

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CEL AV (FAB) LUIZ FELIPE THOMAZ GOMES ARAUJO

A INICIATIVA DA NOVA ROTA DA SEDA

A Estratégia Marítima Chinesa à luz de Alfred Thayer Mahan

Rio de Janeiro

2022

CEL AV (FAB) LUIZ FELIPE THOMAZ GOMES ARAUJO

A INICIATIVA DA NOVA ROTA DA SEDA
A Estratégia Marítima Chinesa à luz de Alfred Thayer Mahan

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval,
como requisito parcial para a conclusão do
Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (RM1) Otacílio Bandeira
Peçanha

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2022

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço à Deus por sempre me abençoar e iluminar meus caminhos, tornando possível concluir mais uma etapa de minha vida.

Agradeço ao CMG (RM1) Otacílio Bandeira Peçanha, pelo valioso trabalho de orientação prestado a mim, durante a produção deste trabalho, o qual atendeu às minhas dúvidas, independente dos momentos, sempre com dedicação, entusiasmo e ricas sugestões, as quais muito contribuíram para a construção do meu conhecimento.

Ao CMG (RM1) Alexandre Motta de Sousa, Encarregado do CPEM, pela amizade, orientações e compreensão.

Aos companheiros da turma CPEM 2022, em especial aos CMG De Luca e CMG Aduino, pela amizade e fidalguia durante esse ano de muito trabalho.

Aos amigos Oficiais-alunos extra-marinha, Cel Av (FAB) Sobral, Cel Int (FAB) Lages, Cel Art (EB) Theophilo e PF Renato, bem como a todos que de alguma maneira colaboraram para a realização desse trabalho, pelo companheirismo e apoio.

À Escola de Guerra Naval, à Marinha do Brasil e à Força Aérea Brasileira, pela oportunidade oferecida no aprimoramento pessoal e profissional.

Aos instrutores e professores, pelos conhecimentos ministrados e debates em aula.

Ao meu querido filho Luka, e aos meus pais, Luiz Octavio e Marília, pelo apoio incondicional de sempre. Agradeço a paciência e a compreensão durante esse período de desafios.

RESUMO

Esse trabalho tem como objetivo analisar a influência de Alfred Thayer Mahan na concepção da nova Estratégia Marítima da República Popular da China, a partir do estabelecimento da iniciativa da Nova Rota da Seda. Essa iniciativa se apresenta como um megaempreendimento transcontinental que, de acordo com o governo chinês, é a ação mais significativa da política externa da República Popular da China para o mundo, no século XXI. Trata-se de um instrumento de promoção às relações comerciais de longo prazo e, possivelmente, permanentes, por meio da construção de várias infraestruturas nos Estados envolvidos no projeto, de forma a otimizar o intercâmbio dos diversos recursos, com o viés e discurso de cooperação mútua, harmonia e desenvolvimento conjunto de prosperidade e multilateralismo. O crescimento econômico chinês, bem como a prosperidade e bem-estar proporcionados à sua população, dependem exclusivamente da segurança energética e da segurança alimentar. Para isso, o governo precisa prover a manutenção de seu comércio exterior e do fluxo constante de matérias primas e combustíveis para suas empresas, e principalmente de alimentos ricos em proteínas, para complementar a produção interna, destinada aos seus 1,4 bilhão de habitantes. A política da Iniciativa da Nova Rota da Seda, lançada pelo presidente Xi Jinping em 2013, procura manter por vias continentais e marítimas, o fluxo vital de recursos energéticos, matérias primas e *commodities* imprescindíveis para a China. A manutenção e segurança das linhas de comunicação marítima de interesses chineses passaram a ser prioridade para sua marinha, entre o Mar Mediterrâneo, Golfo Pérsico e Estreito de Malaca, ao Mar do Sul da China. A República Popular da China vem crescendo economicamente e militarmente, reassumindo seu papel de liderança regional. Esse fator motivou o grande investimento do governo de Xi Jinping nas Forças Armadas Chinesas, em especial, na Marinha do Exército de Libertação Popular, que em 2020 superou a marinha estadunidense em quantidade de meios, mas que ainda está longe de alcançar a capacidade combativa dela. O crescimento acelerado de sua marinha vem causando desequilíbrio de poder na região do Indo-Pacífico, principalmente no Mar do Sul da China e Mar da China Oriental.

Palavras-chave: Nova Rota da Seda; Rota da Seda Marítima; Linhas de Comunicação Marítima; Marinha do Exército de Libertação Popular; Estratégia Marítima.

ABSTRACT

This work aims to analyze the influence of Alfred Thayer Mahan in the conception of the new Maritime Strategy of the People's Republic of China, from the establishment of the New Silk Road initiative. This initiative presents itself as a transcontinental mega-enterprise that, according to the Chinese government, is the most significant foreign policy action of the People's Republic of China for the world in the 21st century. It is an instrument to promote long-term and, possibly, permanent trade relations, through the construction of various infrastructures in the States involved in the project, in order to optimize the exchange of various resources, with the bias and discourse of cooperation. mutual, harmony and joint development of prosperity and multilateralism. Chinese economic growth, as well as the prosperity and well-being provided to its people, depend exclusively on energy security and food security. For this, the government needs to provide for the maintenance of its foreign trade and the constant flow of raw materials and fuels for its companies, and mainly of foods rich in proteins, to complement the internal production, destined to its 1.4 billion inhabitants. The policy of the New Silk Road Initiative, launched by President Xi Jinping in 2013, seeks to maintain the vital flow of energy resources, raw materials and essential commodities to China through continental and maritime routes. The maintenance and security of the maritime communication lines of Chinese interests became a priority for its navy, between the Mediterranean Sea, the Persian Gulf and the Strait of Malacca, to the South China Sea. The People's Republic of China has been growing economically and militarily, reassuming its regional leadership role. This factor motivated the large investment by the Xi Jinping government in the Chinese Armed Forces, in particular, in the People's Liberation Army Navy, which in 2020 surpassed the US navy in terms of resources, but which is still far from reaching its combat capacity. . The rapid growth of its navy has caused a power imbalance in the Indo-Pacific region, particularly in the South China Sea and East China Sea.

Keywords: New Silk Road; Maritime Silk Road; Sea Lines of Communication; People's Liberation Army Navy; Maritime Strategy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa da antiga Rota da Seda.....	25
Figura 2 – A Nova Rota da Seda.....	26
Figura 3 – Investimentos nos países da Nova Rota da Seda – 2013 a 2019.....	30
Figura 4 – Países participantes da iniciativa da Nova Rota da Seda.....	31
Figura 5 – Rotas marítimas, condições de gelo e ZEE do Ártico.....	32
Figura 6 – Top 10 – Maiores portos de contêineres do mundo 2020 Vs. 2016.....	44
Figura 7 – Os meios navais da Marinha do Exército de Libertação Popular.....	48
Figura 8 – Principais unidades navais da Marinha do Exército de Libertação Popular.....	50
Figura 9 – Divisão da produção naval mercante em 2020.....	52
Figura 10 – Os principais pontos de estrangulamento (<i>chokepoints</i>) mundiais.....	55
Figura 11 – O Colar de Pérolas.....	57

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ASEAN	<i>Association of Southeast Asian Nations</i>
EMC	Estratégia Marítima Chinesa
ELP	Exército de Libertação Popular
EUA	Estados Unidos da América
LCM	Linhas de Comunicação Marítima
MELP	Marinha do Exército de Libertação Popular
MSC	Mar do Sul da China
NRS	Nova Rota da Seda
PCC	Partido Comunista da China
PIB	Produto Interno Bruto
PPP	Paridade de Poder de Compra
RPC	República Popular da China
RSM	Rota da Seda Marítima
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 REFERENCIAL TEÓRICO	15
3 A INICIATIVA DA NOVA ROTA DA SEDA	24
4. A NOVA ROTA DA SEDA E A ESTRATÉGIA MARÍTIMA CHINESA.....	34
4.1 O Retorno da China ao cenário geopolítico mundial	34
4.2 A segurança energética e a segurança alimentar como objetivos nacionais da China.....	38
4.3 O Comércio	41
4.4 O Poder Marítimo	46
4.5 O controle dos pontos de estrangulamento	54
4.6 Colônias	56
4.7 A questão Polar.....	59
4.8 O caráter do governo.....	61
5 CONCLUSÃO	63
BIBLIOGRAFIA	67

1 INTRODUÇÃO

“Agora estamos marchando a passos confiantes em direção à segunda meta centenária de transformar a China em um grande país socialista moderno em todos os aspectos. A imagem que a China apresenta hoje ao mundo é de uma nação próspera que está avançando com um impulso imparável em direção à revitalização” (JINPING, 2021).¹

Nas últimas décadas, a República Popular da China (RPC) passou por um processo de grande evolução em sua estratégia marítima. Essas mudanças atingiram todas as esferas do poder marítimo, desde a reformulação de doutrinas e organização, até a rápida modernização e ampliação de seu poder naval.

Em resposta à expansão dos interesses nacionais e às mudanças da geopolítica em seu entorno, a liderança do país, exercida pelo Partido Comunista Chinês (PCC), percebeu a necessidade de voltar sua atenção ao mar, considerando a importância dele como um componente cada vez mais crítico em sua estrutura econômica e de segurança nacional. Há muito que o país estava voltado para importantes questões de segurança interna, o que refletiu na falta de investimentos e preocupação com assuntos marítimos.

A preocupação e a sensibilidade às questões fronteiriças e de soberania na região são resultado, dentre outros fatores, dos fatos ocorridos no chamado “Século da Humilhação Nacional”, período conhecido de submissão da China frente ao imperialismo ocidental e japonês. Desde a ascensão do nacionalismo na década de 1920, o *Kuomintang*² e o PCC usaram esse conceito para caracterizar a experiência de perda de soberania da China, entre 1839 e 1949. Esse período da história Chinesa foi tão marcante para sua sociedade que os líderes chineses orientaram suas ações, sejam elas econômicas, sociais ou militares, no sentido de não experienciar novamente a perda de sua identidade e território.

¹ Discurso proferido por Xi Jinping, Secretário-Geral do Comitê Central do Partido Comunista da China (PCC), Presidente chinês e Presidente da Comissão Militar Central, durante cerimônia de celebração do centenário do PCC, realizada na Praça Tian'anmen em Beijing, em 1º de julho de 2021. Fonte: XINHUA, 2021.

² O *Kuomintang (KMT)* é o partido político dominante na República da China. O nome significa literalmente o Partido Popular Nacional Chinês, porém é mais frequentemente traduzido como o Partido Nacionalista Chinês. Foi fundado por Song Jiaoren e Sun Yat-Sen, logo após a Revolução Xinhai de 1911. Foi o partido no poder de 1928 até sua retirada para Taiwan em 1949, depois de ser derrotado pelo Partido Comunista da China (PCC) durante a Guerra Civil Chinesa (nota do autor).

Após 1949, o PCC conseguiu unificar a China, mas implementou uma série de desastrosas políticas econômicas e sociais. O Grande Salto para Frente – programa lançado entre 1958 e 1960 – visava transformar a China de um país agrícola atrasado em um país industrial, avançado e verdadeiramente socialista. No entanto, o resultado foi uma catástrofe que deixou o país empobrecido e matou cerca de 30 milhões de pessoas. Na década de 1960, foi lançada a Revolução Cultural que gerou um caos no país e deixou a China ainda mais pobre e isolada no mundo, especialmente depois do afastamento da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).

Uma mudança começou a ser delineada a partir de um encontro entre o presidente dos Estados Unidos da América (EUA), Richard Nixon, e o líder chinês, Mao Zedong, em fevereiro de 1972, o que levou à formação de uma aliança que isolou definitivamente a URSS e passou a reconfigurar a Ordem Mundial. No entanto, apenas após a morte de Mao Zedong e o início das implementações das políticas propostas por Deng Xiaoping, em dezembro de 1978, conhecidas por “reforma e abertura”, lançou a ascensão da China dos destroços da Revolução Cultural à primeira economia do mundo. Eram reformas liberalizantes, basicamente concessões ao capitalismo.

