preservar os interesses do Estado, sendo o controle dessas rotas a chave para o enriquecimento e ampliação da hegemonia de um Estado no âmbito mundial. Para Mahan, o Estado que possuísse um extenso litoral deveria utilizar o mar em seu proveito, de modo a fortalecer e desenvolver um Poder Naval, capaz de proteger as linhas de comunicações marítimas (LCM) de seu interesse e privar o inimigo do uso do mar.

No início da década de 1980, a República Popular da China (RPC) começou a modificar sua Estratégia Naval, devido ao aumento da demanda interna por recursos energéticos, fazendo com que houvesse a necessidade de importar consideráveis volumes desses recursos por via marítima, principalmente, do Oriente Médio e da África, já que, até aquele momento, sua Força Naval ocupava um papel puramente de defesa do litoral e de apoio à Força Terrestre.

Com isso, embora o foco estratégico principal da RPC seja no Oceano Pacífico, onde há problemas históricos de disputas territoriais, ela vem ampliando suas pretensões marítimas ao procurar o caminho mahaniano para atuar na Região do Oceano Índico (ROI). Esse novo enfoque tem como propósito resguardar suas LCM em áreas de interesse, uma vez que essa região vem se tornando uma prioridade para a China, já que mais de 70% do

abastecimento de recurso energético importado é transportado através das LCM que passam pelo Oceano Índico, destacando o Estreito de Málaca, que é seu principal ponto focal.

O fato de a RPC não ter saída direta para o Oceano Índico tem exigido um aumento das atividades militares e a ampliação dos acordos diplomáticos na ROI, criando pontos de apoio para atuação da Força Naval e alternativas para transportar seus recursos energéticos diretamente ao seu território sem passar pelo Estreito de Málaca. Além disso, essa abordagem estratégica é atribuída como forma de evitar, em caso de conflito, ações contra as LCM chinesas na região, principalmente, dos Estados Unidos da América (EUA) e da Índia.

Para respaldar a expansão dos seus crescentes interesses marítimos e econômicos no exterior, especificamente na ROI, a China necessitava de uma marinha com credibilidade. Portanto, os investimentos realizados na área de defesa representaram a preocupação do governo chinês, alinhado com a dinâmica do cenário internacional, desenvolvendo seu Poder Marítimo, com ênfase no Poder Naval, de forma acelerada e assertiva.

Nesse contexto, apresenta-se a seguinte questão de pesquisa: a Estratégia Naval da China para a ROI em relação à proteção das LCM e o Estreito de Málaca, principal ponto focal de passagem dos recursos energéticos importados para abastecer o território chinês, no período de 1980 a 2015, estaria de acordo com os pensamentos mahanianos?

O propósito deste trabalho é, portanto, analisar as ações adotadas pela China na ROI para proteger suas LCM e interesses estratégicos à luz dos pressupostos teóricos do Almirante Mahan, empregando a metodologia descritiva e analítica, fundamentada nos desenhos de pesquisa bibliográfica e documental, para responder a questão formulada.

A relevância do tema fundamenta-se na oportunidade de entender como a China, para manter o crescimento de sua economia que é a sua maior força e, também, sua maior vulnerabilidade, deve garantir a segurança de suas LCM vitais, que se originam no Oriente

Médio e na África, e o fluxo ininterrupto de recursos energéticos para abastecer o território chinês em franco desenvolvimento.

A apresentação da pesquisa será realizada em cinco capítulos, incluindo esta Introdução. No segundo capítulo, serão abordados quatro pressupostos teóricos formulados por Mahan: o desenvolvimento do Poder Marítimo; o estabelecimento de uma hierarquia entre os conceitos de objeto e de objetivo de emprego desse Poder; os princípios de Mahan para a guerra no mar; e a obtenção de pontos de apoio para prolongar o tempo de operação da Força Naval em locais distantes. Com destaque, será apresentada a necessidade de possuir o controle de pontos focais e bases navais avançadas para proteger suas LCM, que seriam os elementos essenciais, segundo Mahan, para se obter o domínio do mar, o que vai facilitar uma potência regional, como a RPC, manter o controle de suas LCM vitais em regiões afastadas.

No terceiro capítulo, será abordada a evolução da Estratégia Naval da China, de 1980 até 2015, analisando como as novas atribuições da marinha formuladas pelo Livro Branco de Defesa (LBD) buscam proteger os interesses estratégicos chineses e suas LCM vitais além do seu território e da sua costa.

Norteados pelos pressupostos teóricos de Mahan para se obter o controle do mar e consolidar seu Poder Naval com uma marinha de águas azuis, o quarto capítulo fará uma análise dos interesses marítimos da RPC em relação à ROI e ao Estreito de Málaca, a fim de verificar o que a RPC está fazendo para proteger suas LCM e para se contrapor ao crescimento naval indiano e ao domínio estadunidense naquela região, tendo como referência a Estratégia Naval da China em curso e os ensinamentos de Mahan.

Por fim, o último capítulo apresentará as conclusões da pesquisa e indicará se a Estratégia Naval da China para a ROI está orientada pelos conceitos estratégicos de Mahan.

Assim, o próximo capítulo iniciará o estudo com a descrição dos fundamentos do pensamento estratégico de Mahan para se obter um efetivo controle do mar.

2 O LEGADO DE MAHAN PARA UMA POTÊNCIA MARÍTIMA

O Contra-Almirante Alfred Thayer Mahan foi um ilustre oficial da Marinha estadunidense, considerado medíocre como homem do mar, mas brilhante e arguto em suas formulações, notabilizando-se como um grande estrategista naval e historiador. Assim, suas fundamentações teóricas escritas a partir do final do século XIX conseguiram sistematizar de forma clara e concisa as políticas que deveriam ser realizadas em torno das necessidades do expansionismo da época.

Em sua obra mais conhecida e importante *The Influence of Sea Power Upon History, 1680-1783*¹, publicada em 1890, procurou encontrar conexões entre a prática das guerras em terra e no mar a partir de exemplos históricos, adequando-as a um conjunto de lições e preceitos que pudessem ser úteis para a formação dos futuros comandantes da Marinha dos EUA (PARET, 2001).

Nessa obra, Mahan já vislumbrava a preocupação com o mar e a necessidade de o Estado protegê-lo, a fim de preservar os seus interesses. Por isso, considerava que um Estado que possuísse um extenso litoral e aspirações marítimas teria condições de se fortalecer e obter as capacidades necessárias para superar as potências terrestres. Para ele, o Estado deveria utilizar o mar em seu proveito e, para tanto, deveria desenvolver um grande **Poder Marítimo**² (MAHAN, 2003, grifo nosso).

Dessa forma, influenciou, em todo o mundo, gerações sucessivas de políticos, estrategistas e militares, desencadeando um forte investimento na solidificação da capacidade naval e de armamento dos Estados, o que pode ser verificado na década precedente a Primeira Guerra Mundial (1914-1918).

¹ A influência do Poder Marítimo sobre a história, tradução nossa.

² *Sea Power*, tradução nossa. O conceito de Poder Marítimo que será empregado nesse estudo, é o mesmo que a Marinha do Brasil emprega na Doutrina Básica da Marinha (DBM), sendo a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social (BRASIL, 2014).

As obras de Mahan estão sujeitas a crítica pela falta de rigor na definição dos conceitos e no tratamento dos dados históricos, assim como pela insuficiente consideração do progresso técnico. Contudo, ao se voltar, em princípio, para a marinha a vela, ele se destaca por um incontestável poder de expressão a serviço de ideias-força fáceis de ser assimiladas e afirmadas de maneira definitiva, o que pode explicar seu grande sucesso (COUTAUBÉGARIE, 2010). Além disso, preferia persuadir as pessoas à ação, aplicando a generalização dos assuntos e das situações de vigência atual e corrente (SIMPSON, 1986).

Assim, este capítulo apresentará os fundamentos do seu pensamento estratégico, sistematizados em torno dos conceitos de Poder Marítimo, domínio do mar, batalha decisiva e bases navais. Em seguida, serão detalhados os elementos priorizados por Mahan para um efetivo controle dos mar.

2.1 Os fundamentos do pensamento estratégico de Mahan para o desenvolvimento do Poder Marítimo

As marinhas sempre foram percebidas como símbolos de poder e de prestígio dos Estados. Isso decorre do fato de serem um instrumento político relevante para utilização nas interações entre atores que perseguem e disputam objetivos de segurança e desenvolvimento. Mahan aproveitou essa ideia-força para privilegiar as ligações entre o Poder Marítimo, o Poder Nacional e a hegemonia mundial, no quadro da política internacional dos Estados, mostrando a superioridade da competição e das conquistas sobre a cooperação nas relações internacionais (RIBEIRO, 2010).

Segundo Ribeiro (2010), o acesso ao mar, o controle das rotas comerciais e o desenvolvimento dos litorais são aspectos centrais do pensamento estratégico de Mahan. Nesse contexto, as forças navais se constituem como o principal instrumento do Poder

Marítimo de um Estado no cenário internacional, o que garantirá uma posição de destaque por meio de uma grande esquadra de superfície.

Dessa forma, o trabalho mais famoso de Mahan, já referenciado, revela claramente o seu pensamento, já que idealiza as marinhas como instrumento político, com base em quatro pressupostos teóricos fundamentais, que serão descritos a seguir.

No primeiro pressuposto teórico, Mahan considera essencial desenvolver o Poder Marítimo, isto é, todas as atividades e recursos marítimos, para aumentar a prosperidade e afirmar internacionalmente um país. Essa linha de ação confere supremacia aos elementos básicos desse poder, sobre os elementos restantes do Poder Nacional. Por isso, para Mahan, existiam alguns fatores fundamentais, para que um Estado desenvolvesse um grande Poder Marítimo, os quais chamou de fontes do Poder Marítimo, enunciando-os da seguinte forma: posição geográfica, configuração física, extensão territorial, população, caráter nacional e caráter do governo, que são universais e independem do tempo (PARET, 2001).

A posição geográfica de um país expressa a sua localização em relação a facilitar o acesso às rotas marítimas e a outros territórios, além de, também, poder beneficiar a concentração de forças navais e provocar uma grande vantagem estratégica ao possuir uma posição central em relação a outros países. A configuração física de um país pode favorecer ou dificultar o desenvolvimento do seu Poder Marítimo, pois as boas condições naturais do litoral poderiam facilitar a instalação e uso de portos e ancoradouros, assegurando o acesso às linhas de comércio marítimo. Além disso, deve ser considerada a capacidade de escoar bens, a partir do interior do país para esses portos. Em relação à extensão territorial e população, para um país ter um Poder Marítimo forte, a sua densidade populacional deveria ser proporcional ao tamanho do seu território, visto que quanto maior fosse a sua população, maior seria a quantidade de recursos humanos participantes ou pelo menos disponíveis para as atividades marítimas. Já o caráter nacional é relativo à propensão do povo para as atividades marítimas e

sua aptidão natural para o mar, o que inclinaria o Estado a lançar-se à expansão além-mar e ao desenvolvimento nacional. Enquanto o caráter do governo significa a disposição dos governantes em influenciar as políticas do Estado, visando a favorecer o desenvolvimento da construção e aplicação do Poder Marítimo (TOSTA, 1984).

No segundo pressuposto, Mahan estabeleceu uma hierarquia entre os conceitos de objeto e de objetivo de emprego do Poder Marítimo. Referia-se ao objeto como um conceito de nível estratégico, centrado no interesse nacional e relacionado com o último efeito do emprego do Poder Marítimo: o aumento da prosperidade e a afirmação internacional do Estado. Quanto ao objetivo, considerava que era um conceito de nível tático, associado às formas particulares de emprego do Poder Marítimo, contribuindo de forma determinante para a conquista do objeto político. Nesse contexto, Mahan afirmava que um grande Poder Marítimo implicava em possuir uma grande Força Naval, cujo propósito era proteger a capacidade de um país usar o mar e obter o seu controle. Isso significava a neutralização das Forças Navais que poderiam interferir ou ameaçar o seu comércio marítimo, afetando a prosperidade e a capacidade de afirmação internacional, além de privar o oponente desse comércio (RIBEIRO, 2010; SIMPSON, 1986).

Assim, o controle do comércio marítimo, segundo Mahan, era a função precípua das marinhas, já que as guerras poderiam ser vencidas com o estrangulamento econômico do inimigo e perdas no caso contrário, em face de esse ser um fator crítico e determinante para a vitória num conflito entre grandes potências.

No terceiro pressuposto, para obter o domínio do mar pela busca da batalha decisiva, Mahan, como discípulo de Antoine-Henri Jomini (1779-1869), adotou para a guerra naval os princípios jominianos da estratégia terrestre, apresentando a concentração de forças como o princípio fundamental da guerra no mar. Assim, se inspirou na centralidade do Poder Marítimo para a história, como chave da estratégia naval, já que resume nesse conceito todos

os outros fatores da eficiência militar na guerra. Com essa concepção, Mahan, engloba o exercício do domínio do mar, que é exercido por uma vertente militar, decorrentes do Poder Naval³ e componentes não militares, como o comércio marítimo nas possessões ultramarinas e o acesso privilegiado aos mercados estrangeiros, do qual decorre a riqueza e a grandeza dos Estados (RIBEIRO, 2010).