Como consequência, ocorreu uma mudança na reconfiguração do papel da China como nação, que possibilitou a maior transformação já ocorrida em um país, considerando tão curto espaço de tempo. O intuito foi de construir uma China “responsável, construtiva e previsível”, defendendo o desenvolvimento e crescimento econômico internacional, baseados na segurança coletiva. Os objetivos de Deng Xiaoping buscavam promover as exportações e proteger o mercado interno de forma conjunta, dando início às Zonas Econômicas Especiais, e à nova economia socialista de mercado, conhecida como “socialismo com características chinesas”.

A política do atual governo busca pelo rejuvenescimento da China e foi batizada pelo presidente Xi Jinping de "Sonho Chinês". Trata-se da aspiração nacional para reconfigurar a ordem mundial e levar a China a uma posição de liderança internacional. Durante a realização do 18º Congresso do PCC (2012), foram determinados marcos políticos ambiciosos e estabeleceram-se iniciativas para a China promover seu desenvolvimento global, fortalecer suas Forças Armadas e assumir um papel mais ativo nos assuntos globais.

Ainda no 18º Congresso do PCC, foi lançada a ideia dos “Dois Centenários”, que definiria um conjunto de metas para o país. A celebração do primeiro centenário referiu-se à

fundação do PCC, o qual completou 100 anos em 2021. Seu objetivo foi valorizar e massificar a estabelecida condição de uma sociedade próspera, em que milhões de cidadãos foram retirados da pobreza e a economia alcançou resultados que impressionaram o mundo. O segundo centenário, celebrando os 100 anos de fundação da RPC, em 2049, almeja a elevação da nação à condição de um país socialista moderno e democrático, com uma economia ainda mais forte e militarmente respeitado.

Nas últimas décadas, o campo geopolítico foi alterado principalmente por alguns fatores: as constantes alterações de cenário na questão de Taiwan, elevando o nível de tensão entre o governo central do país e a região autônoma; o aumento do comércio entre a China e os demais países do mundo, elevando o Mar do Sul da China (MSC) à condição de região de maior tráfego mercante do mundo; e a iniciativa da Nova Rota da Seda (NRS), que levou definitivamente a China a lançar, por terra e mar, seu domínio econômico a praticamente todos os continentes. Esse fato alterou profundamente a EMC, levando o governo a definir novos rumos para sua armada. No final da década de 1990, o país iniciou um programa para construir uma marinha moderna em um período relativamente curto.

A RPC quase sempre foi tratada como uma grande potência terrestre e continental. Essa percepção se deve a diversos fatores de natureza geográfica, social e política. Primeiramente, a China é um dos países com a maior área territorial do globo, com um território que se estende do nordeste ao sudeste asiático e da Ásia Central ao Extremo Oriente. Os chineses também são os mais numerosos do mundo, com uma população que ultrapassa 1,4 bilhão de pessoas (CIA, 2020). Essa percepção se deve também a algumas características político e ideológicas da China.

A ideologia Maoísta, propagada e defendida pelo PCC, dava ênfase às massas proletárias como principal meio de transformação social, o que levou, gradativamente, ao favorecimento do exército e das forças terrestres em detrimento das demais. Por último, algumas demandas de natureza estratégica também guiaram essa visão da China como potência exclusivamente continental, já que as principais ameaças e problemas de segurança do país estavam relacionados, principalmente, a questões de integração territorial e disputas fronteiriças.

Todavia, a percepção da China como potência única e exclusivamente continental foi alterada gradativamente. A partir do século XXI, a China tem se tornado cada vez mais ativa nos oceanos, tanto como protagonista no comércio, quanto como

provocadora de disputas marítimas. Os chineses também têm mostrado sua vontade cada vez maior de ir ao mar, pelo ritmo de sua expansão naval. Nos dias atuais, a China é o país que mais produz e comissiona navios de guerra no mundo, desde porta-aviões até navios de patrulha costeira.

A Estratégia Nacional da China pretende alcançar “o grande rejuvenescimento da nação chinesa” até 2049. Ela pode ser caracterizada como uma busca determinada da modernidade política e social que inclui esforços abrangentes para expandir o Poder Nacional, aperfeiçoar seus sistemas de governança e revisar a ordem internacional. O PCC enquadra essa estratégia como um esforço para realizar aspirações nacionalistas de longa data, para devolver a China a uma posição de prosperidade e liderança no cenário mundial. Essas ações se fizeram notar com a ascensão de Xi Jinping e tomaram força a partir de 2019, com a estabilização de seu crescimento econômico, o fortalecimento de suas Forças Armadas e com a participação mais ativa nos mais diversos assuntos globais.

Desde o ano 2000, a China vem aumentando a sua projeção global, tendo lançado sua estratégia de inserção externa denominada *Going Global*³. Inicialmente, o país investiu na consolidação de redes de comercialização em seu entorno regional. A estratégia foi se aprofundando à medida que as empresas estatais chinesas⁴ começaram a investir em outros países, sobretudo visando à construção de obras de infraestrutura e o acesso a mercados que pudessem prover recursos naturais, tais como gás natural e petróleo.

Dentre diversas ações e projetos desenvolvidos desde o final do século XX, destaca-se a iniciativa conhecida como NRS. Proposta por Xi Jinping em 2013, é um ousado projeto transcontinental econômico e geopolítico, com o propósito de ampliar e fortalecer a cooperação regional no contexto eurasiático e nas bacias dos Oceanos Pacífico e Índico, além de mares adjacentes, por meio de investimentos que visam ao desenvolvimento da infraestrutura e aceleração da integração econômica dos países ao longo da histórica Rota da Seda.

³ *Going Global*: Política estabelecida pelo governo da China, incentivando empresas nacionais a investirem no exterior. Também referenciada como *Going Out* (nota do autor).

⁴ *State-owned Enterprises (SOE)*: Uma empresa estatal é uma entidade legal que realiza atividades comerciais em nome de um governo proprietário. Seu status legal varia de fazer parte do governo a sociedades anônimas com um Estado como acionista regular ou dominante. Os níveis de propriedade estatal podem variar significativamente entre setores e países, dependendo tanto da importância de um setor para fornecer bens públicos ou promover o crescimento econômico, quanto da estrutura governamental. No caso da China, a grande maioria dos investimentos governamentais concentra-se no setor financeiro. Fonte: Wisdomtree. Disponível em: <https://www.wisdomtree.com/blog/2015-06-30/china-and-state-owned-enterprises>.

O projeto possui dois braços principais: terrestre e marítimo, respectivamente o cinturão econômico da Rota da Seda Terrestre e a Rota da Seda Marítima (RSM). Tal iniciativa oferece uma oportunidade para se analisar o contexto da política externa chinesa e as estratégias estabelecidas para atingir seus objetivos de longo prazo, como a criação de uma ordem mundial multipolar e a reafirmação dos “Cinco Princípios da Coexistência Pacífica”, meios com os quais busca construir um novo modelo de relacionamento entre grandes potências que ajude a superar uma suposta inevitabilidade de uma nova versão da chamada “Armadilha de Tucídides”, como pressupõe Graham Allison (2017), acerca da inevitabilidade de um conflito entre a potência estabelecida e a potência em ascensão. Por conta disso, é preciso compreender a ENC dentro de seus termos, antecedentes históricos, questões geográficas e geopolíticas.

As redes marítimas e a conectividade são fundamentais para a RSM, que contribui para a promoção do comércio internacional e do transporte marítimo. A RSM propõe uma ligação mais direta dos portos chineses com os países emergentes e regiões econômicas, como a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)⁵, as ilhas do Pacífico, a região do Oceano Índico, ao Corredor da Península Econômica China-Indochina (CPEC) e África. Atualmente, a iniciativa já possui outras ramificações, dentre elas o Oceano Atlântico, América do Sul, América Central e Caribe.

A economia é a principal motivação para a reorientação marítima, motivada principalmente pela necessidade da garantia das Linhas de Comunicação Marítima (LCM)⁶, por onde são transportados suprimentos de energia, alimentos e outras *commodities*. À medida que Pequim volta sua atenção do poder terrestre para o marítimo, as relações internacionais em todo mundo podem passar por uma transformação histórica.

A mudança da ENC, adotando uma postura oceânica e o estabelecimento de uma *blue water navy*⁷ fica evidente ao analisarmos a evolução dos meios navais da MELP, tanto em capacidade quanto em quantidade, bem como a busca e estabelecimento de bases de

⁵ ASEAN: Associação das Nações do Sudeste Asiático é um bloco político-econômico criado em 1967, tendo por países membros Brunei, Camboja Cingapura Filipinas Indonésia, Laos, Malásia, Mianmar, Tailândia e Vietnã. Possui como objetivo o desenvolvimento econômico, cultural e o progresso social, além da promoção da paz e da estabilidade, por meio da colaboração entre os países nos campos educacional, profissional, técnico e administrativo (ASEAN PORTAL).

⁶ Linhas de Comunicação Marítima: Principais rotas marítimas entre portos de interesse, utilizadas para o comércio entre Estados ou entre cidades (CAMINHA, 1982).

⁷ *Blue water navy* - Uma marinha de águas azuis é uma força marítima capaz de operar globalmente. É aquela que detém a capacidade de permanência e autonomia para projetar poder além-mar (nota do autor).

apoio afastadas de seu território. A citada postura estratégica parece remeter às teorias e conceitos estabelecidos por Alfred Thayer Mahan (1840-1914), no final do século XIX.

Mahan foi um Almirante da Marinha dos EUA, sendo considerado até o presente com o mais influente pensador da estratégia marítima. A ele foi atribuído o pioneirismo na proposição de uma estratégia especificamente marítima. Suas obras obtiveram reconhecimento mundial e logo recebeu traduções para diversos idiomas. Ao associar o Poder Marítimo à prosperidade dos Estados e estabelecer os fundamentos teóricos de uma estratégia naval, Mahan obteve sucesso em relacionar os assuntos marítimos na discussão das políticas dos Estados. Apesar de muitos de seus conceitos serem considerados ultrapassados, principalmente devido à evolução tecnológica e a mudança das relações internacionais, muitos de seus fundamentos permanecem válidos e o legado de sua obra ainda serve de base para muitos estudos e ações estratégicas.

Diante desse contexto, verificou-se como problema que a evolução da EMC, a partir do estabelecimento da iniciativa da NRS e consequente desenvolvimento econômico da China, pode provocar profundas mudanças no cenário geopolítico asiático, causando um desbalanceamento de forças na região.

Dessa maneira, o presente trabalho tem como proposição analisar a influência das teorias e princípios de Mahan na concepção da nova EMC, a partir do estabelecimento da iniciativa da NRS, verificando como as ações da RPC podem afetar o cenário geopolítico asiático.

Para atingir esse objetivo geral, o trabalho foi estruturado em uma introdução, três capítulos para o desenvolvimento dos objetivos específicos e uma conclusão acerca do estudo realizado.

O capítulo um, introdutório, apresenta a contextualização do cenário explorado, o problema e a relevância do trabalho, a delimitação temporal e o objeto de estudo. A fundamentação teórica utilizada na pesquisa, é apresentada no capítulo dois, embasada nas teorias e conceitos envolvendo o poder marítimo, estabelecidas por Alfred Thayer Mahan, demonstrando a importância de sua contribuição para entendimento da nova EMC. O capítulo três descreve a iniciativa da NRS, seu histórico, desenvolvimento, fluxos comerciais terrestres e marítimos, consequências nos fluxos comerciais e visões do projeto, com destaque para os aspectos envolvendo a RSM. No capítulo quatro é realizada uma análise sobre a evolução do pensamento estratégico marítimo da China à luz das teorias e princípios

de Mahan, considerando as ações da RPC durante o desenvolvimento da iniciativa da NRS e suas consequências. A parte final do trabalho apresenta a conclusão sobre o estudo realizado.

A metodologia utilizada consiste na abordagem qualitativa, na qual foram explorados os conceitos existentes sobre estratégia marítima. A pesquisa qualitativa defende a ideia de que, na produção de conhecimentos sobre os fenômenos humanos e sociais, nos interessa mais compreender e interpretar seus conteúdos do que descrevê-los.

Os procedimentos de pesquisa foram realizados por meio de pesquisa bibliográfica e serviram para o levantamento de material teórico sobre a história, geografia, estratégia e estratégia marítima, além de geopolítica da China, a fim de conceituar e expor, com mais fundamento, a realidade e complexidade dos fatos relacionados ao tema desta pesquisa.

O espaço temporal desta pesquisa foi delimitado a partir da implementação da iniciativa da NRS, em 2013, até os dias atuais. Os pontos abordados durante a pesquisa demonstram como o país investiu em setores estratégicos, reforçou alianças que permitem garantir suas necessidades, escoar sua produção para importantes centros comerciais e auxiliar na sua busca por uma posição de destaque no cenário mundial. Eventualmente, por necessidade de contextualização histórica, foram abordados eventos e acontecimentos ocorridos em momentos ou períodos fora desse espaço temporal.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A relação do homem com o mar é tão antiga quanto a história da civilização. No entanto, o estudo da estratégia marítima somente se efetivou no final do século XIX, quando alguns historiadores começam a escrever sobre o valor e influência que as políticas marítimas tinham sobre a estratégia geral de países e impérios. Nessa ocasião, a primeira e principal referência sobre o tema pode ser explicada pelo Almirante Alfred Thayer Mahan, um oficial naval estadunidense, cujas obras tiveram importantes consequências, seja para o expansionismo dos EUA, seja para fornecer argumentos favoráveis à expansão e fortalecimento das armadas em distintas partes e períodos da história.

A relevância de se voltar a atenção aos fatos históricos para moldar o futuro da estratégia marítima, determinar a importância sobre o conhecimento de eventos navais históricos e a superioridade do poder naval em relação ao poder terrestre, são explicadas pelo autor, quando ele afirma que as batalhas do passado, tiveram sucesso ou falharam de acordo com a capacidade de controlar o mar.

Filho de um renomado instrutor de West Point, Dennis Hart Mahan, o autor que norteou o referencial teórico deste trabalho, nasceu em Nova York, em 1840. Formou-se na Academia Naval dos EUA em 1859 e fez parte da *Union Navy*⁸ durante a Guerra Civil americana. Depois de servir em diversos navios, seguiu para a *Naval War College*, em *Rhode Island*, onde desempenhou atividades como conferencista e professor de história e estratégia naval, sendo seu presidente entre os anos de 1892 e 1893. Mahan passou para a reserva em 1896, porém foi chamado de volta à ativa em 1898, quando serviu como membro do Conselho de Guerra Naval e como delegado da Conferência de Paz em Haia. Foi para a reserva pela segunda vez em 1906, no posto de Contra-almirante, entretanto continuou publicando e desenvolvendo seus conceitos de estratégia naval até sua morte, em 1914 (PEELE, 1997; TILL, 2009).

⁸ *Union Navy*: A Marinha da União foi a Marinha dos Estados Unidos durante a Guerra Civil Americana, quando lutou contra a Marinha dos Estados Confederados (nota do autor).

Num conhecido artigo sobre Mahan, Margaret Tuttle Sprout o qualifica como “Evangelista do Poder Marítimo”, pois, segundo ela, nenhuma outra pessoa influenciou tão direta e profundamente a teoria do poder marítimo e a estratégia naval⁹ (SPROUT, 1943).

Ele publicou sua principal obra em 1890, a qual se tornou referência para os estudos navais, *The Influence of Sea Power upon History*¹⁰ 1660-1783. Ele inicia seu livro explicando o que é o mar e sua importância, passando a definir poder marítimo e os propósitos que os povos devem estabelecer diante de suas características. Foi considerado o primeiro grande autor a discutir tal conceito, embora não o tenha definido propriamente, tendo como foco compreender como o Reino Unido estabeleceu seu império colonial, a partir do “domínio dos mares”. No período histórico no qual escreveu suas obras, tornou-se uma grande influência, principalmente no tocante à busca e estabelecimento de novas colônias e zonas de influência no contexto da Primeira Guerra Mundial. Sua pesquisa foi baseada em fatos históricos e por analogias realizadas entre guerra terrestre e naval (VIOLANTE, 2015).

O mar sempre foi considerado, ao longo da história, como um espaço preponderante, como fonte natural de recursos e, conseqüentemente, de riqueza, via de comunicação imprescindível ao transporte e comércio, e uma área que permite a projeção de poder e domínio. Grande parte do sucesso de um Estado, principalmente costeiro, advém da sua capacidade de tirar o melhor proveito desse seu recurso (TILL, 2009).

Para o autor, o mar pode ser definido como um “largo comum”, através do qual as nações podem trafegar em todas as direções. A comunicação entre os mares e oceanos possibilita uma passagem segura por eles, constituindo assim o elemento mais importante na estratégia política ou militar (MAHAN, 1890). Enfatizou ainda que a eminência do poder marítimo reside na capacidade de controlar as rotas marítimas, juntamente com os pontos geográficos, ou pontos de estrangulamento, ou *chokepoints*¹¹, que facilitam ou impedem o fluxo de navios mercantes e militares. Segundo ele, aqueles que controlam os pontos de estrangulamento dos oceanos controlam o transporte marítimo mundial, propondo que um grande país precisa se estabelecer como uma grande potência naval, pois esse poder naval

⁹ Evangelista do Poder Marítimo: Alcinha dada na obra de Margaret Tuttle Sprout, em *Mahan: Evangelist of Sea Power*, Princeton UP, 1943.

¹⁰ A influência do Poder Marítimo sobre a história (tradução nossa).

¹¹ *Chokepoints*: Os pontos de estrangulamento são passagens estreitas e estratégicas que conectam duas áreas maiores uma à outra. Quando se trata de comércio marítimo, normalmente são estreitos ou canais que recebem grandes volumes de tráfego devido à sua localização ideal (nota do autor).

protegerá sua atividade comercial global. A capacidade de garantir comunicações para si e interrompê-las para um adversário afeta a força de uma nação, conclui. Negligenciar tal fator compromete a natureza e o valor do poder marítimo nacional (TILL, 2009).

A geração e acumulação de riquezas estavam ligadas ao comércio exterior ativo e em constante evolução. A produção se traduz como tudo que um Estado faz e colhe, independentemente de fazer uso próprio ou não. A necessidade de transformar produção em riqueza torna o comércio importante, seja trazendo produtos para o mercado, seja fornecendo insumos para transformação em bens mais elaborados.

O comércio ocorre de várias formas, porém o comércio marítimo oferece um processo de conversão mais eficiente. Além desse aspecto, negociar sobre os oceanos oferece acesso ao mercado global, permitindo escolher produtos, compradores e vendedores, possibilitando maximizar os lucros. Para tal, torna-se necessária a criação e manutenção de uma bem estruturada e imponente marinha mercante, que possa atuar com a garantia de continuidade e fluidez.

Isso leva à conclusão de que esses bens exigem proteção que, por sua vez, só poderá ser concretizada por meio de forte armada, estabelecida em bases estrategicamente situadas. Enquanto uma marinha poderosa é necessária à segurança da navegação de um Estado, uma marinha mercante próspera se torna, ao mesmo tempo, a espinha dorsal de seu poder naval (TOSTA, 1984).

A fim de proteger seus interesses marítimos nacionais em tempos de tensão ou conflito, as nações devem ser capazes de exercer influência sobre o alto mar. O grau de influência necessário é uma decisão nacional que será guiada pelo interesse nacional, objetivos governamentais e, de maneira mais realista, pelas restrições orçamentárias. Mahan afirmou que nada menos que o comando do mar seria o objetivo do poder naval. Esse comando deveria ser obtido por meio da “ação efetiva” de uma “frota preponderante” (TILL, 2009).

Em sua teoria, o poder marítimo tinha como base três fatores, os quais encontravam-se conectados como elos de uma corrente: comércio (produção), marinhas de guerra e mercante e colônias (MAHAN, 1890). Vale ressaltar que a marinha de guerra representa apenas metade de um dos três pilares do poder marítimo. Dessa maneira, sua compreensão do poder marítimo não é exclusivamente sobre combates no mar. O poder

marítimo é muito mais do que frotas. Com efeito, trata-se de mais do que marinhas (TILL, 2009).

A característica cíclica na definição de seu principal trabalho é a de que o comércio gera receita tributária, por meio da qual os governos financiam as marinhas para defender o transporte pelas vias utilizadas para o comércio. Comércio gera riquezas e recursos para construção naval e operações para proteger o comércio. E assim segue o ciclo que torna-se autossustentável desde que um Estado marítimo permaneça obstinado a mantê-lo (TILL, 2009).

Em linhas gerais, o principal fator observado era a questão de que o controle das LCM, em tempo de paz, mostra-se fundamental para o funcionamento de um Estado e, em tempos de guerra, torna-se o principal objetivo militar. Trata-se tanto de manutenção das suas LCM, quanto de desgastar as do inimigo e ameaçar seus interesses, ao mesmo tempo que protege os próprios interesses (TILL, 2009).

O termo poder marítimo aparece na maioria das obras dedicadas às guerras travadas pelo Reino Unido e os EUA. Comumente utilizado, o poder marítimo geralmente reflete um significado quantitativo, qualitativo e conceitual, dependendo da estratégia abordada, sobre mares e oceanos. Podemos também encontrar nessa definição a visão de encontrarmos nos poderes militar, político e econômico os componentes que determinam a capacidade de um país em exercer sua vontade sobre outros, seja no mar ou em áreas adjacentes (TILL, 2009).

Considerando poder marítimo como uma série de recursos que possibilitam um país a manter tal exercício de sua vontade, essa definição inclui dois componentes que interagem em si: recursos e controle de área. Os recursos significam a marinha de guerra, a marinha mercante e a infraestrutura de suporte às atividades marítimas, como estaleiros, portos e bases navais destacadas. Da mesma maneira, a relevância de uma sólida economia e aspirações coloniais também assumem destaque no contexto.

Esse poder possibilita um Estado causar danos ao inimigo, subsidiar aliados e convencer neutros a ficar do seu lado por meio da diplomacia. Mahan (1890) define poder marítimo, dentre outras formas, como a força dominante no mar que tira a bandeira do inimigo, ou permite que ele apareça apenas como um fugitivo. A partir do entendimento sobre a universalidade dos mares e a necessidade do comando do mar com requisito para

obtenção do poder naval, torna-se importante compreender os princípios para obtenção do poder marítimo, bem como os elementos necessários para alcançá-lo.

De acordo com Caminha (1980), as seguintes são as condições gerais que afetam o Poder Marítimo: posição geográfica, configuração da costa, extensão do território, grandeza numérica da população marítima, caráter nacional e tipo de governo.

A posição geográfica como fator do poder naval pode ser melhor compreendida pelo exemplo da condição insular do Reino Unido, em comparação aos seus principais oponentes nos séculos XVII e XVIII, França e Holanda. Por possuir um caráter naturalmente marítimo e não ser forçada a se defender por terra, nem levada a expandir seu território, obteve uma vantagem em comparação a outras nações com fronteiras continentais. A Holanda se via forçada a defender suas fronteiras, mantendo um grande exército e vivenciando guerras altamente custosas para preservar sua independência. A França vivia um período de constantes mudanças políticas, com esforços ora voltados para o mar, ora para projetos de extensão territorial. Sprout (1943) relata que os esforços militares de ambas as nações exauriam suas riquezas, enquanto a melhor exploração de seus recursos geográficos proporcionaria um significativo aumento delas.

Mahan (*apud* VIOLANTE, 2015) afirmava ainda, em relação à condição insular do Reino Unido, que possuía posição privilegiada em relação ao Canal da Mancha e o controle, à época, de importantes pontos estratégicos no Mediterrâneo, nesse caso Gibraltar, Malta e Suez. Ressaltava que seria de importância fundamental para os EUA o controle do Caribe, em especial do Panamá, Santa Lucia e Boca do Mississippi, os quais seriam pontos fundamentais que formariam um triângulo geopolítico, denominado “triângulo do Caribe”.