Ocupar uma posição central em relação às forças inimigas, possibilitando o engajamento do inimigo em um desdobramento estratégico ou numa manobra tática, de forma que as suas forças fossem distribuídas de modo a ser superior em um determinado ponto; **operar a partir de linhas interiores** possuía grande valor estratégico, pois tornava possível uma ofensiva naval do centro para a periferia e permitia que o atacante mantivesse o inimigo separado durante o combate; e **dispor de boas linhas de comunicação**, dando realce à importância da logística, foram os outros três princípios que Mahan tomou emprestado de Jomini, para constituir seu próprio sistema de estratégia naval. Esses princípios se destinavam a favorecer a maior concentração possível de forças no ponto decisivo (PARET, 2001, grifo nosso).

Dessa forma, o princípio da concentração de forças aconselhava a manutenção da esquadra concentrada em um único ponto, a partir do qual poderia ser engajada na busca da esquadra inimiga, a fim de que esta fosse destruída numa batalha decisiva.

No quarto pressuposto teórico, para prolongar o tempo de operação da Força Naval em locais distantes, Mahan vislumbrou a necessidade de obter bases navais, para que os navios realizassem reparos, a fim de manter o potencial combatente da Força, além de poder, nesses locais, possibilitar o descanso das tripulações e realizar reabastecimento de combustível, armamento e víveres. A combinação desses fatores requeria que as marinhas

³ O conceito de **Poder Naval**, que será empregado nesse estudo, é o mesmo que a Marinha do Brasil emprega na DBM, sendo um componente da Expressão Militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente (BRASIL, 2014, grifo nosso). Nota do autor.

estabelecessem bases em locais que permitissem um tempo de operação tão extenso quanto possível. Como Mahan considerava que a concessão dessas bases por outros governos era pouco confiável, aconselhava que os Estados deveriam estabelecer colônias ou, pelo menos, bases navais auto-sustentáveis, nas regiões que consideravam estrategicamente relevantes (RIBEIRO, 2010).

Desse modo, a necessidade de uma rede de bases navais adequadas e o acesso a elas pela esquadra seriam ingredientes essenciais de uma estratégia naval bem sucedida, o que estabeleceria mais uma forte ligação entre os interesses nacionais, o fortalecimento do Poder Marítimo e a sua utilização como instrumento político essencial à satisfação desses interesses.

Face ao contido nos quatro pressupostos teóricos que sustentam os pensamentos de Mahan, importa destacar que, de acordo com a história, os EUA e o Reino Unido, que se preocupam em explorá-los para conceituar as marinhas como um instrumento político, conseguiram obter posições relevantes no cenário internacional. Assim, alcançaram o *status* de potências marítimas a nível mundial, o que conferiu a Mahan uma enorme relevância como teórico da estratégia marítima.

Nos dias atuais, a essência do pensamento estratégico de Mahan sobre o Poder Marítimo, o domínio do mar, a batalha decisiva e as bases navais é considerado em diversos círculos acadêmicos e militares como uma referência fundamental para a preparação e emprego do Poder Naval. Na realidade, Mahan é uma referência no estudo da história dos conflitos, no desenvolvimento de conceitos e teorias estratégicas marítimas, na sua integração com os elementos do poder nacional e naval, e no ensino e divulgação da ciência e da arte estratégica (RIBEIRO, 2010).

Na próxima seção serão apresentados os elementos necessários, segundo Mahan, para o domínio dos mares.

2.2 Visão de Mahan sobre as Linhas de Comunicação Marítima, Pontos Focais e Bases Navais Avançadas

Quando Mahan vinculou a grandeza e riqueza dos povos à posse de um grande Poder Marítimo e seu conseqüente domínio dos mares, tinha a ideia de que os EUA deveriam adquirir, controlar ou conquistar novas possessões para instalação de bases navais ou portos em ilhas ou **pontos focais**⁴ de passagem de navegação, todos situados em posições estratégicas específicas da superfície terrestre, cuidadosamente por ele esquadrinhada (RIBEIRO, 2010, grifo nosso).

Com efeito, as ideias de Mahan foram adotadas pelos EUA, que acabaram conquistando diversas possessões estratégicas, dentre as quais estão: ilhas no Caribe; o Canal do Panamá, que seria uma passagem fundamental para navios entre os oceânicos Atlântico e Pacífico; o Havaí, dada a sua importância estratégica no Pacífico Norte; e as Filipinas no Pacífico Sul. No mesmo sentido, os EUA adotaram integralmente as ideias de Mahan, quando este defendeu a existência de uma marinha poderosa, que deveria ser apoiada por bases estrategicamente posicionadas, para controlar o mar e proteger suas LCM, necessárias para acumular riqueza advinda de um comércio exterior intenso e crescente (VARACALLI, 2016).

A seguir serão examinados separadamente os elementos de Mahan para a obtenção do domínio dos mares.

2.2.1 Linhas de Comunicação Marítima

Como visto no segundo pressuposto teórico de Mahan, o controle do comércio marítimo mediante o domínio do mar era função primordial das marinhas, conforme fica claro em suas palavras:

⁴ *Chockepoints*, tradução nossa.

Se as marinhas, como todos concordam, existem para proteger o comércio, segue-se, inevitavelmente, que na guerra elas devem ter por objetivo privar o inimigo desse grande curso, e não é fácil conceber um emprego militar para elas, por mais amplo que seja, que possa se comparar à proteção e à destruição das trocas comerciais. (MAHAN apud PARET, 2001)

Mahan defendia o princípio de que a expansão política, econômica e cultural tinha-se constituído no principal fundamento da grandeza nacional e que para apoiar um sólido programa de expansão, o Estado devia ter acesso à riqueza acumulada. Esta, por sua vez, dependia de um comércio exterior intenso e crescente que só podia ser mantido por uma grande marinha mercante.

O domínio das comunicações marítimas eram prerrogativas do grande Poder Marítimo, considerando fundamental e determinante que um Estado tivesse o controle sobre suas LCM, pois quanto maior sua extensão, maiores seriam os benefícios conferidos pelo controle do mar. Essas linhas seriam essenciais para fazer fluir as mercadorias entre os vários pontos do território nacional, ao mesmo tempo em que deveriam ser empregadas como o principal meio para trocas comerciais internacionais, no fluxo de importações e exportações. As LCM, em tempo de guerra, teriam grande importância para a segurança nacional, ao assegurar o trânsito de tropas, materiais bélicos, matérias-primas e produtos estratégicos indispensáveis ao chamado “esforço de guerra” (TOSTA, 1994).

Mahan descreveu como o uso estratégico do Poder Naval e o controle das rotas marítimas poderiam ser a chave para a obtenção da hegemonia mundial, já que essas vias são os caminhos naturais por onde trafegam os fluxos comerciais necessários para o enriquecimento de um Estado (MAHAN, 2003).

Assim, Mahan via que o controle das LCM era a chave para o poder mundial, defendendo, que era necessário um Estado ter uma Esquadra forte para proteger as suas próprias comunicações e ameaçar as LCM de seus rivais sem esforços excessivos.

Com o conhecimento da importância das LCM, o Estado deveria possuir posições-chaves para manter o controle e a segurança do seu comércio, conforme será visto a seguir.

2.2.2 Pontos Focais

Mahan observou, com base na história, que um Estado ao possuir alguns pontos estratégicos, considerados como os principais eixos de comunicação marítima de interesse conhecidos, e não dominá-los, poderia ameaçar o fluxo normal e regular de mercadorias de interesse vital para o seu comércio marítimo. Já o domínio desses pontos permitiria aos Estados que os possuíssem partir para a conquista de um império mundial.

A visualização de pontos focais estratégicos chamava a atenção de Mahan, pois essas posições poderiam se tornar importantes eixos de convergência das LCM de interesse conhecidas e, por isso, deveriam ser protegidas para evitar a interrupção dessas rotas marítimas pelo inimigo, como descrito na passagem:

Com a iminente construção do canal cortando o istmo da América Central, o Mar do Caribe transformar-se-á numa das maiores rotas marítimas do mundo. A posição dos Estados Unidos [da América] será parecida com a da Inglaterra (*sic*) em relação ao Canal da Mancha. Então, a América (*sic*) será motivada a construir uma marinha e será compelida a adquirir bases em regiões que permitam que suas frotas se situem tão perto da cena quanto seus oponentes (MAHAN apud PARET, 2001, p. 613).

Dessa forma, garantir-se-ia a liberdade de navegação, pois a falta de controle de uma posição tão importante poderia ameaçar o fluxo normal e regular de mercadorias de interesse vital para o comércio marítimo de um Estado.

2.2.3 Bases Navais Avançadas

Devido à importância da mobilidade estratégica, as Esquadras passaram a depender muito mais das bases navais para exercerem seu poder em regiões distantes por necessitarem de combustível e reparos. Por isso uma questão foi levantada: quão avançadas deveriam se situar as bases fora do território? Mahan deu a entender que elas necessitariam estar situadas avançadas o suficiente para defender as rotas comunicações marítimas de um país desde a origem até o seu destino. Para ele, uma marinha deveria ter suas “comunicações

asseguradas, quer por esmagador controle do mar, tornando o mar como se fosse seu próprio território; ou então, por uma linha bem unida de postos adequadamente espaçados a partir do país de origem” (MAHAN apud HOLMES; YOSHIHARA, 2009, p. 14, tradução nossa)⁵.

Assim, tornava-se premente que Estados, ao possuírem interesses comerciais em níveis mundiais, adquirissem portos estrategicamente posicionados ou estabelecessem, alternativamente, acordos com governos que os possuíssem em locais que permitissem um prolongamento do tempo de operação dos navios.

Mahan afirmou, ainda, que colônias e bases navais avançadas, adequadamente posicionadas, eram cruciais para o sucesso do Poder Marítimo e mesmo para a saúde econômica de um Estado, sendo essas bases necessárias para permitir que os navios de guerra fossem posicionados ao longo das LCM (HOLMES; YOSHIHARA, 2009).

Segundo Holmes e Yoshihara (2009), para Mahan, uma base naval necessitaria de **posição, força e recurso**, requisitos militares que deveriam ser essenciais em guerra. Além disso, as bases poderiam ser militares ou de carácter comercial, ou serem capaz de realizar as duas funções, possuindo instalações para abastecimento e um lugar onde se pudesse reparar avarias dos navios da marinha durante a paz, ou na guerra. Todavia, as colônias facilitariam a fluidez do comércio e seriam uma plataforma para irradiar o poder interior, tornando-se uma combinação de força naval e militar, o que complementaria a força naval pura exercida no mar. Por esse motivo, aconselhava autoridades a manter essa ideia em mente ao contemplar aquisições territoriais (grifo nosso).

Ainda de acordo com Holmes e Yoshihara (2009), Mahan sustentou que o comércio prosperava na paz e sofria na guerra, por isso a paz deveria ser o interesse superior das grandes nações marítimas, sendo a marinha responsável pela manutenção e proteção do comércio marítimo.

⁵ Original em inglês: *communications must be assured, either by overwhelming control of the sea, making [the sea] as it were its own territory; or else, by a well-knit line of posts properly spaced from the home country* (MAHAN apud HOLMES; YOSHIHARA, p. 14, 2009).

As bases avançadas foram necessárias para permitir que os navios de guerra operassem, estrategicamente posicionados ao longo das LCM. Dessa forma, as forças navais, também, eram necessárias para defender a frota mercante contra navios estrangeiros. Para Mahan, então, o Poder Naval, a saúde econômica e a expansão geográfica fundiam-se sob a rubrica de Poder Marítimo.

2.3 Análise da Teoria apresentada

De acordo com os fundamentos estratégicos de Mahan, a capacidade de se mover livremente no mar e de controlar as LCM de interesse tem uma importância capital para os Estados manterem sua autonomia e crescimento econômico, determinando comparativamente o poder e a prosperidade de quem as possui.

Destarte, segundo Mahan, para um Estado manter a sua liberdade de ação, deve dispor de um Poder Marítimo forte com uma grande marinha mercante e uma Força Naval, além de portos de apoio ou bases fora do seu território. Conseqüentemente, o resultado final do exercício sustentado desse poder é um Estado comprometido com a manutenção do seu comércio exterior livre e seguro por todas as rotas marítimas, sendo essa a base de um sistema para a criação e expansão da riqueza nacional. Esse comprometimento deve ser uma das prioridades de um Estado com aspirações econômicas mundiais, já que o comércio marítimo é muito sensível e vulnerável a qualquer interrupção.

Por isso, para proteger suas LCM, Mahan pregava que um Estado deveria ter uma marinha forte e com mobilidade, além de possuir bases navais ou pontos de apoio próximos às grandes rotas marítimas.

Hoje, muitos Estados, como a RPC, devido às suas aspirações políticas e à necessidade de expandir seu comércio, visam à busca de mercados fora de suas fronteiras tanto para adquirir recursos quanto para comercializar seus produtos, podendo, assim,

interpor-se à esfera de influência e a interesses de outros Estados, o que leva à necessidade de contar com uma Força Naval ativa e capaz de resguardar seus interesses.

Após a compreensão dos fundamentos teóricos de Mahan, será apresentada, no próximo capítulo, a contextualização da evolução da Estratégia Militar e Naval da RPC para atuar na proteção dos interesses externos chineses em águas marítimas afastadas.