A posição geográfica pode promover uma concentração, ou exigir uma dispersão das forças navais. As Ilhas Britânicas eram observadas como se estivessem obtendo uma vantagem sobre a França. A posição desta, estando diante tanto do Mediterrâneo quanto do oceano, embora tenha suas vantagens, é em geral uma fonte de fraqueza militar no mar. A Inglaterra, por seu imenso império colonial, sacrificou grande parte dessa vantagem de concentração de força em torno de suas próprias costas; porém o ganho foi maior do que a perda, pois com o aumento de seu sistema colonial, suas frotas de guerra também cresceram, e seu transporte e riqueza mercantes cresceram ainda mais rapidamente (SPROUT, 1943).

Por outro lado, no caso dos EUA, as vastas costas oferecem acesso imediato aos oceanos Atlântico, Pacífico e Ártico, bem como ao Golfo do México e Mar do Caribe ao sul. Segundo Stavridis (2017) esta é uma posição invejável para desenvolver e explorar o poder marítimo. Aliado a enormes recursos naturais e clima relativamente temperado, o geografia dos EUA apresentava talvez o melhor conjunto de circunstâncias para transformar a nação em uma potência marítima.

O segundo princípio de Mahan (1890) trata sobre a influência das condições geográficas internas sobre o desempenho naval de um país. A costa marítima de um país é uma de suas fronteiras e quanto mais fácil atravessá-las para atingir outras regiões, maior será a tendência de um povo a usá-las para relacionar-se com o resto do mundo. Se um país tem longa costa marítima, mas nenhum porto, esse país não consegue ter comércio marítimo, nem navegação e tampouco marinha.

Nesse aspecto, ele apontou três fatores de destaque:

- 1) As reentrâncias da costa (criação de baías e portos naturais de águas profundas), que possibilitariam a construção de bons ancoradouros, portos abrigados e bases navais;
- 2) A geografia “agradável” versus geografia “desafiadora”, fazendo um paralelo entre a França e o Reino Unido. Os ingleses teriam fácil acesso ao mar a partir do interior, já que detinham o controle do canal, enquanto a França, apesar de possuir bons portos no Atlântico e Mediterrâneo, possuía no caminho Gibraltar, sob o controle inglês, o que a limitaria no preceito de nunca dividir a esquadra”; e
- 3) Unidade territorial, em que Estados com várias porções de territórios (colônias, arquipélagos, territórios ultramarinos) seriam mais estimulados ao desenvolvimento naval para proteger seus interesses.

Porém para Violante (2015), sem investimentos em uma marinha de guerra e mercante fortes, de nada adiantariam grandes possessões. A existência de um poder marítimo fraco poderia ocasionar a perda do controle sobre as colônias, acarretando sérios danos ao desenvolvimento nacional.

A extensão do território, nesse caso tratando-se da extensão da costa, poderia dificultar o desenvolvimento do poder marítimo. No que diz respeito ao desenvolvimento do

poder naval, devem ser considerados o tamanho de sua costa e a qualidade de seus portos e não o número total de milhas quadradas que um país tem. Para um país, o essencial é possuir portos em quantidade e profundidade, além de protegidos. Também adquiriria importância a capacidade de escoar bens, a partir do interior do país para esses portos. Quanto a isso, deve-se dizer que, considerando-se as mesmas condições geográficas e físicas, a extensão da costa marítima é uma fonte de força ou fraqueza conforme a população é grande ou pequena. Um país, nesse aspecto, assemelha-se a uma fortaleza e a guarnição deve ser proporcional às muralhas. Uma população pequena, mesmo que preparada para defendê-la, deterioraria a capacidade de seu poder naval (MAHAN, 1890).

Outro fator de relevância seria a capacidade de dispor de insumos para a guerra no mar. Dessa maneira, de nada adiantaria a existência de produtos indispensáveis como combustíveis, materiais para a construção de navios, de bases e de ancoradouros se a população não possuísse a expertise necessária para bem utilizá-las (MAHAN, 1890).

O tamanho da população vincula-se ao princípio anterior, uma vez que um grande território despovoado pode se tornar uma desvantagem. Entretanto, quanto à influência no poder naval, a importância não se refere à população total existente no território, mas sim à parcela da mesma participante em atividades marítimas, ou pelo menos disponível para o emprego imediato em atividades relacionadas ao mar, seja como tripulantes ou envolvidos na produção de material naval (MAHAN, 1890).

A importância de se manter e adestrar forças de reserva, entre marinhas em igualdade de condições técnicas assume papel de destaque. Da vertente marítima e da propensão ao mar, deriva a existência de forças de reserva que permitem a sustentação da superioridade naval. Comparando as marinhas francesa e inglesa, Mahan afirmava que era tão duvidoso dizer qual era a mais poderosa. Assim, chamou atenção para a importância do fato de como são úteis as forças de reserva (MAHAN, 1890).

Outro aspecto relacionado ao tamanho da população diz respeito à capacidade científica e tecnológica de uma nação, afirmando que seriam pouco vulneráveis e tenderiam a constituírem-se em polos mundiais de poder político, econômico e militar. Esse pensamento retrata outra concepção mahaniana de que se fazia necessária uma indústria naval forte e autônoma, em prol dos interesses nacionais (VIOLANTE, 2015).

A influência do caráter nacional seria traduzida como a tendência natural para o comércio, sendo essa a característica nacional mais importante para o desenvolvimento do

poder marítimo. Ele afirmava que quanto mais uma população estiver ligada ao comércio, mais buscará ganhos materiais além do território nacional, impulsionando seu poder marítimo e naval. Nesse sentido, segundo Mahan (1890), todos os homens buscavam obter riquezas, mas o modo como faziam isso era diferente, em função do caráter nacional. Quanto mais rica fosse a população, mais esta tenderia também a desenvolver a construção naval. Se o poder naval fosse baseado realmente em um comércio pacífico e amplo, a aptidão para atividades comerciais seria uma característica das nações que, em um momento ou outro, foram grandes no mar.

A forma pela qual o caráter nacional afeta o crescimento do poder naval, em um sentido mais amplo, diz respeito à disposição que cada povo possui para fundar colônias prósperas. Sobre o processo de colonização, o ritmo de desenvolvimento é função da maneira como é conduzido. Dessa maneira, colônias que nascem dos desejos, das demandas e dos impulsos naturais de um povo como um todo terão bases mais sólidas.

O tipo de governo pode ser considerado a “chave” dos seis princípios. O que Mahan intitulou de caráter do governo, podemos considerar mais apropriadamente como a centralidade do interesse nacional. Formas particulares de governo e suas instituições, combinadas com o caráter de seus governantes, exerceram ocasionalmente acentuada influência no desenvolvimento do poder naval (VIOLANTE, 2015). Para os ingleses, a centralidade da questão naval se confundia com a própria perenidade do poder e da prosperidade nacional. Dessa maneira, as ações governamentais seguiam o conceito de que os reis passavam e as políticas navais permaneciam (MAHAN, 1890).

O Estado deveria ter a capacidade de formar governantes que agiriam em prol de seus interesses nacionais. O direcionamento da política para a fomentação do poder naval deveria ser a principal preocupação do governo. Em tempos de paz, isso significava o desenvolvimento econômico, baseado principalmente na indústria naval, na consolidação de aquisição de portos seguros, como bases, entrepostos comerciais, e a construção de uma marinha capaz de enfrentar qualquer inimigo. Em tempos de guerra, a rápida implantação de mais navios e homens seria suficiente, já que a marinha estaria logisticamente pronta. Nessa linha de pensamento, torna-se primordial a manutenção de uma marinha compatível com o desenvolvimento de sua navegação e com a importância dos interesses a ela relacionados. Entretanto, nota-se que mais importante do que o tamanho da marinha é a

sua organização, principalmente se possibilita a interação entre todos os princípios apresentados anteriormente (VIOLANTE, 2015).

No ponto de vista de Mahan (1890), as ações governamentais não teriam respaldo sem o apoio popular, reconhecendo a importância de sociedades democráticas. O suporte de um povo livre impulsionaria a criação de grandes marinhas a explorar o comércio internacional, mas esses governos, fundados na liberdade, poderiam ficar aquém do esperado, enquanto um poder despótico, exercido com discernimento e consistência, poderia criar um grande comércio marítimo e uma marinha brilhante com mais determinação do que é possível alcançar pelos processos mais lentos de um povo livre. A dificuldade, neste último caso, seria perseverar após a morte do déspota.

Tomando-se como base o referencial teórico apresentado, pode-se concluir que as teorias e conceitos de Mahan contribuíram para o desenvolvimento de diversos Estados, no que se refere ao necessário olhar sobre as questões que envolvem o mar e seus atributos. Considerando a evolução da humanidade e as relações entre as nações, os principais pontos de seus pensamentos ainda são importantes e influenciam decisões de governos.

O autor afirmava que os Estados podem evoluir ou entrar em declínio, mas nunca permanecerem estáticos, enfatizando que o poder marítimo exerce profunda influência no destino dos mesmos. O poder marítimo seria indispensável ao contínuo desenvolvimento e à busca pela prosperidade, além de ser necessário para defender os interesses nacionais. Já para Tosta (1984), as expansões econômica e política formariam a base de um grande Estado e este deveria se apoiar em uma estratégia de desenvolvimento expansionista, visando ao acúmulo de riquezas.

Dessa maneira, as constantes referências e a relevância acerca de questões como a necessidade de estabelecimento de um poder naval contundente e de projeção, a segurança das LCM, a manutenção de uma imponente marinha mercante, além das bases de apoio e cadeias logísticas apontam uma similaridade em relação à atual estratégia marítima chinesa. Os fatores citados anteriormente, aliados a acordos e ações diplomáticas apoiam e colaboram na concepção e desenvolvimento de importantes, imponentes e ousadas iniciativas por parte de Pequim, a exemplo da NRS e suas derivações, em especial a RSM.

3 A INICIATIVA DA NOVA ROTA DA SEDA

Para entender sobre a NRS, primeiramente, devemos relembrar que a antiga Rota da Seda foi o caminho que interligou o Oriente ao Ocidente, ou seja, foi uma ligação entre a Ásia e a Europa, cujo principal objetivo foi o estabelecimento de uma rede comercial entre os mercados e seus países membros. Como a seda era um dos principais produtos comercializados e passava pelas cidades produtoras da mercadoria, o nome “Rota da Seda” ficou marcado na história.

A rota de comércio com o Ocidente foi oficialmente aberta durante a dinastia Han, sendo regularmente utilizada aproximadamente entre 130 a.C. e 1453, ano no qual o Império Otomano limitou o comércio com o Ocidente e fechou as rotas. No entanto, os países da Europa já usufruíam de diversos produtos provenientes do ambiente e o fechamento fez com que os mercadores procurassem novas rotas comerciais para atenderem a tais demandas.

O nome Rota da Seda, diferentemente do que estamos habituados a ouvir, não se tratava de um único caminho ou estrada que saía do leste em direção ao oeste. Era, na verdade, um conjunto de rotas, tanto terrestres quanto marítimas, por onde circulavam mercadorias do Oriente ao Ocidente e vice-versa (figura 1). Por haver não somente rotas terrestres, mas também rotas marítimas, atualmente historiadores tem se referido a esses caminhos como “Rotas da Seda”.



Figura 1: Mapa das antigas Rotas da Seda
 Fonte: World History

Tendo se tornado um aglomerado de estradas e caminhos que levavam a vários destinos, as Rotas da Seda eram os trajetos pelos quais houve mais do que troca de mercadorias. Foi durante muitos séculos um grande roteiro onde culturas se comunicavam e as ideias se expandiam, possibilitando um intercâmbio de aprendizados, experiências, tecnologias, serviços e insumos. A importante rota comercial moldou boa parte do globo terrestre.