3 O CAMINHAR DA ESTRATÉGIA NAVAL DA CHINA EM DIREÇÃO ÀS ÁGUAS AZUIS

A RPC, até o início da década de 1980, tinha uma postura estratégica militar voltada para o ambiente terrestre, onde a marinha ocupava um papel secundário puramente associado à defesa do litoral. No entanto, as mudanças geopolíticas e econômicas, ocorridas nas últimas décadas, foram os principais propulsores para o movimento chinês em direção ao mar, liberando recursos que anteriormente eram utilizados para proteger suas fronteiras terrestres. (HOLMES; YOSHIHARA, 2009).

Segundo Holmes e Yoshihara (2009), os tipos de ameaças à segurança do território chinês, que poderiam vir por terra e preocupavam os estrategistas chineses por séculos, assumiram um caráter marítimo, como a questão não resolvida sobre a independência de Taiwan, as permanentes disputas territoriais no Mar do Leste e do Sul da China e a forte influência estadunidense na região do Oceano Pacífico. Adicionalmente, o colapso da ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e sua conseqüente fragmentação, em 1991, contribuíram para que Pequim mudasse assertivamente sua postura no nível diplomático para consolidar essa mudança de paradigma em relação à segurança marítima. Além disso, a diplomacia chinesa consolidou prolongadas disputas de fronteiras terrestres com a Rússia, com as Repúblicas da ex-URSS da Ásia Central, com o Vietnã, com a Coreia do Norte, com a Mongólia e, mais recentemente, com a Índia (LI, 2009; HOLMES; YOSHIHARA, 2009). Com a estabilidade das suas fronteiras terrestres, abriu-se espaço, para que a China voltasse suas atenções para seu ambiente marítimo.

Com o exponencial crescimento econômico interno, a segurança do abastecimento de matéria-prima e de energia, em trânsito pelas rotas marítimas críticas, tornou-se uma das prioridades da política externa da RPC. A demanda interna de energia mais do que triplicou ao longo das últimas três décadas (GRAF. 1), aumentando a dependência em relação às

importações de energia, principalmente de petróleo, enquanto a produção nacional manteve-se estagnada desde que a RPC se tornou um importador do produto em 1993 (GRAF. 2). Isso provocou temores, em Pequim, quanto a uma possível interrupção do fornecimento dessa matriz energética, visto que poderia agir como uma trava sobre o desenvolvimento econômico do Estado. (HOLMES; YOSHIHARA, 2009)

Ainda de acordo com Holmes e Yoshihara (2009), desde os anos 1980, a preocupação chinesa com suas ameaças externas vem se modificando aos poucos, à medida que a interconexão e interdependência econômicas com o resto do mundo aumentam. Coaduna-se com essa situação, o progressivo fortalecimento de sua economia e a maior influência global, que tanto sua política quanto sua economia vêm exercendo nesse período. Isso se tornou perceptível pelo notável robustecimento de seu aparato militar, em particular da Marinha do Exército de Libertação Popular ⁶ (MEPL), tornando-se premente o desenvolvimento de uma Estratégia Naval mais proativa.

Na sequência deste capítulo, para uma maior compreensão da Estratégia Naval em curso para a ROI, um dos *locus* de maior interesse econômico e marítimo para a RPC atualmente, será analisada primeiramente a evolução da Estratégia Militar da China (EMC), por meio da publicação dos seus Livros Brancos de Defesa pelo Ministério da Defesa chinês. Em seguida, buscar-se-á posicionar oficialmente o pensamento do governo a respeito do desenvolvimento de sua Estratégia Naval para MEPL dentro do espectro mais amplo da EMC, onde serão considerados, também, o contexto geopolítico, os interesses marítimos e comerciais e as vulnerabilidades atuais da RPC.

⁶ *People Liberation Army Navy*, tradução nossa. De acordo com Mulvenon e Yang (2002), o termo “Exército de Libertação Popular” possui uma abrangência maior que um exército e corresponde às Forças Armadas da RPC, que é composta pela Força Terrestre, Marinha, Força Aérea e Segundo Corpo de Artilharia, sendo este responsável pelo emprego dos mísseis balísticos. Nota do autor.

3.1 Estratégia Militar da China

O governo chinês publicou oficialmente, em 1995, o primeiro documento relacionado com a defesa, intitulado Redução da Capacidade Militar e Desarmamento⁷, onde eram estabelecidas políticas básicas de defesa, fornecidos seu orçamento e descrições gerais do tamanho do Exército Popular de Libertação⁸ (EPL) e abordados os diferentes aspectos da redução da capacidade militar. No entanto, foi somente em 1998, que o governo emitiu o seu primeiro Livro Branco de Defesa⁹, com o título de A Defesa Nacional da China¹⁰. Esse documento estabeleceu um formato que foi seguido, durante uma década, nas edições subsequentes e abordava os seguintes tópicos: a situação da segurança internacional; a política de defesa; a construção da defesa; e incluía, também, questões de orçamento, cooperação internacional de segurança e redução da capacidade militar. O documento, também, mostrava a permanência de fatores externos de instabilidade, incluindo o alargamento dos blocos militares e o reforço das alianças militares na Ásia. Por isso, os conceitos de Defesa Ativa¹¹ e Guerra Popular¹² foram apresentados e incluídos de forma contínua nos LBD seguintes como a fundação do pensamento estratégico militar chinês (BLASKO, 2015).

Segundo Blasko (2015), aproximadamente a cada dois anos, foi emitido um novo documento relacionado com a defesa do país. Essa publicação sistemática demonstrava a preocupação do governo em buscar minimizar as interpretações unidimensionais, de suas

⁷ *Arms Control and Disarmament*, tradução nossa.

⁸ *People Liberation Army*, tradução nossa.

⁹ *Defense White Paper*, tradução nossa.

¹⁰ *China's National Defense*, tradução nossa.

¹¹ Defesa Ativa foi um conceito estratégico desenvolvido pelas Forças Armadas da RPC, que se resume em quatro pontos: na adesão à unidade de defesa estratégica e ofensiva operacional e tática; na adesão aos princípios de defesa, na autodefesa e ataque pós-preventivo; e na aderência à posição de que os chineses não vão atacar a menos que sejam atacados, mas certamente irão contra-atacar se forem atacados" (CHINA, 2015).

¹² Guerra Popular foi uma doutrina empregada pela RPC de 1935 a 1979 e consistia na adaptação das ideias defendidas por Mao Zedong, que foram utilizadas com sucesso na luta contra a invasão japonesa na década de 1930 e, posteriormente, na Guerra Civil Chinesa (1946-1949). Sendo que o principal postulado dessa Guerra fundamentava-se que as tropas regulares apoiadas pela população, em caso de invasão do território chinês, deveriam atrair o invasor para dentro do país, com o propósito de travar uma guerra de desgaste (SILVA, 2012).

ações, por outros Estados. Nos documentos constam declarações oficiais de política do governo nacional e de política externa, voltadas para o desenvolvimento pacífico e a defesa do Estado.

Assim, com o início da expedição dos documentos de defesa a RPC visou a tornar suas intenções referentes às Forças Armadas mais transparentes para a comunidade internacional, deixando clara sua ideia de desenvolvimento pacífico pautada na defesa de seus interesses.

Em 2015, foi publicado o documento intitulado A Estratégia Militar da China¹³, o nono LBD chinês, tratando-se do primeiro documento a explicar detalhadamente a disposição militar do país e a destacar a pretensão de desenvolver as Forças Armadas para atingir seus objetivos nacionais estratégicos (CHANG, 2015).

Esse último LBD mostrou que a RPC continuaria seguindo o caminho do desenvolvimento pacífico e uma política de defesa nacional, que, por ser de natureza defensiva, nunca iria buscar a hegemonia ou expansão. No entanto, a China iria se opor às políticas hegemônicas em todas as formas de poder e salvaguardar os cidadãos e os interesses do Estado no exterior, sendo esta uma nova tarefa da sua estratégia militar, apesar de perseguir a manutenção da paz mundial (CHINA, 2015).

De acordo com a última EMC, pode ser notada uma alteração da postura chinesa, que passou a ser mais assertiva para atingir e proteger seus interesses. Para isso, a China deveria construir Forças Armadas capazes de defender e resguardar seus interesses internos e no exterior, de forma a manter a estabilidade, o crescimento econômico, a modernização sustentável do Estado e a garantia de segurança para o seu desenvolvimento pacífico.

Esse último LBD manteve o alinhamento do pensamento estratégico chinês de décadas atrás de uma Defesa Ativa, sustentando que a China seria sempre estrategicamente

¹³ China's Military Strategy, tradução nossa.

defensiva, embora nem tanto assim nos níveis operacionais ou táticos como anteriormente. O documento, também, detalhou o principal objetivo militar chinês: estar pronto para lutar os conflitos regionais, em que comando, controle, comunicações, inteligência, reconhecimento e vigilância desempenharão papéis importantes. Além disso, mostrou que a China pretende concentrar seu desenvolvimento da força em quatro domínios: no ciberespaço, aumentando a capacidade de guerra cibernética; no espaço exterior, tomando medidas para defender os seus interesses, apesar de opor-se à militarização do espaço; nas forças nucleares, construindo uma confiável capacidade de segundo ataque; e nos oceanos (CHINA, 2015; CHANG, 2015).

Em relação ao domínio dos oceanos, a EMC apresentou, apoiada nos crescentes interesses da China no exterior, uma mudança no foco da Estratégia Naval chinesa, passando de uma potência terrestre continental para pretensão de se tornar uma potência marítima, levando-se em consideração o rápido crescimento econômico ocorrido nos últimos anos, como descrito no documento:

A mentalidade tradicional que a terra prevalece sobre o mar deve ser abandonada, e uma grande importância tem de ser dada à gestão dos mares e oceanos e para proteção dos direitos e interesses marítimos. É necessário para a China desenvolver uma estrutura de força naval moderna compatível com seus interesses de segurança e desenvolvimento nacionais, para salvaguardar a sua soberania e os direitos e interesses marítimos, proteger a segurança das LCM estratégicas e interesses no exterior, e participar de cooperação marítima internacional, de modo a proporcionar apoio estratégico para se transformar em uma potência marítima (CHINA, 2015, tradução nossa)¹⁴.

Com o crescimento dos interesses nacionais, sua segurança nacional passou a ser mais vulnerável à turbulência, ao terrorismo, à pirataria, a graves catástrofes naturais nacionais e internacionais, às epidemias e à segurança dos seus interesses no exterior em matéria de energia, de recursos e de LCM estratégicas. Além disso, as instituições, o pessoal e os ativos no exterior tornaram-se um problema iminente (CHINA, 2015).

¹⁴ Original em inglês: *The traditional mentality that land outweighs sea must be abandoned, and great importance has to be attached to managing the seas and oceans and protecting maritime rights and interests. It is necessary for China to develop a modern maritime military force structure commensurate with its national security and development interests, safeguard its national sovereignty and maritime rights and interests, protect the security of strategic SLOCs and overseas interests, and participate in international maritime cooperation, so as to provide strategic support for building itself into a maritime power* (CHINA, 2015, p. 4).

Isso significa que a China não defenderá somente seu litoral do ataque de forças invasoras, mas, também, as suas LCM através de rotas marítimas internacionais, que são vitais para o desenvolvimento e crescimento sustentável chinês, por ser onde passa grande fluxo de petróleo e de matérias-primas para abastecer o território chinês, o que mostra o alinhamento com os pensamentos de Mahan sobre a proteção das LCM.

3.2 Estratégia Naval da China

3.2.1 A concepção de uma Estratégia Naval *Offshore*

A expansão naval e a modernização da Marinha chinesa foram estimuladas a partir da década de 1980 com a percepção da concentração litorânea da sua economia e da localização de ativos estratégicos importantes que passaram a ser expostos e tornaram-se vulneráveis (LI, 2009). Mesmo com a intenção de se ter uma marinha mais robusta, os chineses sempre procuraram explicitar para toda a comunidade internacional suas pretensões defensivas, conforme palavras de Deng Xiaoping¹⁵ (1904-1997): “Nossa estratégia sempre foi defensiva, e será a mesma nos próximos vinte anos, submarinos nucleares também são armas estratégicas defensivas [...] mesmo quando nos damos conta da modernização para o futuro, ainda é uma defesa estratégica [...]” (CHUNYU, 2013, tradução nossa)¹⁶.

De acordo com Cole (2014), três eventos contribuíram de forma destacada para iniciar o desenvolvimento da MEPL nessa década. O primeiro foi a avaliação dos militares em uma reunião da Comissão Militar Central¹⁷ (CMC), onde constataram o excesso de pessoal do EPL mau preparado e equipado, o que foi evidenciado pelo mau desempenho das tropas no conflito contra o Vietnã em 1979. O segundo foi a decisão estratégica de Pequim,

¹⁵ Deng Xiaoping foi Primeiro-Ministro da República Popular da China entre 1978 e 1992.

¹⁶ Original em inglês: *Our strategy has always been defensive, and will be the same in twenty years, nuclear submarines are also strategic defensive weapons [...] even when we realize modernization in the future, it is still a strategic defense [...]* (CHUNYU, 2013).

¹⁷ A Comissão Militar Central é o mais alto órgão militar chinês e é dirigido pelo Partido Comunista da China (PCC), sendo composto por presidente, vice-presidente e membros. A principal função da CMC é dirigir diretamente as Forças Armadas da China. Nota do autor.

em 1985, de que a ex-URSS já não representava mais uma grande ameaça à RPC e o EPL tinha que começar a se preparar para uma guerra em nível global, talvez até nuclear, em vez de se preocupar apenas com guerras na sua periferia. A partir de então, foi dada ênfase a sua significativa área marítima, em vez de priorizar somente uma visão estratégica continental, o que melhorou a influência da MEPL na obtenção de recursos dentro do EPL como um todo. O terceiro evento foi a chegada do Almirante Liu Huaqing (1916-2011) ao cargo de Comandante da Marinha, o qual exerceu durante o período de 1982 a 1987, passando a ser conhecido como pai da Marinha chinesa moderna e “Mahan da China”, por ter sido influenciado pelos pensamentos do Almirante estadunidense Alfred Thayer Mahan.

Segundo Nan Li (2009), o Almirante Liu escreveu em suas memórias que apreciava particularmente o argumento de Mahan de que os oceanos eram fundamentais para o crescimento da riqueza e do poder de um Estado, já que, estabelecendo o controle das suas LCM, um Estado poderia desenvolver a navegação comercial e o comércio em tempos de paz, e alcançar os objetivos militares em tempos de guerra.

De acordo com Cole (2014), o Almirante Liu realizou profundas mudanças na Estratégia Naval da China, uma vez que afastou a MEPL das operações costeiras. Dessa forma, desenvolveu uma consciência marítima necessária para o crescimento do Estado, determinando a realização de estudos quanto às especificidades do seu entorno estratégico e à necessidade de investimento em novos meios navais.

Durante seu comando, Almirante Liu promulgou a nova Estratégia Naval fornecendo uma justificativa, na qual os oficiais da MEPL e outros estrategistas navais poderiam basear seus planos e argumentos para construir uma marinha maior e mais moderna. Após deixar a instituição, continuou ajudando a priorizar os interesses da força, já que era próximo ao Primeiro-Ministro Deng Xiaoping e foi membro da CMC, onde exerceu o cargo

de vice-presidente de 1992 a 1997, posição que lhe permitiu exercer grande influência no governo chinês (HARTNETT, 2014).

Segundo Hartnett (2014), antes da chegada do Almirante Liu ao comando da MEPL, a Força seguia a Estratégia de Defesa Costeira, a qual refletia a ideia de que o principal papel da MEPL era apoiar as forças terrestres para se defender contra uma invasão terrestre da ex-URSS. Essa Estratégia baseava-se em três aspectos, sendo o primeiro, a realização de operações de guerrilha marítimas usando formações de navios e aviões da MEPL para atacar e perseguir as forças inimigas dispersas e isoladas. O segundo aspecto dizia respeito à realização de manobras navais rápidas para atacar LCM do inimigo e alvos costeiros nas proximidades da RPC. A terceira vertente estava relacionada à realização de pequenas operações navais costeiras sob a cobertura da artilharia e aeronaves baseadas em terra. Por isso, de acordo com Nan Li (2009), os navios de superfície da Força Naval eram altamente dependentes de inteligência e vigilância de terra.

Dessa forma, o Almirante Liu Huaqing, seguindo as teorias mahanianas, inseriu um novo pensamento na MEPL, pautado no desenvolvimento de uma consciência marítima dentro do governo, onde mostrou a importância estratégica da força para defender os recursos marinhos e proteger o tráfego marítimo necessários para o crescimento do Estado. Assim, ao longo dos anos, a visão chinesa foi se alterando e a mentalidade marítima foi ganhando espaço e prioridade, o que ajudou a aumentar os investimentos, para a modernização e a obtenção de novos meios pela MEPL.

Em 1986, a MEPL mudou formalmente a sua Estratégia de Defesa Costeira para Defesa Marítima Aproximada¹⁸, onde a marinha deveria conduzir ações navais independentes e mais afastada do litoral chinês. Entretanto, ainda não sendo consideradas como operações

¹⁸ *Offshore Defense*, tradução nossa. Essa Defesa refere-se à área, que se estendia até 300 milhas náuticas da costa chinesa, isto é, entre o litoral da China e a linha da segunda cadeia de ilhas limitada pelo Mar das Filipinas, incluindo, o Mar do Leste e o Mar do Sul da China. Essa área era o limite da cobertura aérea chinesa baseada em terra, além da qual os navios de superfície tornavam-se vulneráveis a um ataque aéreo hostil, ou alvos mais fáceis para submarinos inimigos. Nota do autor.

verdadeiramente de Proteção em Águas Marítimas Afastadas¹⁹, já que o conceito não cobria o Pacífico sul e o Oceano Índico (LI, 2009), o que somente ocorreu mais adiante.

Assim, de acordo com o Almirante Liu, o foco dessa Estratégia seria defender interesses marítimos chineses dentro de áreas marítimas reivindicadas pela China²⁰ (FIG. 1), apesar de reconhecer que, nesse momento, a MEPL era incapaz de satisfazer todas as exigências dessa nova estratégia. Ele entendia que para atender plenamente a estratégia em questão, a MEPL necessitava desenvolver quatro capacidades: assumir o controle de área marítima limitada, durante um determinado período de tempo; defender eficazmente as LCM de interesse chinês; combater fora das áreas marítimas reivindicadas pela China; e implementar um elemento de dissuasão nuclear com credibilidade (HARTNETT, 2014).

Segundo Nan Li (2009), o Almirante Liu queria uma marinha capaz de realizar Defesa Ativa da Área Marítima Aproximada²¹ até 2000, mas pouco tinha acontecido por mais de uma década desde meados dos anos 1980, quando a nova Estratégia Naval tinha sido aprovada. Contudo, a percepção conservadora do governo da continuação do domínio das ameaças ainda ser baseado em terra e a falta de financiamento e de tecnologias tinham, em grande parte, neutralizado o papel da nova Estratégia no sentido de catalisar uma grande alteração da melhoria das capacidades da marinha.

Dessa forma, houve uma evolução da Estratégia Naval da China e na importância da MEPL, muito devido ao Almirante Liu, porém, por causa de pensamentos conservadores na área política e do próprio EPL, as mudanças ocorreram de forma lenta.

¹⁹ *Open Seas Protection*, tradução nossa.

²⁰ No Mar do Sul da China, a RPC reivindica a posse sobre as Ilhas Spratly, as Ilhas Paracel e os Recifes Scarborough, que, também, são disputadas por Taiwan, Vietnã, Malásia, Filipinas e Brunei. Já no Mar do Leste da China, a RPC disputa o arquipélago das Senkaku com o Japão (O'ROURKE, 2016).

²¹ *Near seas active defense*, tradução nossa. A terminologia citada no texto de Nan Li tem o mesmo significado de *offshore defense* citado no texto da EMC. Nota do Autor.

3.2.2 Estratégia Naval em direção as águas azuis

Foi somente com a emissão do LBD de 2004, que o governo atribuiu novas responsabilidades a MEPL, com base na expansão dos seus interesses, para além do seu território e da sua costa. Isso ocorreu devido ao desenvolvimento econômico mais consistente, a uma maior disponibilidade de recursos e à hipótese de ações intervencionistas dos Estados vizinhos e, principalmente, dos EUA (McDEVITT, 2016). Assim, esse documento visava ser capaz de controlar, ou, pelo menos, negar o uso de sua área marítima aproximada a um possível inimigo, ficando claro o objetivo de ser capaz de alcançar o controle do mar:

Enquanto continua a dar importância para a construção do Exército, o EPL dá prioridade à construção da Marinha, da Força Aérea e da Segunda Força de Artilharia para buscar o desenvolvimento equilibrado da estrutura da força de combate, a fim de reforçar as capacidades para vencer tanto o **domínio do mar** quanto o domínio do ar, e conduzir contra ataques estratégicos (CHINA, 2004, tradução nossa, grifo nosso)²².

Dessa forma, foram atribuídas, oficialmente pelo governo, responsabilidades para a MEPL além das águas adjacentes chinesas, o que apoiou um crescimento sólido e a modernização da Marinha. Adicionalmente, havia o reconhecimento oficial de que os interesses nacionais da RPC estavam se estendendo para fora de suas fronteiras, fazendo com que as missões da MEPL fossem estabelecidas com base nesses interesses em expansão.

Conforme Cole (2014), o crescimento das preocupações marítimas chinesas e o aumento de recursos orçamentários, a partir de 2004, favoreceram a modernização da MEPL, que prosseguiu, apesar da forma comedida, por três caminhos: compra de equipamentos estrangeiros; realização de engenharia reversa; e construção própria de meios navais. Esses caminhos evitaram improvisações, permitiram a incorporação de novas tecnologias e possibilitaram o desenvolvimento de forma sólida da sua própria indústria naval de base.

²² Original em inglês: *While continuing to attach importance to the building of the Army, the PLA gives priority to the building of the Navy, Air Force and Second Artillery force to seek balanced development of the combat force structure, in order to strengthen the capabilities for winning both command of the sea and command of the air, and conducting strategic counter strikes* (CHINA, 2004, p. 8).

Foi a partir desse período que a MEPL começou a desenvolver a sua capacidade de realizar efetivamente operações em águas marítimas aproximadas, conforme idealizado pelo Almirante Liu, o que significava um passo consistente rumo ao início da construção da sua capacidade de conduzir operações em mares afastados (COLE, 2014).

Para Nan Li (2009), foi nesse momento que, ao se tornar capaz de operar de forma independente e eficaz ao redor e além da segunda cadeia de ilhas (FIG. 2), a MEPL passou a ser considerada verdadeiramente como uma marinha regional de águas azuis²³.

Em paralelo às alterações da concepção da Estratégia Naval, a integração da economia chinesa com a economia global significou não apenas oportunidades, mas também vulnerabilidades, já que ela não possuía autossuficiência energética. Com o aumento do comércio exterior ao longo dos anos, sendo 95% dos seus bens e materiais negociados pelos oceanos, a RPC passou a possuir uma maior frota mercante, que ligava, através de importantes rotas marítimas, seu território aos principais portos do mundo. Adicionalmente, a China estava se tornando cada vez mais dependente do petróleo importado, transportado através das LCM da ROI e que passam pelo seu principal ponto de estrangulamento, o Estreito de Málaca, antes de chegar ao seu território (LI, 2009).

Por isso que, de acordo com o LBD de 2015, a China deveria desenvolver uma Força Naval moderna compatível com seus interesses de segurança e desenvolvimento, para salvaguardar a sua soberania, seus direitos e interesses marítimos, proteger a segurança das LCM estratégicas e interesses no exterior e participar de cooperação marítima internacional, de modo a proporcionar apoio estratégico para a construção do seu Poder Marítimo e diminuir suas vulnerabilidades externas (CHINA, 2015). Isso mostra que a China estava procurando seguir o primeiro e o terceiro pressupostos de Mahan, que considerava, respectivamente, essencial desenvolver o próprio Poder Marítimo e um Poder Naval forte.

²³ Ocasão em que a MEPL passou a ter capacidade de operar de forma independente além do limite da cobertura aérea chinesa baseada em terra e realizar sua própria defesa. Nota do autor.

De acordo com McDevitt (2016), a mudança da EMC tem implicações óbvias a longo prazo para a estrutura da MEPL se tornar regional. Assim, a proteção das LCM cruciais, que se originam no extremo oeste do Oceano Índico e passam por pontos focais, requerem o emprego de uma combinação de meios navais, aeronavais e submarinos, que possam, de forma independente, realizar missões a milhares de milhas do território chinês.

Essas responsabilidades vem indicando, desde 2004, uma mudança gradual do foco da Estratégia de Defesa Marítima Aproximada para a combinação desta Defesa Marítima com a Proteção em Águas Marítimas Afastadas, construindo uma combinação de estrutura de Força Naval multipropósito e eficiente (CHINA, 2015). Segundo McDevitt (2016), essa mudança sugere que a proteção dos interesses no exterior e das LCM tem previsão de se tornar tão importante para o posicionamento da China no cenário internacional como para a defesa dela própria.

Contudo, de acordo com Ghosh (2015), a China não precisa de uma marinha de águas azuis²⁴ para executar Operação de Defesa Marítima Aproximada, mas precisa de uma marinha que espera realizar missão associadas à Operação em Águas Marítimas Afastadas²⁵, para defender seus interesses no exterior, fazendo-se necessário, para isso, uma combinação de diferentes capacidades navais. Para cumprir essa nova tarefa, será necessário a aquisição, pela MEPL, de novos meios, como: navios multipropósitos; navios aeródromos; e submarinos de propulsão nuclear. Estes últimos se destacam por ser os meios mais adequados para esse tipo de operação, por causa de seu longo alcance, alta velocidade debaixo d'água, ocultação e capacidade de permanência afastada por longos períodos de tempo. No entanto, apesar dessas

²⁴ Marinha de águas azuis é a definição entendida pela MEPL para as zonas marítimas adjacentes às bordas exteriores da segunda cadeia de ilhas e o espaço marítimo além dessa cadeia. Esta é claramente uma vasta área que se estende do noroeste do Pacífico para o Leste do Oceano Índico. Essa definição também implica que, para que a MEPL possa abranger esta vasta área efetivamente, deve desenvolver as capacidades substanciais de projetar poder até e além de 1.000 milhas marítimas das suas águas territoriais (LI, 2009).

²⁵ *Far Seas Operations*, tradução nossa.

vantagens, tanto os submarinos quanto os meios de superfície ainda precisam de apoio logístico e reparos, quando estão operando afastados de suas bases de apoio tradicionais.