A rota da seda continental se dividia em rotas do sul e do norte, devido a importantes centros comerciais que se encontram no norte e no sul da China. A do norte atravessava todo o Leste Europeu e a do sul percorria o Turcomenistão, a Mesopotâmia e a Anatólia, onde se dividia em Anatólia meridional e outro caminho pelo Egito e Norte da África. É importante também ressaltar que a RSM ia da China Meridional (atualmente Filipinas, Brunei, Tailândia e Malaca, na Malásia) até destinos como Ceilão (Sri Lanka), Índia, Pérsia (Irã), Egito, Itália, Portugal, e até a Suécia. Essas rotas foram dominadas por diversos impérios como o Romano, o Otomano e o Mongol. O controle desses caminhos determinou e determina ainda hoje como as relações comerciais acontecem entre os mais diversos países.

Em setembro de 2013, o presidente Xi Jinping resgatou a memória da antiga Rota da Seda, lançando o plano de uma nova rota da seda no século XXI: o Cinturão Econômico da Rota da Seda (*Silk Road Economic Belt*) e a Rota da Seda Marítima do Século XXI (*21st century Maritime Silk Road*), que é uma iniciativa complementar, inicialmente conhecidas em conjunto por “Um Cinturão, Uma Rota” (*One Belt, One Road – OBOR*), projeto rebatizado para Iniciativa Cinturão e Rota (ou *Belt and Road Initiative – BRI*). Neste trabalho adotamos outros nomes bastante utilizados na literatura, conforme já citado na introdução, sendo NRS e RSM.

Essa ideia acabou por avançar depois da crise econômica e financeira mundial de 2008, momento no qual a China pressentiu a sua economia em perigo, admitindo a necessidade de explorar novos mercados e de preservar os existentes, assim como diminuir as lacunas de desenvolvimento entre as áreas costeiras mais industrializadas e as menos desenvolvidas do interior, preservando a estabilidade social, econômica e política não só no interior do país, como com os vizinhos. Foi ainda uma forma de reforçar a política *Going Global*, lançada nos anos 1990.

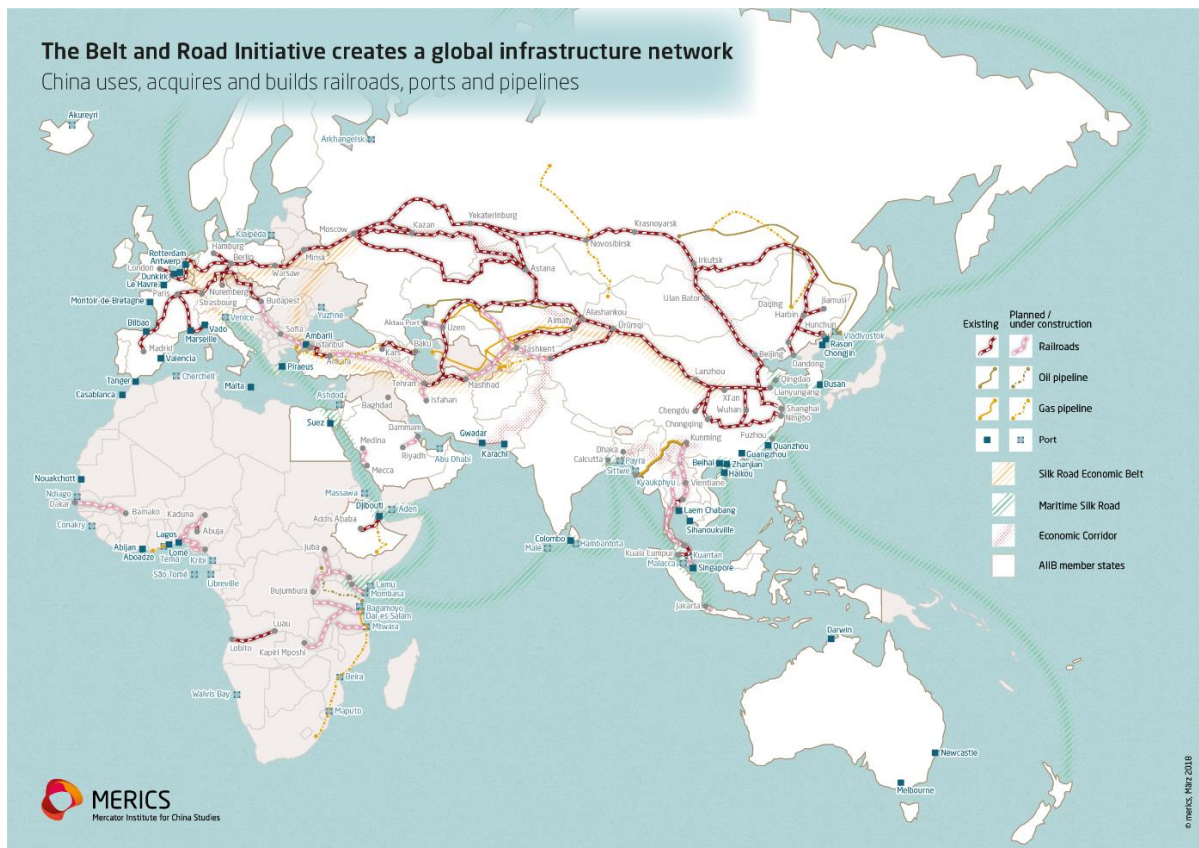


Figura 2: A Nova Rota da Seda
Fonte: MERICS

Baseado nesses preceitos de liderança econômica que houve durante séculos, o atual presidente da RPC, Xi Jinping, nos apresenta um plano de visão: a retomada do papel de liderança econômica, cultural e comercial sob a bandeira política de retorno ao que a China entende por seu lugar no mundo. Esse é o “Sonho Chinês” da qual a NRS faz parte e se apresenta como fator fundamental e norteador da ENC. O prazo da iniciativa é o ano de 2049, data que marca o centenário da Revolução Chinesa de 1949 e início de uma nova fase na história do país.

Em março de 2015, foi elaborado um “plano de ação”, por meio do trabalho conjunto de três agências governamentais – Ministério de Relações Exteriores, Ministério do Comércio e Comissão Nacional de Reforma e Desenvolvimento (CNRD) – visando planejar os princípios e marcos norteadores da criação dos eixos da NRS. A iniciativa foi descrita da seguinte maneira:

O cinturão e a Rota perpassam a Ásia, a Europa e a África, conectando o vibrante eixo econômico da Ásia Oriental com a Europa, englobando diversos países com enorme potencial de desenvolvimento econômico. O Cinturão Econômico tem como foco trazer junto China, Ásia Central, Rússia e Europa (Báltico); ligando a China com o Golfo Pérsico e o Mar Mediterrâneo através da Ásia Central e Ásia Ocidental; e conectando a China com o Sudeste Asiático, Ásia Meridional e Oceano Índico. A Rota da Seda Marítima está desenhada para ir da costa chinesa a Europa através do Mar do Sul da China e do Oceano Índico em uma rota, e do Mar do Sul da China para o Sul do Pacífico em outra rota (CNRD, 2015).

A NRS propõe um caminho de benefício recíproco e pretende impulsionar a integração da economia de todos os países envolvidos, promovendo a construção de infraestruturas e inovação institucional. Esse caminho prevê um favorecimento dos diversos países na formação de novos focos de crescimento econômico e no aumento da oferta de empregos, contribuindo para o fortalecimento de potencialidades de crescimento econômico endógeno e para o aumento da capacidade de resistência aos riscos (JINPING, 2014).

A Iniciativa da NRS representa a potencialização da dialética entre desenvolvimento nacional e a assertividade internacional da China. Sendo, como já mencionado anteriormente, um conjunto de dois projetos: RST e RSM. O primeiro, uma rota terrestre que visa conectar a China e Europa através da Ásia Central e Rússia, a China ao Oriente Médio por meio da Ásia central e a China ao Sudeste e Sul Asiático e ao Oceano Índico. Já o segundo é a via marítima, saindo dos portos chineses até a Europa através do

MSC e do Oceano Índico e conectando a China ao Oceano Pacífico através do MSC. Sendo assim, compreende-se que a iniciativa da NRS é, indiscutivelmente, um dos maiores planos de desenvolvimento já posto em prática na modernidade.

Seguindo isso, assume-se que a NRS busca integrar Ásia, África e Europa através de cinco diferentes rotas. Considerando essas rotas principais, a iniciativa tem como finalidade aproveitar a já existente infraestrutura logística internacional – assim como cidades centrais e portos importantes – de modo a estabelecer seis corredores econômicos internacionais, nomeadamente:

- 1) China-Mongólia-Rússia;
- 2) *New Eurasian Land Bridge*;
- 3) China-Ásia; Central-Ásia Ocidental;
- 4) Bangladesh-China-Índia-Mianmar;
- 5) China-Península Indochina; e
- 6) China-Paquistão.

Segundo os chineses, o “espírito da rota da seda” era de paz, cooperação, abertura, inclusão, aprendizado e benefício mútuo. A rota promoveu a comunicação entre o Oriente e o Ocidente, trazendo desenvolvimento para as civilizações. Nesse sentido, o presidente Xi Jinping tem promovido a sua iniciativa como um novo marco para o desenvolvimento e cooperação mútua, a fim de recuperar a economia global e superar as complexidades regionais.

Através da NRS, a China pretende reafirmar mecanismos para a ampliação de sua securitização financeira, energética, territorial, logística, militar, alimentar e das LCM.

A NRS representa uma ambição econômica do país, a fim de garantir o fornecimento de recursos naturais necessários para seu desenvolvimento. Tais investimentos em infraestrutura e conectividade, ao longo da rota, buscam assegurar os interesses chineses, pautados em um discurso de desenvolvimento pacífico e global. Ela conectará países ao longo do Oceano Pacífico ocidental até o Mar Báltico, em tese, o que totaliza mais de 60% da população mundial, 30% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial e 35% do comércio internacional.

A China entrou em uma nova fase de desenvolvimento e está prestes a embarcar em uma busca para se tornar um país socialista moderno. Sempre considera seu próprio crescimento no contexto do desenvolvimento comum de toda a humanidade. Relaciona intimamente seu futuro com as fortunas de outros países e vincula os interesses do povo chinês aos interesses comuns de todos os povos. A China permanecerá fiel aos seus princípios originais em relação à cooperação internacional para o desenvolvimento. Como construtor da paz mundial, contribuinte para a prosperidade global e defensor da ordem internacional, continuará a cooperar no desenvolvimento internacional e contribuirá ainda mais para melhorar o bem-estar comum da humanidade e construir uma comunidade global de futuro compartilhado (CHINA'S INTERNATIONAL DEVELOPMENT COOPERATION IN THE NEW ERA, 2021 – p 11).¹²

Simbolicamente renovada por meio da iniciativa, o projeto tem a proposta de promover, com seus parceiros, a prática dos Cinco Princípios de Coexistência Pacífica lançados em 1955, na Conferência de Bandung, pelo então primeiro-ministro chinês Zhou Enlai e pelo próprio presidente Mao Zedong, podendo ser interpretados como uma das bases do pensamento chinês sobre política externa. Os cinco princípios são: respeito mútuo à soberania e à integridade territorial; não agressão mútua; não interferência nos assuntos internos de cada país; igualdade e benefício recíprocos e coexistência pacífica.

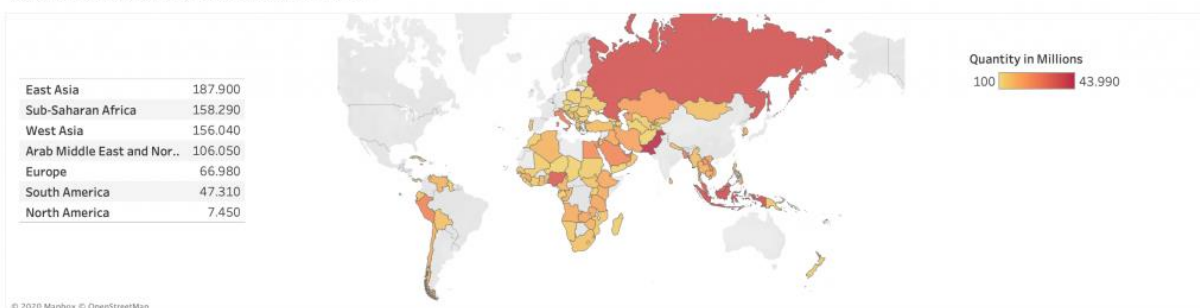
A proposta da China de construir uma comunidade global de futuro compartilhado visa resolver os problemas práticos que o mundo enfrenta hoje e realizar o desenvolvimento pacífico e sustentável da humanidade.