Essas preocupações são evidenciadas na última estratégia naval e estão sendo postas em prática pela MEPL ao adquirir meios com capacidade de operar em áreas afastadas por longos períodos sem precisar do apoio logístico do seu território. Ademais, o governo chinês, alinhando-se ao quarto pressuposto de Mahan, está procurando realizar acordos diplomáticos para construir bases navais ou pontos de apoio em locais fora do seu território, mas próximos as suas LCM vitais.

Para Nan Li (2009), a execução da Estratégia de Proteção em Águas Marítimas Afastadas exigiria preparação e logística sustentável para atuar em ambientes afastados. Por isso, a MEPL vem adquirindo novas plataformas navais e locais que poderão se tornar pontos de apoio com infraestrutura capaz de realizar comando e controle, defesa ativa, treinamento, suporte técnico e abastecimento, já que a logística é extremamente importante na sustentação das operações navais em regiões afastadas.

Além disso, de acordo com Nan Li (2009), as instalações marítimas deveriam mudar a ênfase de defesa para o ataque de acordo com a necessidade. Isso significava que bases avançadas em locais afastados do território chinês precisavam ser desenvolvidas para acomodar instalações de inteligência, vigilância e reconhecimento, controlar a navegação e comunicações, fazer previsão e observação meteorológica, e apoiar operações navais e aéreas.

Para operar afastada da cobertura aérea baseada em terra, uma marinha com credibilidade em Operações de Proteção em Águas Marítimas Afastadas deveria ser capaz de se defender de um ataque aéreo. Além disso, considerando que a maior parte das LCM chinesas mais importantes tem suas origens no Oceano Índico, a China decidiu construir uma força capitaneada por um navio aeródromo, de forma a melhor defender tais LCM de uma ameaça aérea mais substancial.

Nesse contexto, concluindo o presente capítulo, pôde ser visto que os sucessivos LBD formularam novas atribuições e tarefas à MEPL, devido a necessidade da expansão dos interesses externos e proteção das LCM vitais para o desenvolvimento da RPC, permitindo o crescimento contínuo e sustentado da Força, além de aumentar a importância da Marinha.

As alterações e adaptações da Estratégia Naval da China visaram a buscar o ajuste à política e aos novos objetivos do Estado, que se modificaram de acordo com a conjuntura e as intenções do governo. Assim, a Estratégia adotada pela MEPL passou de ações de cunho puramente de defesa do litoral e extremamente dependente do apoio terrestre para uma Estratégia de Defesa em Águas Marítimas Aproximadas combinada com a Proteção em Águas Marítimas Afastadas.

Nessa nova fase, a MEPL começou a priorizar a capacidade e a aquisição de novos meios com tecnologia própria para passar a operar em águas azuis, a fim de proteger suas LCM e interesses no exterior relacionados a questões estratégicas, como um eventual bloqueio de pontos focais, que poderia interromper a importação de recursos energéticos.

Um exame mais cuidadoso, contudo, permite constatar que o zelo chinês pela segurança das suas LCM de interesse dificilmente pode ser apresentado como única justificativa para o substancial investimento feito, ao longo das últimas décadas, em seu aparelhamento naval. Percebe-se um nítido vão entre o discurso oficial de Pequim acerca de sua política de defesa com um viés pacífico e as ações concretas tomadas, expressas pela evolução de sua face militar, em particular naval.

Tendo como referência os pressupostos teóricos de Mahan especialmente voltados para os pontos focais, LCM e aquisição de bases no exterior, será realizado no próximo capítulo a análise dos interesses da RPC na ROI, baseando-se na sua Estratégia Naval e nos seus interesses econômicos.

4 INTERESSES ESTRATÉGICOS DA CHINA NO OCEANO ÍNDICO

Historicamente, a RPC sempre se mostrou como uma potência continental. Porém, desde a década de 1980, a estratégia marítima da China é debatida como uma forma de buscar o desenvolvimento pacífico à luz do seu crescimento exponencial, a fim de se tornar uma potência marítima respeitada mundialmente, conforme visto no capítulo anterior.

Apesar de o Oceano Índico não fazer parte do litoral chinês e de ainda haver maior foco da estratégia marítima da RPC centrada no Oceano Pacífico, as novas dinâmicas internacionais têm levado a RPC a atuar com uma maior frequência na ROI, o que tem tornado essa região um dos pilares da sua nova estratégia marítima. Essa lógica pode ser entendida pela relevância dos oceanos, para prever o destino dos Estados, onde o comércio, a cooperação internacional e as LCM estão se transformando nos principais meios de interação e comunicação do século XXI.

Assim, a importância estratégica do Oceano Índico para a RPC tem crescido nas últimas décadas, corroborando com o que já era avaliado com destaque pelo Almirante Mahan em sua palavras, quando notoriamente declarou:

“Todo Estado que alcançar a supremacia marítima no Oceano Índico será um jogador de destaque no cenário internacional. Quem controla o Oceano Índico dominará a Ásia. Esse oceano é a chave para os sete mares no século XXI, o destino do mundo será decidido nessas águas” (MAHAN apud JASH, 2015, tradução nossa)²⁶.

À luz da sua nova Estratégia Naval, a RPC tem recentemente se voltado para atuar na proteção de seus interesses em águas marítimas afastadas inclusive no Oceano Índico, tornando a MEPL uma marinha de águas azuis de nível regional. Assim, a segurança do abastecimento de recursos energéticos, que transitam pelas LCM, tornou-se uma das prioridades da política externa chinesa, devido ao uso de energia ter aumentado

²⁶ Original em inglês: *Whoever attains maritime supremacy in the Indian Ocean would be a prominent player on the international scene. Whoever controls the Indian Ocean dominates Asia. This Ocean is the key to the seven seas in the twenty-first century, the destiny of the world will be decided in these waters* (MAHAN apud JASH, 2015, p. 2).

significativamente e a sua interrupção se tornar uma das mais graves ameaças para o desenvolvimento do Estado. Então, este capítulo se propõe a analisar a importância da ROI e do Estreito de Málaca para as LCM chinesas e o que a RPC está fazendo para protegê-las.

4.1 Contextualização da Região do Oceano Índico

O Oceano Índico localiza-se geograficamente entre os Oceanos Atlântico e Pacífico e é dominado por duas baías imensas, o Mar Arábico e a Baía de Bengala (FIG. 3). Essa região tem sua importância estratégica baseada, principalmente, no seu posicionamento em relação às rotas comerciais, já que só pode ser acessado a partir de pontos focais: por leste, através dos Estreitos de Málaca, de Sunda, de Lombok e de Ombai-Wetar; pelo norte, através do Estreito de Bab El-Mandeb, localizado no final do Mar Vermelho, e do Estreito de Ormuz na saída do Golfo Pérsico; e por oeste, através do Cabo da Boa Esperança (KUMAR, 2009).

Pelos oceanos passam cerca de 90% do comércio global e 65% de todo transporte marítimo de petróleo (KAPLAN, 2009). A exploração desse modal de transporte favorece a globalização, uma vez que, devido às quantidades transportadas pelos navios porta-contêineres e navios-tanque, diminui os custos e leva as mercadorias para todas as partes do mundo.

De acordo com Kaplan (2009), o Oceano Índico representa a metade do tráfego mundial de contêineres e 70% do total do tráfego de produtos petrolíferos, que partem do Oriente Médio para o Pacífico. Esses dados tornam a ROI uma das principais rotas marítimas de petróleo, incluindo alguns dos principais pontos focais do comércio mundial, como os Estreitos de Bab el Mandeb, de Ormuz e de Málaca. Ainda de acordo com Kaplan (2009), 40% de todo comércio mundial passa pelo Estreito de Málaca e 40% de todo o petróleo bruto negociado no mundo passa através do Estreito de Ormuz. Já considerado como uma importante rota marítima energética e comercial entre Estados, o Oceano Índico terá importância ainda maior no futuro.

Assim, a ocorrência de um conflito próximo a um dos estreitos acima mencionados poderia interromper parte significativa do transporte marítimo comercial na ROI, afetando não apenas a China, mas regiões inteiras do mundo, já que as rotas marítimas que passam por esses estreitos são estratégicas e, ao mesmo tempo, oferecem um grande risco ao mercado mundial.

Ainda segundo Kaplan (2009), a demanda da China por petróleo bruto dobrou entre 1993 e 2005 (GRAF. 1) e deverá dobrar novamente nos próximos 15 anos. Em 2020, a China deverá importar 7,3 milhões de barris de petróleo por dia, metade da produção planejada da Arábia Saudita. Além disso, mais de 80% dos produtos de petróleo e derivados com destino a China atravessam o Oceano Índico e passam através do Estreito de Málaca (FIG. 4).

Segundo Holmes e Yoshihara (2009), com o aumento da confiança do governo chinês na consolidação da sua posição regional e global e na sua capacidade para aplicar todo o espectro do seu poder nacional, além da estabilização da questão de Taiwan, a RPC está começando a se voltar para novos objetivos. Argumentos de que a Força Naval chinesa foi desenvolvida para contingências locais não impedirão a busca de metas mais ambiciosas, especialmente, porque Pequim está olhando para além de Taiwan. Mais uma vez, há dúvidas se a China vai, então, proceder para competir com os EUA em águas do Pacífico. Os autores respondem que, em vez disso, existe a previsão de que ela concentrará suas atenções no mar para o sul e oeste, que são o *locus* dos seus interesses econômicos e marítimos. Na última EMC, já está sendo projetado poder no Sudeste da Ásia e estendendo-o para o Oceano Índico, visando à Proteção em Águas Marítimas Afastadas de seus interesses, o que está em consonância com sua Estratégia Naval.

Desse modo, para cumprir seus objetivos de segurança nacional e defender seus cidadãos e interesses no exterior, a China precisa ter acesso a todos os recursos estratégicos e

proteger as rotas marítimas críticas que transportam suprimentos de energia a partir do estrangeiro, no interesse geral do seu desenvolvimento (JASH, 2015). Esses interesses marítimos são bem identificados no seu último LBD: salvaguardar a soberania nacional e os direitos e interesses marítimos; proteger a segurança das LCM estratégicas; e ter Forças Armadas para resguardar os interesses no exterior (CHINA, 2015). É claro que a RPC tem a intenção de expandir os recursos da MEPL, especialmente para operar no exterior, a fim de atender a sua nova Estratégia Naval, realizando atividades de defesa em águas marítimas afastadas.

Desde o início do século XXI, marcado pelo súbito impulso econômico da RPC para se tornar uma potência mundial, o foco no Oceano Índico foi moldado, principalmente, pelas preocupações da liberdade e da segurança do tráfego marítimo internacional, devido a sua importância para o comércio. Assim, é natural que o aumento dos interesses resulte no aumento da demanda de segurança, que levará à promoção de uma consistente estratégia com essa finalidade. Como a China continuará crescendo de forma constante, precisará de recursos energéticos, cuja via principal é o Oceano Índico, para atender as suas necessidades industriais e da sua população. Além disso, outra preocupação da RPC, é com relação à Índia, que tem influenciado as atividades no Oceano Índico, devido a seu grande investimento na área militar, principalmente, na sua marinha, somando-se sua proximidade geográfica e os laços históricos com o entorno dessa região (JASH, 2015).

Dessa forma, em uma avaliação realista, a abordagem pragmática da China encontra-se em aumentar a sua presença na ROI, visando a preservar seus interesses nacionais e a focar nos conceitos geográfico e econômico como dois dos pontos principais para determinar o curso da estratégia marítima chinesa na região, conforme será visto nas seções subsequentes.

4.2 O valor estratégico do Estreito de Málaca

"Quem é o senhor de Málaca tem a mão sobre a garganta de Veneza" (KAPLAN, 2009, tradução nossa)²⁷, ditado do final do século XV, que destacava o extenso comércio da cidade de Veneza com o Sudeste Asiático. Desde aquela época, já podia ser verificada a importância do Estreito de Málaca para o comércio marítimo internacional (KAPLAN, 2009).

O Estreito de Málaca é um ponto focal localizado entre Indonésia e Malásia e a passagem da principal rota comercial entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico, ligando diretamente aquele oceano ao Mar do Sul da China. Essa rota transporta, a partir do Oriente Médio até a Ásia Oriental, quase um terço do comércio mundial de energia. Desse modo, qualquer interrupção das LCM exige implicações de segurança contundentes e necessidade de alternativas para os países destinatários dos recursos energéticos para não interromper suas economias (JASH, 2015).

Esse estreito é tanto estratégico quanto problemático para os navios, devido a sua baixa profundidade e sua pequena largura navegável, além de ter problemas com pirataria. Apesar desses fatores, o tráfego marítimo é muito intenso e, segundo o Departamento de Energia dos EUA e a Organização Marítima Internacional, por Málaca passam 30% das mercadorias do mundo. No que se refere ao petróleo, 20% do tráfego petrolífero marítimo mundial, incluindo 80% do petróleo chinês importado, atravessam o estreito todos os dias. Quanto ao gás natural liquefeito, cerca de dois terços do fluxo mundial passam por ele. Assim, o estreito é extremamente crítico para as economias asiáticas e, considerando o cenário globalizado, para a economia mundial (VÁZQUEZ; FERNANDES, 2013).

²⁷ Original em inglês: *Whoever is lord of Malacca has his hand on the throat of Venice* (KAPLAN, 2009).

Um bloqueio no Estreito de Málaca causaria o redirecionamento de quase metade da frota mercante mundial para os Estreitos de Sunda²⁸ e de Lombok²⁹ (FIG. 5), através do arquipélago indonésio, mas que, também, são vulneráveis a bloqueios (JASH, 2015)³⁰.

Em face de a China saber que dependerá, nas próximas décadas, da importação marítima de petróleo que passa pelo Estreito de Málaca e que não terá capacidade de exercer totalmente a segurança das suas LCM nessa via (ZUBIR, 2004; BARBER, 2011), as autoridades chinesas têm demonstrado preocupação com uma possível interrupção do tráfego que passa por esse ponto focal, principalmente com relação a ações da Índia e dos EUA.

Com relação à Índia, em 2001, foi criado o Comando indiano de Andaman e Nicobar (ANC)³¹ para acompanhar a crescente presença chinesa nas águas próximas à Índia e, também, servir como uma infraestrutura para facilitar a força de projeção indiana no Estreito de Málaca (ZUBIR, 2004). Adicionalmente, os indianos têm desenvolvido relações estratégicas com a política de *Look East*³² para o Sudeste Asiático, principalmente com Singapura e Indonésia, o que reflete seu desejo de assumir um papel ativo na segurança do Estreito de Málaca (BARBER, 2011). Assim, a Índia passou a ser vista pela China como um ator indesejado nessa área e sua presença próxima a um importante ponto focal poderia colocar em perigo os interesses estratégicos da China na ROI no século XXI.

²⁸ Estreito de Sunda – localizado no arquipélago indonésio e liga o Oceano Índico ao Mar do Sul da China, porém possui várias restrições para passagem de navios, devido a ter topografia do fundo altamente irregular e um vulcão ativo, não permite a passagem de navios tanques (ZUBIR, 2004).

²⁹ Estreito de Lombok – também está localizado no arquipélago indonésio e liga o Oceano Índico ao Mar do Sul da China. É o caminho mais seguro para superpetroleiros porque é mais amplo, mais profundo e menos congestionado do que o Estreito de Málaca (ZUBIR, 2004).

³⁰ Os Estreitos de Sunda e Lombok são rotas alternativas a passagem por Málaca, mas exigem um adicional de três a quatro dias de navegação a velocidade comercial, uma quilometragem extra de 1600 milhas náuticas, que contribuem para o aumento do custo de transporte, onde na operação de longo prazo, não é rentável para as empresas (ZUBIR, 2004), nota do autor.

³¹ *India's Andaman and Nicobar Command*, tradução nossa. O Comando indiano de Andaman e Nicobar está localizado nas Ilhas Andaman e Nicobar no Oceano Índico próximo a entrada do Estreito de Málaca e é responsável pela atuação da Marinha indiana na Ásia Oriental, na área compreendida entre Singapura e o Japão (ZUBIR, 2004).

³² A política de *Look East*, seguida pela Índia, destina-se a estabelecer uma presença política e naval mais forte no Sudeste Asiático (ZUBIR, 2004).

Já a preocupação com os EUA, de acordo com Wenmu (2006), reflete-se pela intensa presença naval estadunidense no Oceano Índico, onde estão localizadas as maiores reservas mundiais de petróleo e gás natural, e pela cooperação da Marinha dos EUA com as de diversos Estados da ROI, o que teoricamente visa a contribuir para garantir a passagem segura das LCM através de Málaca. Destarte, a China também vê como risco, um possível bloqueio naval por parte dos EUA, no caso de uma guerra envolvendo China e Taiwan.

Dessa forma, os estrategistas chineses veem a vulnerabilidade das importações de energia que sustentam a sua economia, principalmente em caso de conflito, e a dependência da Marinha dos EUA para proteger as LCM na ROI, como uma intolerável ameaça à sua segurança energética (BARBER, 2011; SMITH, 2015).

Essa situação tão delicada de alta dependência em termos de segurança econômica e geopolítica que a China tem com o Estreito de Málaca, ficou conhecida como Dilema de Málaca, que se tornou mais evidente devido a Pequim não possuir a influência necessária para exercer algum grau de controle sobre o estreito (SHAOFENG, 2010), apesar de já estar desenvolvendo o seu Poder Naval para atuar em águas marítimas afastadas de acordo com seu último LBD.

Por essa razão que a RPC vem procurando diversificar suas rotas de fornecimento de petróleo, por exemplo, estabelecendo corredores energéticos, ligando diretamente pontos do Oceano Índico ao território chinês através da instalação de oleodutos e gasodutos no Paquistão (FIG. 6) e em Miamar (FIG. 4), e a criação de um canal no Istmo de Kra³³ (FIG. 7), o que seria outro contorno a Málaca (VÁZQUEZ; FERNANDES, 2013). Esses projetos tirariam o enorme protagonismo das rotas marítimas do Estreito de Málaca.

Na opinião deste autor, esses novos caminhos buscados pela RPC para evitar o Estreito de Málaca fogem aos pensamentos do Almirante Mahan, já que nesse caminho a RPC

³³ Localiza-se no território da Tailândia e liga a península da Malásia ao resto da Ásia continental. Nota do autor.

não busca o controle de uma posição estratégica tão importante que pode ameaçar o fluxo regular de suas LCM que são de interesse vital para o seu comércio. Enquanto para Mahan, o Estado para se tornar uma potência marítima teria que controlar os seus principais eixos de comunicação marítima de interesse.

4.3 A estratégia do Colar de Pérolas

A China sabe que, em um futuro próximo, não terá condições de fazer a segurança, com meios próprios, das suas LCM que passam pelo Estreito de Málaca e de ter uma marinha capaz de conduzir operações distantes de suas bases com a eficiência esperada, apesar de essas serem prioridades da sua Estratégia Naval, visto que ações desse tipo necessitam de preparação e tempo para surtirem efeitos (JOHNSTON, 2008). Dessa forma, ela iniciou uma estratégia para suprir essa deficiência, estabelecendo pontos de apoio e bases de segurança ao longo de suas rotas marítimas no Oceano Índico, devido à necessidade de manter, principalmente, o fluxo dos recursos energéticos vindos dessa região.

Em 2005, a empresa de consultoria estadunidense Booz Allen Hamilton publicou uma matéria sobre o futuro energético da Ásia. Nesse relatório, a Booz Allen previu que a RPC iria tentar expandir a sua presença naval em toda a ROI por meio da construção de infraestruturas marítimas civis em Estados parceiros, descrevendo uma estratégia que chamou de Colar de Pérolas. Desde então, tem ocorrido muita especulação e debates em torno da validade, extensão e potenciais intenções por trás do referido conceito (BAKER, 2015).

Segundo Conrad (2012), o conceito desse Colar de Pérolas é baseado em uma China economicamente forte que está procurando garantir o fornecimento ininterrupto de recursos materiais e energéticos, devido à existência da ideia de que o seu crescimento singular continuará no ritmo atual. Ademais, o Colar de Pérolas, que começou com um viés aparentemente pacífico, pressupõe que os interesses econômicos e de segurança da China na

ROI continuam crescendo e ela poderá mudar a sua política sobre bases ultramarinas quando necessário.

Nessa estratégia, cada pérola desse colar é uma conexão de influência geopolítica ou presença militar chinesa e se estendem desde a costa do Mar da China Meridional até os litorais do Mar da Arábia e do Golfo Pérsico no Oceano Índico. Assim, as pérolas mais importantes (FIG. 8) que compõem o cordão são as seguintes: a Ilha de Hainan, com instalações militares; uma pista de pouso na ilha de Woody, localizada no arquipélago do Paracel, a 300 milhas náuticas a leste do Vietnã; uma instalação de transporte de contêineres em Chittagong, Bangladesh; o porto de águas profundas em Sittwe, Mianmar; o porto de águas profundas em Gwadar, Paquistão, que está posicionado próximo ao Estreito de Ormuz, porta de entrada do Golfo Pérsico (PEHRSON, 2006); o porto de Hambantota, Sri Lanka, que também poderá prestar apoio a MEPL e está localizado estrategicamente entre o Mar da Arábia e a Baía de Bengala, sendo uma posição importante para o controle das LCM (KAPLAN, 2013); além da potencial parceria com o Djibouti, para instalação de uma base naval, cujo porto de Obock já é usado pela MEPL como ponto de reabastecimento de seus navios para apoio as missões anti-pirataria em curso no Golfo de Aden (BAKER, 2015).

Conforme Kaplan (2013), a construção do gasoduto e do oleoduto desde o porto de Gwadar no Paquistão até o leste da China permitirá que as importações chinesas de petróleo evitem o Estreito de Málaca. Além disso, essa posição poderá ser usada como ponto de entrada da força naval chinesa no Oceano Índico, pois está estrategicamente posicionada nas proximidades do Golfo Pérsico e da costa indiana. Do mesmo modo, a parceria com Mianmar permite aos chineses utilizar o porto de Sittwe como ponto de partida para MEPL no extremo leste do Oceano Índico e a estrutura de oleoduto e gasoduto permitirá escoar parte das importações chinesas de petróleo e gás do Oriente Médio e África diretamente para o território chinês, evitando o Estreito de Málaca.

Já segundo Zubir (2004), como parte do esforço chinês para proteger e prover uma alternativa para as suas LCM que passam pelo Estreito de Málaca, a China vem construindo uma infraestrutura estratégica em Miamar, que inclui estradas, redes de comunicação e de inteligência, e bases militares. Os sistemas de inteligência eletrônicos estão instalados na Ilha Grande Coco na Baía de Bengala, em Sittwe e em Zedetkyi Kyun ao largo da costa de Miamar com a finalidade de reconhecimento marítimo e inteligência para monitorar qualquer atividade no Estreito de Málaca e no Oceano Índico, que possa ameaçar a segurança de suas LCM. A infraestrutura de inteligência da China construída em Miamar também está relacionada ao seu passo estratégico para combater a influência da Índia no Sudeste Asiático.

Dessa forma, a RPC está construindo parcerias estratégicas com Estados da ROI e desenvolvendo a capacidade de estabelecer presença e prestar apoio ao longo das suas LCM que ligam os portos do Estado chinês ao Oriente Médio. No entanto, segundo Barber (2011), pode-se prever que essas parcerias seriam muito improváveis e dificultadas, caso a RPC assumisse uma postura expansionista, em vez da diplomacia que vem fazendo.

Além disso, as relações diplomáticas e a modernização da força naval prevista na EMC suportam a política energética da China, já que visa a manter a segurança das LCM dos recursos energéticos, o que seria uma motivação por trás do Colar de Pérolas.

De acordo com Mahadevan (2014), a teoria do Colar de Pérolas postula que, sob o pretexto de construir infraestruturas marítimas ao longo da periferia da ROI, a RPC pode chegar a acordos secretos com os governos locais para criar instalações de dupla utilização que proporcionariam um quadro favorável para o estabelecimento posterior de bases navais. Na verdade, o interesse de Pequim na ROI surgiu desde que o Estado se tornou importador de petróleo e a maior parte desse recurso passou a vir dessa região. Isso pode ser devido ao reconhecimento chinês da necessidade de ganhar aliados contra uma possível contenção

estratégica pelos EUA em caso de conflito. Pequim pode ter usado o argumento de proteger suas rotas marítimas para encobrir a sua entrada na ROI como um imperativo econômico, contornando assim uma ideia expansionista pelo seu compromisso de ascensão pacífica.

No entanto, também existe a ideia expansionista encoberta, de acordo com Han Xudong, professor da Universidade de Defesa Nacional, a construção de instalações comerciais ao longo da ROI é realmente apenas um primeiro passo para a construção de uma base militar no futuro. Para os estrategistas chineses, a China deve, em primeiro lugar, se concentrar em formar alianças e estabelecer pontos de apoio comerciais no exterior, em seguida, discutir o estabelecimento de futuras bases navais nesses pontos, pois, para eles, é necessário que a China tenha suas próprias bases navais no exterior com o objetivo de salvaguardar os seus interesses de expansão (CONRAD, 2012).

O fato de o Oceano Índico ser um corredor de trânsito vital para a RPC fornece fortes razões para estabelecer uma presença permanente na região. Além do mais, os Estados da ROI beneficiados veem os investimentos chineses em infraestrutura como boa perspectiva econômica a nível nacional. (MAHADEVAN, 2014).

A crescente atenção da China para a região visa a manter o crescimento de sua economia e a garantir a segurança de suas LCM, sua maior vulnerabilidade. Por isso estabeleceu o Colar de Pérolas, para aliviar sua enorme dependência do Estreito de Málaca, que pode ser interrompido, em caso de conflito, por meio de um bloqueio naval estadunidense ou indiano. Por isso, a RPC está procurando dispersar seu abastecimento energético criando rotas alternativas para abastecer seu território, especialmente através dos portos no Paquistão e em Míamar.

Além disso, a RPC também considera como mais uma alternativa para evitar o trânsito pelo Estreito de Málaca, a construção de um canal pelo Istmo de Kra, criando uma rota sob seu controle. Outra opção seria estabelecer portos, refinarias, terminais de gás

natural, etc., de ambos os lados do Istmo, conectando essas instalações mediante um corredor comercial que incluiria gasodutos, oleodutos, via férrea e rodovia, onde os custos de transporte de petróleo seriam reduzidos. Assim, essa região se converteria, sem dúvida, na pérola mais importante do colar chinês e em uma zona econômica especial de importância global. Ademais, a China custearia, nesse ponto, refinarias, instalações portuárias completas e uma base naval, como parte de sua estratégia de segurança energética e de construção de bases avançadas. Contudo, ambos os projetos se encontram atualmente estagnados, devido às preocupações ambientais e pressões políticas dos Estados Ocidentais (VÁZQUEZ; FERNANDES, 2014).