A NRS é considerada por alguns analistas como o Plano Marshall deste século. Na verdade, os investimentos realizados já custaram mais que o plano Marshall, que ajudou a reconstruir a Europa nos pós Segunda Guerra Mundial. De acordo com a *Gavekal Research*, órgãos financeiros do governo chinês prometeram emprestar 345 bilhões de dólares, os bancos comerciais estatais, 233 bilhões de dólares; há também 40 bilhões de dólares do fundo da NRS, 100 bilhões de dólares do *Asian Infrastructure Investment Bank*¹³ liderado pela China e 59 bilhões de dólares do Banco Mundial (GEROMEL, 2019).

¹²CHINA'S INTERNATIONAL DEVELOPMENT COOPERATION IN THE NEW ERA. *White Paper* publicado pelo *China's State Council Information Office*, em janeiro de 2021.

¹³ *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*: Banco multilateral focado no desenvolvimento da Ásia, porém com membros em todo o mundo. Provendo investimentos em infraestrutura e outros setores produtivos, busca fomentar o desenvolvimento econômico sustentável, criar riqueza e melhorar a conectividade da infraestrutura global. Fonte: AIIB. Disponível em <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>. Acesso em 15 jul. 2022.

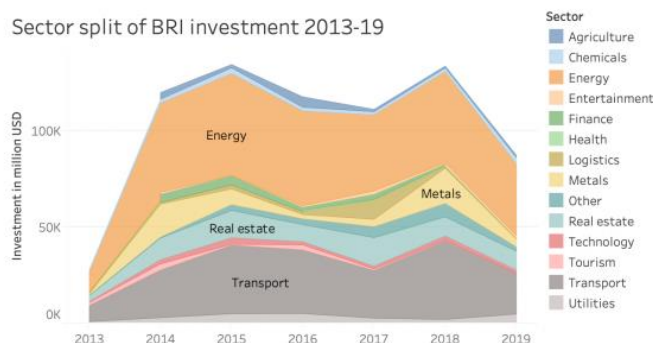
Investments in BRI countries 2013-19



Sector split of BRI investments



Sector split of BRI investment 2013-19



Source: American Enterprise Institute (AEI) China Investment Tracker 2019
 (c) International Institute of Green Finance (IIGF)

Figura 3: Investimentos nos países da NRS - 2013-2019
 Fonte: Green Belt and Road Initiative Center

Desde que foi lançada, a NRS recebeu investimentos que ultrapassaram três trilhões de dólares até 2021, com destaque para os projetos localizados na Ásia e África. Entre as áreas mais importantes que receberam investimentos, destacam-se energia (39%) e transporte (26%), seguido por imóveis (10%) e metais (7%), como pode ser verificado na figura 2. Estima-se que até 2049, o montante de investimentos em projetos ligados à iniciativa ultrapasse 26 trilhões de dólares (GREEN BELT AND ROAD INITIATIVE CENTER, 2021).

Segundo o *Green Belt and Road Initiative Center*¹⁴, diferentemente de outras iniciativas globais anteriormente lançadas, como o G20 por exemplo, a NRS atualmente não possui princípios formais de governança, nem um secretariado. Em 2014, foi anunciado o Grupo Líder para o Avanço do Desenvolvimento da NRS, entretanto poucas informações foram divulgadas nesse aspecto. Por outro lado, muitas instituições foram direcionadas ou surgiram para contribuir para os objetivos da iniciativa, por exemplo:

1. Instituições financeiras chinesas, como *Silk Road Fund*, *China Development Bank* e o *China Exim Bank*;

¹⁴ Disponível em: <https://green-bri.org/belt-and-road-initiative-quick-info/>. Acesso em: 22 abr. 22.

2. Instituições financeiras multilaterais, como o *Asian Infrastructure Investment Bank* e o *New Development Bank*;
3. Bancos comerciais, como o *Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)*, o *China Construction Bank* e o *Agricultural Bank for China*;
4. Reguladores chineses, como o Conselho de Estado, que supervisiona todos os ministérios e comissões especiais na China e estabelece o Plano Geral para Investimentos no Exterior da China, e o *China Banking and Insurance Regulatory Commission (CBIRC)*, que aprova projetos de investimentos no exterior por bancos chineses e supervisiona a indústria de seguros da China;
5. *People's Bank of China (PBoC)*, que estabelece a política monetária e administra as reservas cambiais;
6. Ministérios chineses, como o Ministério do Comércio, a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, o Ministério das Relações Exteriores e o Ministério da Ecologia e Meio Ambiente, dentre outros.

Countries of the Belt and Road Initiative

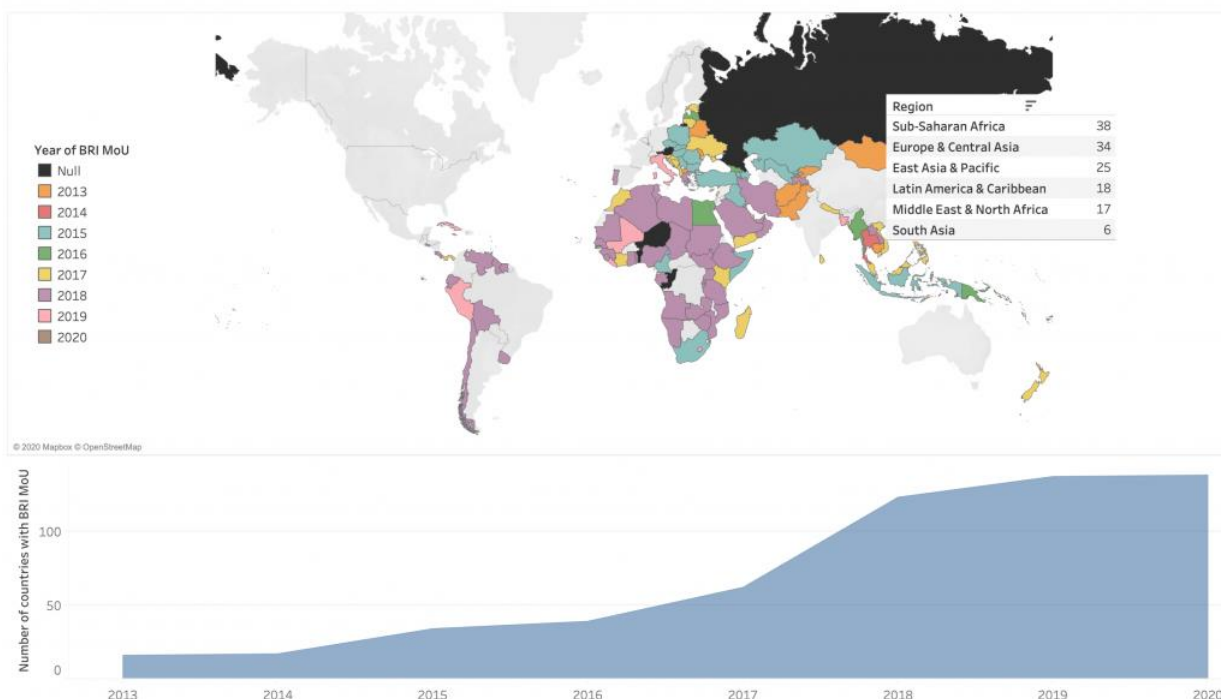


Figura 4: Países participantes da iniciativa da Nova Rota da Seda.

Fonte: Green Belt and Road Initiative Center.

Uma outra vertente da NRS começou a ser discutida nos últimos anos. Desde o século XIX, diversos países procuram explorar rotas navegáveis pelas águas geladas do

Ártico, porém diversos desafios complexos se apresentam. No entanto, alguns especialistas estimam que a rota se tornará comercialmente viável brevemente, à medida que o gelo marinho no Ártico recua nos meses de verão. Essa mudança pode causar uma revolução no setor de transporte marítimo global, oferecendo uma alternativa mais curta e econômica às atuais rotas de transporte chinesas que chegam aos principais mercados europeus, via Oceano Índico e canal de Suez.

Existem três rotas mapeadas e potenciais através do Ártico: a passagem nordeste ao redor da Eurásia; a passagem noroeste ao redor da América do Norte; a rota do oceano Ártico Central. Além das duas primeiras, a China está interessada em conectar os oceanos Atlântico e Pacífico passando perto do Polo Norte, pela chamada Rota do Mar Transpolar, que cortará pelo centro do Oceano Ártico (ATLAS REPORT, 2021).

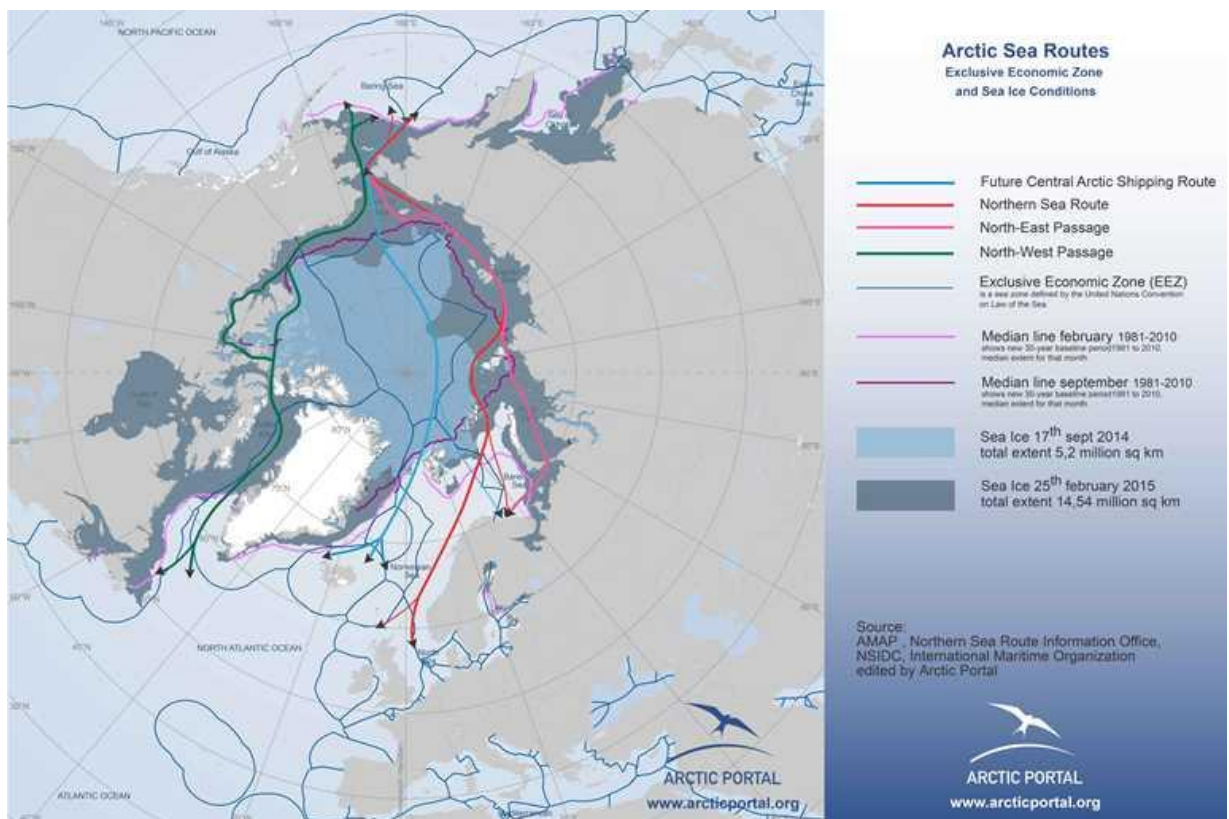


Figura 5: Rotas marítimas, condições de gelo do mar e ZEE do Ártico
Fonte: Arctic Portal

Embora pudesse reduzir significativamente as distâncias para o comércio global, a Rota do Mar Transpolar permanece congelada durante a maior parte do ano, tornando

muito mais difícil de atravessar do que as duas rotas marítimas do Ártico atualmente disponíveis, a Rota do Mar do Norte e a Passagem do Noroeste.