Por conseguinte, conforme tudo que foi analisado neste capítulo, pode-se constatar que a China tem usado um pretexto pacífico para se inserir na ROI, por meio de acordos comerciais com Estados dessa região. Assim, ela vem se introduzindo em posições geográficas que poderão ser essenciais para uma Estratégia Naval bem sucedida e usadas como ponto de partida e de apoio para projeção de poder.

À luz dos pressupostos teóricos de Mahan, que ainda são relevantes hoje, a China continuará perseguindo a proteção dos seus interesses além mar, conseguindo, de forma pacífica, bases de apoio em posições geográficas estratégicas para aumentar e fortalecer sua presença na ROI, o que já vem fazendo por meio da formação do seu Colar de Pérolas. Dessa forma, consolidará o seu status de potência regional e, portanto, empenhar-se-á em atingir todos os símbolos associados a esse conceito. Esses argumentos justificam-se com as parcerias com Estados párias³⁴ e o estabelecimento de pontos de apoio no exterior, que podem ser revertidos em bases militares no futuro.

³⁴ Estado pária é um Estado, cuja conduta é considerada fora das normas internacionais de comportamento, perdendo a credibilidade e a legitimidade por parte ou por toda a comunidade internacional. Nota do autor.

Seguindo os pressupostos de Mahan, a China foca a manutenção das suas LCM na ROI, porém na Estratégia do Colar de Pérolas espalha seus pontos de apoio ao longo do Oceano Índico, procurando poder operar a partir de linhas de comunicação interiores ligadas diretamente ao seu território por vias terrestres. Dessa maneira, procura diversificar sua logística e o que permite o fluxo contínuo de abastecimento, para fugir de eventuais gargalos como o Estreito de Málaca. Entretanto, a RPC abre mão da concentração, considerado por Mahan como princípio fundamental da guerra no mar.

5 CONCLUSÃO

Baseando-se nos pressupostos teóricos do Almirante Mahan, que aplicava a generalização dos assuntos e das situações vigentes à época para persuadir as pessoas e, dessa forma, poderia ser adaptada para qualquer época, um Estado, que pretendesse manter sua autonomia e crescimento econômico sustentável, deveria possuir um Poder Marítimo forte, comprometido com o aumento da prosperidade e a afirmação internacional. Para esse fim, dever-se-ia ter uma grande marinha mercante, responsável por transportar as riquezas acumuladas, e um Poder Naval com mobilidade capaz de controlar e proteger suas LCM de interesse, das quais dependeriam seu desenvolvimento interno e a expansão dos seus interesses comerciais.

Para Mahan, um Poder Naval ativo funcionaria como um instrumento político e diplomático para a manutenção do seu comércio exterior livre e seguro por todas as suas rotas marítimas. Por isso, para proteger e controlar o comércio marítimo, o Estado deveria possuir posições chaves e pontos de apoio ao longo das suas LCM, evitando qualquer interrupção por parte de uma força adversária. Além disso, os pontos de apoio poderiam ser militares ou de carácter comercial, ou, ainda, capaz de realizar as duas funções tanto na paz como na guerra. Observou-se que a RPC vem empregando essas ideias na consecução de sua Estratégia Naval para a ROI.

Na busca pelo desenvolvimento pacífico sem buscar a hegemonia ou expansão, mas pautado na defesa de seus interesses, a RPC vem tornando transparente suas intenções militares com a divulgação dos seus LBD que mostram nitidamente uma política de defesa, a fim de minimizar as interpretações unidimensionais de suas ações por outros Estados. Faz-se mister destacar que a RPC vem priorizando o uso da sua diplomacia sem, no entanto, descuidar de seu Poder Naval, que, em caso extremo, poderá ser usado para fazer valer seus interesses marítimos, econômicos e territoriais.

Assim, a partir da década de 1980, a evolução da Estratégia Naval da China ocorreu simultaneamente pela estabilidade das suas fronteiras terrestres e pela necessidade de expansão dos interesses externos em conjunto com a proteção das LCM vitais para manter o desenvolvimento ora em curso. Com isso, a MEPL começou a ser priorizada, permitindo o crescimento da Força de forma sustentável ao adquirir novos meios com tecnologia própria, para atuar e operar na defesa do seu tráfego marítimo de maneira independente, tornando-se uma marinha de águas azuis. Dessa forma, a China passou a valorizar o papel do Poder Naval como elemento fundamental na defesa dos interesses nacionais no exterior.

Nesse contexto, a ROI vem ganhando importância para a RPC, já que, para manter o crescimento de sua economia, deve garantir a segurança de suas LCM, pois a maioria de suas necessidades de recursos energéticos é suprida pelo tráfego mercante que passa por essa região. Por isso, estrategistas chineses vêm demonstrando preocupação e expressando a necessidade de aumento da presença da RPC na região, principalmente, devido ao crescimento naval da Índia e ao domínio estadunidense, já que podem conduzir à interrupção das LCM chinesas em caso de conflito.

Seguindo esse pensamento, apesar de a localização geográfica trazer implicações estratégicas desfavoráveis, a RPC vem expandindo seu Poder Naval na ROI, mas, em paralelo, está procurando diversificar as formas de suprir o seu território com recursos energéticos. Para isso, vem criando estratégias alternativas, como o estabelecimento do Colar de Pérolas, que possibilita inserir pontos de apoio, tanto comercial quanto militar, pela região da ROI, conferindo à sua Força Naval uma capacidade de operar além do seu litoral, e até ligando diretamente o litoral dessa região ao território chinês, visando a evitar o principal gargalo das suas LCM, o Estreito de Málaca, enquanto equipa e fortalece a MEPL.

Contudo, apesar de a RPC construir pontos de apoio ao longo do litoral do Oceano Índico, ela não terá capacidade de suplantar, totalmente, com oleodutos e gasodutos

terrestres o transporte marítimo dos seus recursos energéticos, continuando dependente das LCM que passam pelo Estreito de Málaca.

Conclui-se, portanto, que a fim de atingir os objetivos da EMC, a MEPL vem evoluindo sua Estratégia Naval ao longo das últimas décadas, ao vislumbrar a necessidade de efetuar uma mudança doutrinária no emprego de seus meios, para atuar em ambientes marítimos afastados como a ROI, de acordo com os interesses políticos e estratégicos do Estado. Por isso, mesmo a China dispersando suas forças ao se instalar em diversos pontos do Oceano Índico com a estratégia do Colar de Pérolas, em lugar de beneficiar a concentração da Força Naval, que para Mahan seria o princípio fundamental da guerra no mar, ela tem procurado adquirir uma vantagem estratégica em relação a outros Estados ao possuir posições de apoio ou bases navais próximas a pontos chaves de confluência das LCM, privilegiando a centralidade do Poder Marítimo como chave da estratégia naval. Assim, o estabelecimento de bases de apoio ao longo de suas LCM na ROI são as maiores evidências de que os chineses passaram da teoria à prática em relação aos pressupostos formulados por Mahan.

Por fim, sugere-se, como valiosa oportunidade de estudo futuro de pesquisa, analisar as ações que a Índia poderia adotar para se contrapor ao aumento da influência da RPC tanto militar quanto econômica na ROI.

REFERÊNCIAS

BAKER, Benjamin David. Where is the 'string of pearls' in 2015? *The Diplomat*, 05 out 2015. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2015/10/where-is-the-string-of-pearls-in-2015/>>. Acesso em: 14 jul. 2016.

BARBER, Nathaniel; COE, Kieran; STEFFES, Victoria; WINTER, Jennifer. *China in the Indian Ocean: Impacts, Prospects, Opportunities*. Madison. US Government's Office of South Asia Policy, spring 2011.

BLASKO, Dennis J. *The 2015 Chinese defense white paper on strategy in perspective: maritime missions require a change in the PLA mindset*. China Brief, v. 15: 3-7, 2015. Disponível em: <http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=43974&cHash=d67db88687507367b668f71cd4199603#.V2a8MRL-XG4>. Acesso em: 17 abr. 2016.

BRASIL. Estado Maior da Armada. EMA-305. *Doutrina Básica da Marinha*. 2 rev. Brasília: 2014.

CHANG, Felix K. *Strategic intentions: China's military strategy white paper, 2015*. Disponível em: <<http://www.fpri.org/geopoliticus/2015/05/strategic-intentions-chinasmilitary-strategy-white-paper>>. Acesso em: 15 abr. 2016.

CHINA. *China's military strategy*. Beijing, CN: State Council Information Office of the People's Republic of China, 2004.

_____. *China's military strategy*. Beijing, CN: State Council Information Office of the People's Republic of China, 2015.

CHOWDHURY, Sarwar Jahan. *The race for dominance in Indian Ocean: is there danger for smaller nations?* Peace and security review. Bangladesh, v. 6, n. 12, Second Quarter, 2014, p.63-83. Disponível em: <<https://www.files.ethz.ch/isn/184442/Peace%20and%20Security%20Review,%202nd%20Quarter,%202014.pdf>>. Acesso em: 05 jul. 2016.

CHUNYU, Huang. *Naval strategy*. Master of Military Studies Programme, Nanjing: Naval Command College of People's Liberation Army Navy, 2013.

COLE, Bernard D. The history of the twenty-first-century Chinese navy. *Naval War College Review*, Newport v. 67, n. 3, p. 43-62, 2014. Disponível em: <<https://www.usnwc.edu/getattachment/5c20e42d-5309-4644-8bf7-ea7932f99a49/The-History-of-the-Twenty-First-Century-Chinese-Na.aspx>>. Acesso em: 26 Abr. 2016.

CONRAD, Martin E. *Does China need a “string of pearls”?* Monterey, set. 2012. Disponível em: <http://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/17346/12Sep_Conrad_Martin.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 05 jun. 2016.

COUTHOU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de estratégia*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra, 2010.

GHOSH, P. K. Game changers? Chinese submarines in the Indian Ocean. *The Diplomat*, 06 jul. 2015. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2015/07/game-changers-chinese-submarines-in-the-indian-ocean/>>. Acesso em: 28 abr. 2016.

HARTNETT, Daniel. *The father of the modern chinese navy - Liu Huaqing*. Center for International Maritime Security. CIMSEC. 2014. Disponível em: <<http://cimsec.org/father-modern-chinese-navy-liu-huaqing/13291>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

HOLMES, James R.; YOSHIHARA, Toshi. *Chinese naval strategy in the 21st century*. Nova Iorque: Routledge, 2009.

JASH, Amrita. *China in the Indian Ocean: strategic interests and policies*. Nova Deli, p. 1-15, 2015. Disponível em: <http://www.academia.edu/10963929/CHINA_IN_THE_INDIAN_OCEAN_STRATEGIC_INTERESTS_AND_POLICIES>. Acesso em: 14 jun. 2016.

JOHNSTON, Corey S. *Transnational pipelines and naval expansion: examining China’s oil insecurities in the Indian Ocean*. Monterey, jun. 2008. Disponível em: <http://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/4124/08Jun_Johnston.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 18 maio 2016.

KAPLAN, Robert D. Center stage for the 21st century: power plays in the Indian Ocean. *Foreign Affairs*, v. 88, n. 2, p. 16-32, 2009. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2009-03-01/center-stage-21st-century>>. Acesso em: 06 abr. 2016.

_____. *The revenge of geography: what the map tells us about coming conflicts and the battle against fate*. Nova Iorque: Random House, 2013.

KUMAR, Deepak. A competição no Oceano Índico à luz do emergente triângulo estratégico. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, n. 14, p. 123-153, 2009. Disponível em: <[https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2009/A competição no oceano índico à luz do emergente triângulo estratégico – Deepak Kumar.pdf](https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2009/A%20competi%CC3a7%CC3o%20no%20oceano%20%CC80%CC81%CC80%20%CC80%CC81%CC80%20-%20Deepak%20Kumar.pdf)>. Acesso em: 05 abr. 2016.

LI, Nan. The evolution of China's naval strategy and capabilities: from “near coast” and “near seas” to “far seas”. *Asian Security*. Nova Iorque, v. 5, n. 2, p. 144-169, 2009. Disponível em: <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjL_tj35dfNAhVGCpAKHXFJAKsQFggeMAA&url=http%3A%2F%2Fkms2.isn.ethz.ch%2Fserviceengine%2Ffiles%2FESDP%2F144145%2Fichaptersection_singledocument%2Fcf0bd719-7692-443f-bfa6-56a9e7ec3a7a%2Fen%2FChapter%2B5.pdf&usg=AFQjCNFmO4ZnUhqN7B52u7YQf6-ZAQvx_ww&sig2=CJIDXZ_ywD7Qo7yv8Gku6g>. Acesso em: 20 jun. 2016.

MAHADEVAN, Prem. China in the Indian Ocean: part of a larger PLAN. *CSS Analyses in Security Policy*. Zurich: Center for Security Studies (CSS), n. 156, jun. 2014. Disponível em: <<http://www.css.ethz.ch/en/publications/css-analyses-in-security-policy.html>>. Acesso em: 26 abr. 2016.

MAHAN, Alfred Thayer. *The interest of American in sea power, present and future*. Boston, 1897 apud PARET, Peter. *Construtores da estratégia moderna*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001.