À medida que as mudanças climáticas alteraram as condições de navegação na região, a China demonstrou interesse em desenvolver a Rota da Seda Polar, também citada como Rota da Seda do Ártico, ou ainda Rota da Seda do Gelo, criando perspectivas para o surgimento de novas rotas marítimas. Em seu o 14º Plano Quinquenal (2021-2025), a RPC estabeleceu diretrizes para o desenvolvimento dessa nova rota. Além disso, foi o único país a liderar expedições oficiais por todas as três passagens marítimas do Ártico, incluindo a Rota do Mar Transpolar.

Em 2018, foi publicado um *white paper*¹⁵ intitulado *China's Arctic Policy*. Além de expor os interesses e intenções do país na região, o documento enfatizou o crescente papel de Pequim como um dos principais atores do Ártico, argumentado principalmente com base na relativa proximidade geográfica e nos efeitos adversos que eventuais ocorrências na região produziram nas áreas costeiras e em vários setores industriais e agrícolas do país.

¹⁵ *White paper*, ou “Livro Branco”, são documentos governamentais, geralmente ostensivos, que servem para disseminar políticas e orientações setoriais normalmente de longo prazo (nota do autor).

4. A NOVA ROTA DA SEDA E A ESTRATÉGIA MARÍTIMA CHINESA

A NRS surgiu como uma iniciativa proposta pelo presidente Xi Jinping, como continuidade das ações visando o desenvolvimento econômico da China, com foco na garantia da segurança energética e alimentar, por meio do desenvolvimento de infraestrutura e investimentos em países da Ásia e África e que se encontra em expansão, a caminho da Europa, América do Sul e Caribe.

No presente capítulo, abordaremos como essa iniciativa influenciou a evolução da EMC à luz dos três fatores básicos da teoria mahaniana acerca do Poder Marítimo: comércio (produção), marinhas de guerra e mercante e colônias. Também abordaremos o principal princípio de sua teoria do Poder Naval, o tipo de Governo.

4.1 O Retorno da China ao cenário geopolítico mundial

A reação chinesa frente ao século das humilhações, período que se estende desde 1839 até a Revolução Comunista de 1949, justifica o planejamento estratégico e as ações do país no cenário contemporâneo. O “sonho chinês”, conceito criado pelo atual presidente Xi Jinping, consiste justamente no rejuvenescimento da nação, por meio da continuidade do processo de desenvolvimento e ascensão pacífica do país, concomitantemente com maior projeção internacional e melhores condições de vida para sua população (JINPING, 2014).

Trata-se de uma antiga potência reocupando a posição histórica que ela vê como natural para si dentro do mundo contemporâneo, e fazendo isso não por meio da coerção, mas pelo comércio e mais recentemente dos investimentos feitos, realizados com o capital acumulado, constituindo sua esfera de influência (ARRIGHI, 2008).

A China nunca foi um Estado com vocação imperialista. Mais do que um Estado-nação, no sentido que atribuímos ao termo no Ocidente, identifica-se mais como um Estado-civilização, com mais de cinco mil anos de história, aberta, multiétnica, duradoura e inclusiva

(KISSINGER, 2011). Na visão dos chineses, “o mar é grande para receber todos os rios” (JINPING, 2014).

O país já deu grandes contribuições ao desenvolvimento da humanidade, mas também sofreu inúmeras agressões externas que limitaram seu próprio desenvolvimento. Por isso, a ênfase na necessidade da paz como elemento central para continuidade de seu desenvolvimento corresponde aos seus interesses estratégicos. Isso não quer dizer que a China sacrificaria seus interesses fundamentais pelo receio do confronto. Deng Xiaoping, então presidente, já alertava, em 1982, que nenhum país estrangeiro deve esperar que a China seja seu vassalo ou vá aceitar qualquer coisa que seja prejudicial aos próprios interesses da China (DENG apud COLOMBO, 2017).

Nesse aspecto, é preciso reconhecer que, em mais de dois mil anos de história, considerando apenas o período de sua unificação imperial pela dinastia Qin, a China nunca foi um país belicista. O fato de não possuir uma religião oficial foi importante para arrefecer os impulsos expansionistas que caracterizaram religiões como o cristianismo e o islamismo. Sua classe dirigente, durante séculos, foram os mandarins, gente que estudava Confúcio e usava a pena, não a espada. Mesmo a teoria militar chinesa – cuja referência teórica mais popular no Ocidente são os escritos sobre a guerra de Sun Tzu, general e conselheiro militar chinês que viveu por volta do ano 500 a.C., e cuja obra *A Arte da Guerra* enfatiza a ideia de que a melhor vitória é aquela que advém das batalhas que se consegue evitar. Enquanto os estrategistas ocidentais refletem sobre os meios de reunir poder superior no ponto decisivo, Sun Tzu aborda os modos de construir uma posição política e psicológica dominante, de tal modo que o desfecho de um conflito se torne um resultado já imediatamente previsível. Estrategistas ocidentais testam suas máximas pelas vitórias em batalhas; Sun Tzu, pelas vitórias em que as batalhas se tornam desnecessárias (KISSINGER, 2011).

Ainda segundo KISSINGER (2011), torna-se importante destacar as seguintes considerações. Em primeiro lugar, não se pode analisar a estratégia internacional da China sem considerar a rica herança cultural da civilização chinesa. Em segundo lugar, por conta dessa mesma tradição, a sociedade chinesa não possui um impulso expansionista, seja por não possuir uma religião oficial, seja porque historicamente a sua doutrina e princípios sempre se bastaram em si, ao enfatizar a superioridade moral de seus valores e a não necessidade de ações proselitistas para exportar sua religião ou o seu modo de vida como o fazem as grandes religiões monoteístas. Por fim, a experiência das invasões estrangeiras

moldou o comportamento do país, sendo que ao mesmo tempo em que recusa a busca de hegemonia, não deixa de reafirmar a sua independência e soberania, além de se associar politicamente ao bloco dos países em desenvolvimento.

Ressalte-se que Kissinger (2011) trata o período do século das humilhações como uma prova da maestria da diplomacia chinesa, pelo fato de que o país conseguiu manter significativa parte de sua integridade territorial continental, apesar das assimetrias de poder em relação às potências dominantes da época. Adicionalmente, a China não foi dissuadida de sua cultura milenar. Pela lógica da balança de poder, o autor afirma que a china deveria ter perdido significativa parte dos territórios de sua massa continental.

A vasta massa territorial da China auxiliou no processo de formação do pensamento de autossuficiência e isolamento em relação ao espaço externo que o país adotou no período de seu fechamento, entre os séculos XIV e XV, tendo influência sobre sua cultura, religião e mesmo no estabelecimento do sistema burocrático da nação. Por mais de três milênios na história da civilização chinesa, a sua orientação geopolítica fora predominantemente continental, na busca por defesa e no estabelecimento de vínculos tributários em relação aos povos da Ásia Central (Hunos, Mongóis, Manchus, entre outros). Esse é um percurso civilizacional marcado pelas invasões a norte e a oeste, em oposição à identidade do Império chinês. Adicionalmente, por quase metade do século XX, a China focou sua atenção geopolítica no espaço continental eurasiático (COHEN, 2015).

Não obstante, cabe ressaltar que a influência do Oceano Pacífico também esteve presente no processo de formação do Estado chinês. Os territórios de Guangzhou (Cantão) e o Delta do Rio das Pérolas tiveram uma importância nesse sentido. A região do Cantão foi instrumental no estabelecimento de rotas comerciais com o império Hindu e com os povos árabes, durante o período de florescimento da antiga Rota da Seda, além do estabelecimento do comércio com outros países do sudeste asiático (KAPLAN, 2012).

Posteriormente, o Oceano Pacífico reemerge de forma significativa como espaço de influência da China, durante o processo de abertura e liberalização comercial iniciado por Deng Xiaoping (COHEN, 2015). A NRS parece consolidar essas frentes de atuação: o aspecto continental através da Ásia Central, da Ásia Austral e da Europa; e o aspecto marítimo, buscando uma projeção simultânea sobre os Oceanos Pacífico e Índico e, mais recentemente, partindo em direção ao Oceano Atlântico.

A consolidação da influência chinesa no século XXI ocorre a partir da sua projeção regional. Os principais instrumentos utilizados pelo país neste processo decorrem de suas finanças e do exercício de políticas geoeconômicas (BLACKWILL; HARRIS, 2016).

Após a fundação da RPC em 1949, a matriz dominante da geopolítica chinesa continuou a ser a continentalidade. Durante o governo de Mao Zedong, a China esteve orientada à esfera continental eurasiática, estando inicialmente subordinada ao *heartland* soviético, e mais tarde, atuou como competidora da URSS.

Ao longo desse período, houve um processo de interiorização e ruralização da China, em que as prioridades estratégicas eram maximizar a estabilidade interna e reduzir as dependências externas. Para Mao, a maritimidade durante a Dinastia Qing tinha sido fonte de corrupção, desigualdade, dependência e fraqueza externa, refletidas nas sucessivas derrotas sofridas frente às potências europeias e pelo Japão. A partir desse pensamento, a China maoísta optou pela continentalidade e manteve a marinha como uma força orientada para a defesa costeira (COHEN, 2015).

Em função disso, no governo de Mao, as grandes indústrias produtivas foram interiorizadas ao noroeste do território, em posição conjunta às áreas rurais, reduzindo sua exposição à economia marítima e ao rival soviético. Segundo Kissinger (2011), três eventos disruptivos contribuíram para o desencadeamento de forças e fatores que levariam a China a uma transformação favorável à adoção e à construção do poder marítimo:

- 1) A diplomacia de Nixon e a abertura à China: em 1972, a administração Nixon tirou partido da rivalidade sino-soviética para promover uma parceria bilateral com a China, em função da ameaça soviética comum e de objetivos menores eleitorais por parte do presidente americano, que buscava vias para aumentar sua pressão sobre o Vietnã do Norte. Essa parceria sino-americana dissolveu décadas de isolamento nas relações bilaterais, subordinando o antagonismo ideológico ao imperativo estratégico;
- 2) As reformas de Deng Xiaoping: sucedendo a diplomacia de Nixon e a dissolução do isolamento internacional chinês, em 1978, na terceira sessão plenária do 11º Comitê Central do PCC, o governo liderado por Deng Xiaoping inaugurou uma era de reformas e abertura. Esse processo culminou a integração internacional da China, cujo prelúdio se manifestou pela parceria sino-americana. As reformas de Deng Xiaoping e as transformações

econômicas procedentes constituíram um processo no qual a China se fez um agente ativo da globalização e, progressivamente, um exportador atuante; e

- 3) A queda da URSS: o desmembramento dessa ameaça continental permitiu que a China mobilizasse mais esforços para a construção do seu poder marítimo, em consequência da segurança das suas fronteiras terrestres.

Após esses três eventos disruptivos, a China, gradualmente, firmou-se como a potência centro de gravidade da Ásia Oriental e desenvolveu uma volumosa base econômica orientada ao espaço marítimo, que foi combinada com suas qualidades continentais. Isso permitiu que a China se desanexasse da esfera continental eurasiática e liderasse uma esfera geoestratégica híbrida (marítima-continental) e independente na Ásia Oriental. Esse processo foi marcado pelo deslocamento dos centros econômicos-industriais no interior a noroeste do território para o litoral, com o estabelecimento de zonas econômicas especiais e com a valorização de áreas como Guandong, Zhejiang e Shanghai (COHEN, 2015).