_____. *Retrospect and prospect*, 18; *carta de Mahan para Ashe, 26 de julho de 1884, Seager e Maguire, Letters and Papers, 1:154; Mahan, Influence # 1, 29-87 apud PARET, Peter. Construtores da estratégia moderna*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001.

_____. *Naval strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. Boston: Little, Brown and Company, 1911 apud HOLMES, James R. and YOSHIHARA, Toshi. *Chinese Naval Strategy in the 21st Century*. Nova Iorque: Routledge, 2009.

_____. *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. Louisiana: Pelican Publishing Company, Inc., 2003.

_____. *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Company, 1980 Apud JASH, Amrita. *China in the Indian Ocean: strategic interests and policies*, 2015. Disponível em: <http://www.academia.edu/10963929/CHINA_IN_THE_INDIAN_OCEAN_STRATEGIC_INTERESTS_AND_POLICIES>. Acesso em: 14 jun. 2016.

McDEVITT, Michael. China's far sea's navy: the implications of the “open seas protection” mission. *A paper for the “China as a maritime power” conference*, Airlington, abr. 2016. Disponível em: <https://www.cna.org/cna_files/pdf/China-Far-Seas-Navy.pdf>. Acesso em: 05 jul. 2016.

MULVENON, James; YANG, Andrew. *The People's Liberation Army as organization*. Santa Monica: RAND, 2002. Disponível em: <http://www.rand.org/pubs/conf_proceedings/CF182/>. Acesso em: 25 jul. 2016.

O'ROURKE, Ronald. *Maritime territorial and exclusive economic zone (EEZ) disputes involving China: issues to Congress*. Washington: Congressional Research Service, 03 jun. 2014. Disponível em: <[http://fas.org/sgp/crs/row/R42784 .pdf](http://fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf) >. Acesso em: 23 jul.2016.

PARET, Peter. *Construtores da estratégia moderna*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001.

PAUTASSO, Diego; OLIVEIRA, Lucas Kerr de. A segurança energética da China e as reações dos EUA. *Contexto Internacional*, Rio de Janeiro, v. 30, n. 2, maio/ago, 2008. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-85292008000200004>>. Acesso em: 15 maio 2016.

PEHRSON, Christopher J. String of pearls: meeting the challenge of China's rising power across the asian littoral. *Carlisle papers in security strategy*, Carlisle, jun. 2006. Disponível em: <<http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a451318.pdf>>. Acesso em: 14 jul. 2016.

RIBEIRO, Antônio Silva. Mahan e as marinhas como instrumento político. *Actas do XI Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2010. Disponível em: <www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=569>. Acesso em: 04 Jun. 2016.

SHAOFENG, Chen. China's self-extrication from the "Malacca Dilemma" and implications. *International Journal of China Studies*, Pequim, v. 1, n. 1, p 1-24, jan. 2010. Disponível em: <<http://ics.um.edu.my/images/ics/IJCSV1N1/chen.pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2016.

SILVA, Wendell W. Cristy e. Evolução da doutrina militar chinesa: de Deng Xiaoping até 2010. In: *Encontro estudual da Associação Brasileira de Estudos de Defesa*. João Pessoa: Anais do ABED-PB, 2012. Disponível em:<<http://www.abedpd.org/anais/index.php/2012/article/view/28>>. Acesso em: 16 jun. 2016.

SIMPSON, B. Mitchell. *Guerra, estratégia y poder marítimo*. 2. ed. Buenos Aires: Instituto de publicaciones navales, 1986.

SMITH, Jeff M. Beware China's grand strategy. *Foreign Affairs*, 20 maio 2015. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-20/beware-chinas-grand-strategy>>. Acesso em: 16 maio 2016.

TOSTA, Octávio. *Teorias geopolíticas*. 1. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

VARACALLI, Thomas F. X. National interest and moral responsibility in the political thought of admiral Alfred Thayer Mahan. *Naval War College Review*, Newport, v. 69, n. 2, p. 108-127, mar./jun. 2016. Disponível em: <<https://www.usnwc.edu/getattachment/59289420-220f-436b-af50-bce0d3ec211b/NationalInterest.aspx>>. Acesso em: 21 jun. 2016.

VÁZQUEZ, Daniel Day; FERNANDES, Marcos Vinícius da Silva Dantas. A rota da seda, o colar de pérolas e a competição pelo Índico (Parte 1/3). *Artigo Revista de Geopolítica*, v. 4, n. 2, p. 127-154, jul./dez. 2013. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/download/92/91>>. Acesso em: 28 abr. 2016.

_____. A rota da seda, o colar de pérolas e a competição pelo Índico (Parte 3/3). *Artigo Revista de Geopolítica*, v. 5, n. 2, p. 129-180, jul./dez. 2014. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/download/114/113>>. Acesso em: 16 jul. 2016.

ZUBIR, Mokhzani. The strategic value of the Strait of Malacca. *Analysis paper, Maritime Institute of Malaysia*, 2004. Disponível em: <<http://library.utm.edu.my/e-melaka/koleksi%20melaka/geografi/ThestrategicvalueoftheStraitofMalacca.pdf>>. Acesso em: 24 jun. 2016.

WENMU, Zhang. Sea power and China's strategic choices. *China Security*, Pequim, n. 2, dez. 2006. Disponível em: <<http://www.issuelab.org/resources/372/372.pdf>>. Acesso em: 11 jul. 2016.

ILUSTRAÇÕES



FIGURA 1 - Mapa com as principais áreas marítimas reivindicadas pela República Popular da China nos Mares do Sul e do Leste da China.
Fonte: O'ROURKE, 2014, p. 10.

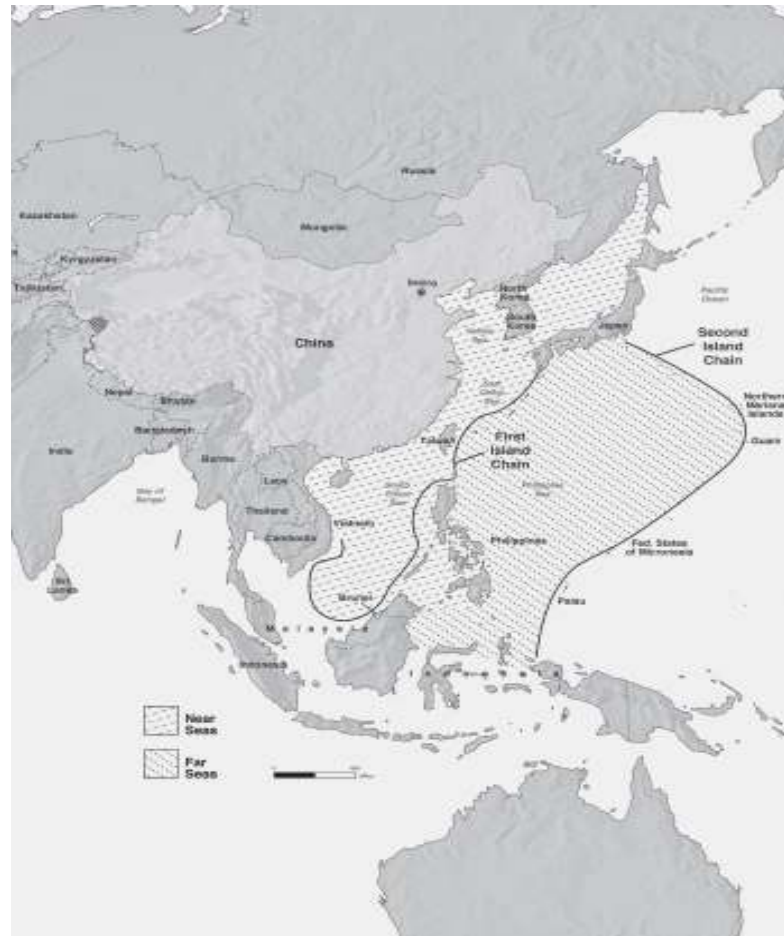


FIGURA 2 - Mapa com a Primeira Cadeia de Ilhas, *First Island Chain*, e Segunda cadeia de ilhas, *Second Island Chain*
 Fonte: LI, 2009, p. 117.



FIGURA 3 - Mapa da Região do Oceano Índico.
 Fonte: KAPLAN, 2009, p.17.



FIGURA 4 - Rotas chinesas de importação de petróleo e gás natural e oleoduto/gasoduto Míamar (Burma) - China

Fonte: DOD, U. S. Annual Report to Congress, Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2015. Disponível em: <http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2015_China_Military_Power_Report.pdf>. Acesso em: 06 abr. 2016.



FIGURA 5 - Mapa da Região do Oceano Índico com os Estreitos de Málaca, de Sunda e de Lombok

Fonte: SHAOFENG, 2010, p.21.



FIGURA 6 - Mapa do corredor energético Paquistão - China
 Fonte: <<https://isape.wordpress.com/2015/04/25/o-plano-chines-para-a-infraestrutura-do-paquistao/>>.



Figura 7 - Mapa do Istmo de Kra
 Fonte: VÁZQUEZ; FERNANDES, 2014, p. 143.



FIGURA 8 - Mapa do Colar de Pérolas chinês

2. Sanya (Ilhas Hainan, China);
3. Ilha Woody (Ilhas Parcel);
6. Istmo de Kra (Tailândia);
8. Sittwe (Miamar);
9. Chittagong (Bangladesh); e
10. Hambantota (Sri Lanka);
12. Gwadar (Paquistão).

Fonte: VÁZQUEZ; FERNANDES, 2013, p. 128.

Evolução da produção e do consumo de petróleo da China - 1980 a 2012

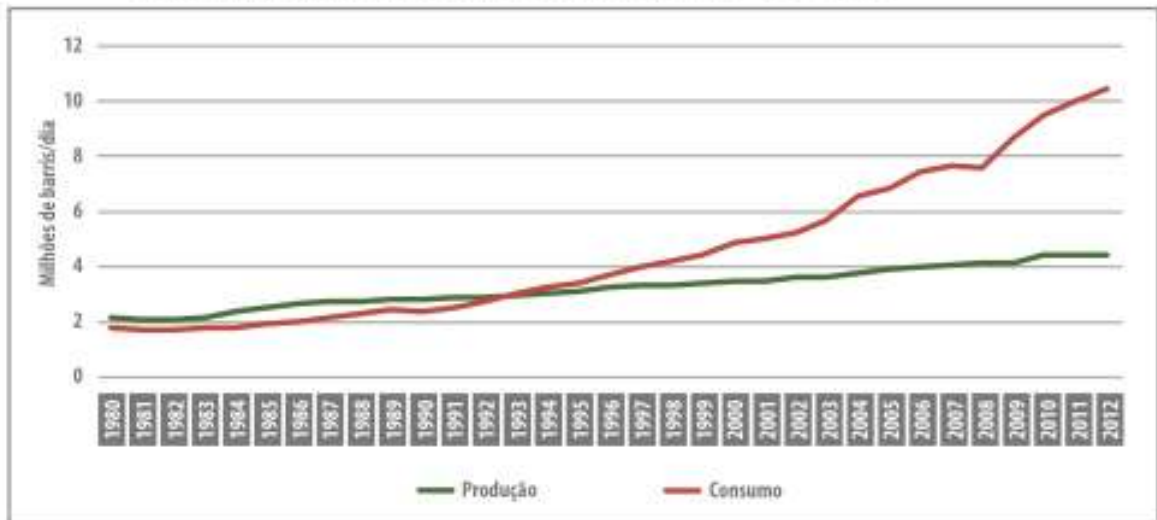
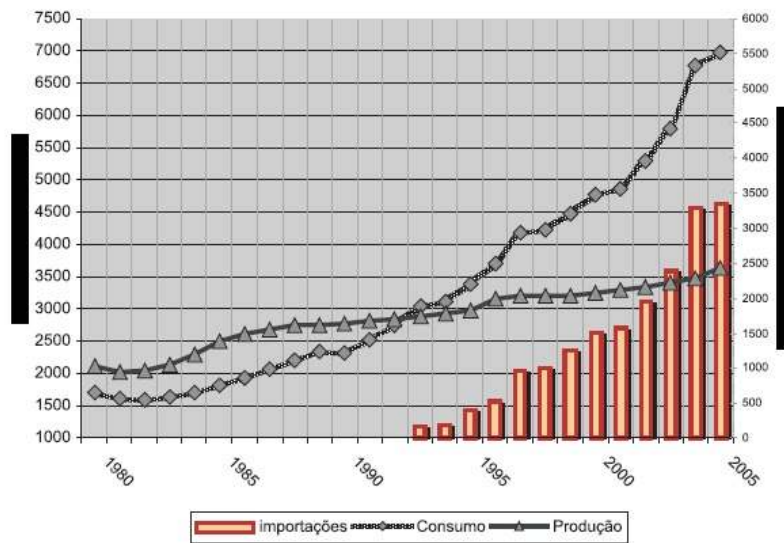


GRÁFICO 1 – Produção e Consumo de petróleo da China no período de 1980 a 2012

Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/?dw=73131>>. Acesso em: 28 jul. 2016.

Produção, Consumo e Importação de Petróleo pela China*



* A produção e o consumo estão representados na escala da esquerda, enquanto a escala da direita corresponde ao volume total das importações por ano.

GRÁFICO 2 - Produção, Consumo e Importação de petróleo pela China entre 1980 e 2005

Fonte: PAUTASSO; OLIVEIRA, 2008, p. 374.