4.2 A segurança energética e a segurança alimentar como objetivos nacionais de China

Na ordem internacional, a posse de recursos energéticos constitui um fator de poder e de influência. A projeção global dos investimentos chineses, ou estratégia *Going Global* foi inicialmente pensada como uma política visando o acesso aos recursos energéticos necessários para o desenvolvimento de sua economia nacional. Em 2017, a China ultrapassou os EUA como o maior importador mundial de petróleo bruto. Até 2035, a China precisará importar aproximadamente 80% de seu petróleo para atender à demanda, em comparação com 64% em 2016 (DRENTH, 2019).

Após algumas décadas de autossuficiência, a produção chinesa não foi mais capaz de atender a própria demanda por hidrocarbonetos. Em 1993, a China se tornou o maior importador de óleo cru do mundo e, conforme sua economia cresce, sua dependência da importação dessa fonte energética também aumenta. Com um crescimento econômico acima do previsto e um consenso entre os especialistas a respeito da baixa probabilidade de

se encontrar mais reservas petrolíferas em seu território, a China passou a buscar a exploração de hidrocarbonetos no exterior. Isso fez com que se tornasse vulnerável à interrupção do seu suprimento de petróleo por parte da ação política ou militar de outras potências, principalmente dos EUA, bem como pela instabilidade política de seus fornecedores, tal como o Irã e a Venezuela (DRENTH, 2019).

A China é fortemente dependente das importações de petróleo do Oriente Médio e da África. O acesso por via marítima tornou-se uma preocupação para a China, na medida em que mais da metade do óleo importado pela China passa pelo Estreito de Hormuz e pelo menos 80% do seu suprimento total de óleo passa pelo Estreito de Malaca. Como resultado, a China está profundamente preocupada com sua dependência em relação aos estreitos do Sudeste Asiático, dos quais o Estreito de Malaca é o mais frequentemente destacado entre todos os estreitos ao redor da Península Malaia. Hu Jintao, então presidente da RPC, falou dessa preocupação em 2003, após um aumento da presença naval dos EUA nos estreitos do Sudeste Asiático. A mídia e os estudiosos chineses denominaram essa situação como o “Dilema de Malaca”, enfatizando os desafios para o comércio internacional e a segurança energética da China (KAPLAN, 2012).

Foi no décimo Plano Quinquenal (2001 a 2005) que a China explicitou pela primeira vez sua preocupação com a segurança energética. Mencionada como uma das maiores prioridades do plano governamental, a segurança energética foi relacionada à garantia do fornecimento, conjugando, para tal, a diversificação dos fornecedores, o investimento na exploração oceânica e a constituição de reservas estratégicas em escala global. Todos esses elementos foram de alguma forma incorporados ao projeto da NRS, tendo a segurança energética como fator central (DRENTH, 2019).

Assim como a questão energética, a segurança alimentar se apresenta como fator estratégico para o país com a maior população mundial. Todas as economias, principalmente as potências em ascensão, procuram mitigar os riscos para suas cadeias de suprimentos e a China não é exceção. O potencial de isolamento econômico ou diplomático, como o imposto pelos EUA na década de 1950 e novamente na década de 1990, foi levado a sério pelo governo chinês.

A China tornou-se altamente comprometida em seu esforço para fortalecer sua resiliência, ou mais precisamente sua “resiliência geoeconômica”, a ameaças que poderiam afetar sua estabilidade socioeconômica e, conseqüentemente, a segurança do regime. As

recentes disputas comerciais e tarifárias com o governo do presidente dos EUA, Donald J. Trump, reforçam esse raciocínio.

Com uma população de cerca de 1,4 bilhão de habitantes, a segurança alimentar é fundamental para a estabilidade doméstica. Há uma crescente demanda por alimentos importados por terra e mar. Como proporção das importações totais de mercadorias, as importações de alimentos aumentaram de 3,2% em 2006 para 6,3% em 2016. Em 2017, 43% das importações chinesas de alimentos básicos passou pelo Estreito de Malaca e 39% pelo Canal do Panamá. Ambos são *chokepoints* ao longo de rotas marítimas globais amplamente utilizadas, sob a proteção e vigilância da Marinha dos EUA. A China tem apenas uma capacidade marítima e presença limitadas nessas águas. Essas importações estão, portanto, sujeitas a um risco de interdição da Marinha dos EUA.

Em conjunto, a China também abordou a importância de estabelecer bases no exterior para produção, processamento e armazenamento de alimentos. Como resultado, na última década, as empresas chinesas se envolveram em uma variedade de aquisições relacionadas a terras, alimentos e agricultura no Sudeste Asiático, Rússia, Austrália, América Latina e EUA. Como exemplo, a China é agora o segundo maior proprietário estrangeiro de terras agrícolas na Austrália, com 9.112.000 ha, apenas 0,1% atrás do Reino Unido. Essas aquisições indiretamente ajudam a garantir o abastecimento doméstico de alimentos da China, aumentando a produção global de alimentos. Buscar direitos de utilização sobre terras e recursos em países estrangeiros é um padrão recorrente e parte essencial da estratégia de longo prazo da China para mitigar riscos geopolíticos e econômicos (DAOJIONG, 2016).

De acordo com Alves (2010), desde 1970, a China subordina sua política externa aos seus objetivos desenvolvimentistas, conciliando defesa e política econômica por meio da diplomacia. Essa postura visa a atender uma necessidade constante de matérias-primas, *commodities* e fontes de energia, fazendo com que o país esteja permanentemente em busca de regiões do planeta onde possa garantir contratos de exploração de petróleo, gás e carvão, além do fornecimento de alimentos e matérias-primas para suas indústrias.

Garantir o suprimento de petróleo é também um importante elemento da segurança energética chinesa, principalmente no que diz respeito à defesa, uma vez que essa é a fonte de energia responsável pela movimentação de meios militares, transportando tropas e suprimentos vitais para a manutenção de sua capacidade bélica e,

consequentemente, de uma dissuasão crível com relação aos seus oponentes. Dessa forma, é lícito afirmar que a China visualizou a construção de um Poder Naval mahaniano, com as tarefas de garantir a dissuasão necessária aos seus oponentes, inclusive no MSC, bem como garantir a defesa das LCM responsáveis pelo fluxo logístico energético e de alimentos necessário para o desenvolvimento e estabilidade da nação.

A China possui como objetivo desenvolver uma marinha de guerra capaz de defender seus interesses relacionados ao transporte marítimo. Ela ainda não pode ser considerada como uma marinha global, sendo inferior, nesse quesito, à marinha dos EUA. Dessa forma, a China busca soluções alternativas, tais como a construção de um oleoduto ligando a China à Mianmar, e o Canal de Kra, no sul da Tailândia, ligando o Oceano Índico ao Golfo de Siam. Contudo, nenhuma dessas iniciativas tem a capacidade de reduzir a vulnerabilidade apresentada por sua dependência do transporte marítimo pelo Oceano Índico (DAOJIONG, 2016).

Outro grande projeto estratégico chinês que tinha como objetivo mitigar o risco de bloqueio do seu fornecimento de petróleo e gás, por parte de uma potência marítima, foi a construção de um canal na Nicarágua, ligando o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico. A construção desse canal serviria para escoar a produção do Atlântico Sul, sem necessitar passar pelo Estreito de Malaca ou pelo Canal de Panamá, ambos *chokepoints* controlados pelos EUA. Tratava-se de um projeto orçado em 50 bilhões de dólares, que construiria um canal de 278 quilômetros de extensão e estaria concluído no final de 2019. Entretanto, em outubro de 2015, seu principal financiador, o empresário chinês Wang Jing, sofreu um revês financeiro que desvalorizou sua fortuna para um décimo do que possuía, reduzindo assim as expectativas no que diz respeito à viabilidade do projeto (MULLER, 2019).

4.3 O Comércio

Como resultado das reformas introduzidas em 1978, que abriram a China para a economia global e fizeram a transição para um novo modelo econômico de “capitalismo de Estado”, a China tem visto um rápido crescimento e desenvolvimento econômico. Segundo Holmes e Yoshihara (2008), os resultados do direcionamento marítimo da China têm sido representados pelo crescimento econômico das últimas quatro décadas. Entre 1980 e 2000,

o PIB da China cresceu a uma média de 9,7%. Entre 2003 e 2005 sustentou um crescimento medido de dois dígitos. A partir do declínio da ideologia comunista, proporcionar o bem-estar econômico à população tem sido a meta dos governantes, que veem nesse aspecto a sobrevivência do atual regime.

Na década de 1990, os laços entre a China e os países asiáticos estreitaram-se cada vez mais, principalmente após a crise asiática de 1997, em que a China tornou-se um dos maiores doadores de recursos aos países da região. Nesse período, emerge no discurso do governo chinês a “diplomacia da grande potência com responsabilidades”, ou seja, a China passava a assumir maior compromisso junto às comunidades internacionais e regionais.

Os resultados positivos da moderna diplomacia chinesa não tardaram a aparecer, principalmente na esfera econômica, em que o país mantém um crescimento constante durante as duas últimas décadas. A expansão chinesa encontrou um grande impulso a partir de dezembro de 2001, quando o país entrou na Organização Mundial do Comércio (OMC) e fez avançar uma série de interesses estratégicos do país. Seu volume de comércio aumentou, sobretudo no que diz respeito à exportação de produtos com alta intensidade tecnológica e serviços, no qual assinou uma série de tratados bilaterais (NONNENBERG, 2008).

A importância do comércio internacional no crescimento chinês é evidenciada pelo aumento da participação dos fluxos comerciais (importações mais exportações) no seu PIB. Na primeira metade dos anos 1990, os fluxos de comércio representavam menos de 40% do PIB, subindo para cerca de 65% em 2003. O crescimento da participação chinesa no comércio mundial é um fenômeno que já vem ocorrendo há décadas (NONNENBERG, 2008).

De acordo com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), a NRS impactará substancialmente o contexto do cenário global de produção, comércio, investimento e finanças, dado o volume de projetos a serem desenvolvidos nos países signatários da iniciativa (PAUTASSO, 2020). A integração eurasiática cumpre, ao mesmo tempo, diversos objetivos nacionais e internacionais para a China, com destaque para a criação de demanda para a supercapacidade ociosa de sua indústria nacional.

A NRS também está em consonância com o plano diretor industrial da China conhecido como *Made in China 2025*, plano esse responsável por atualizar, consolidar e equilibrar a indústria manufatureira do país. Divulgado pelo Conselho de Estado em 2015,

essa política tem como objetivo aumentar a fabricação de materiais e equipamentos considerados essenciais dentro da China, na proporção de 70% até 2025 (após a primeira fase de aumento da produção doméstica em 40% ocorrida em 2020), promovendo-se a alta tecnologia chinesa em setores-chave, incluindo-se tecnologia da informação avançada, máquinas de controle digital e robótica, aviões, equipamentos oceânicos e de navegação, equipamentos de transporte ferroviário, automóveis com energia limpa, equipamentos de energia elétrica, equipamentos agrícolas e biofarmacêuticos, dentre outros. De fato, esse plano tem como objetivo obter benefícios sistêmicos e agregá-los à base industrial e tecnológica nacional da China (COLOMBO, 2017).

Em 2014, a China conseguiu superar o PIB dos EUA pela Paridade do Poder de Compra (PPP). Assim, a economia chinesa, quando avaliada em termos de PPP, tirou os EUA do primeiro lugar para a maior economia do mundo. Além disso, apesar da desaceleração da taxa de crescimento nos últimos anos, as projeções indicam que a China também provavelmente ultrapassará os EUA em termos de PIB real ou nominal antes da década de 2030 (PWC, 2015).

O vertiginoso crescimento econômico e a determinação governamental de mantê-lo nesses termos gerou visíveis efeitos relacionados ao Poder Marítimo, proporcionando ao comércio marítimo costeiro um salto quantitativo e qualitativo. O volume de carga em contêineres manuseada nos portos chineses é um exemplo do nível da atividade marítima chinesa. Baixo custo, excelente infraestrutura de transporte e o volume absoluto de exportações e importações habilitaram a China a superar tradicionais países portuários, como Coreia do Sul, Japão, Hong Kong e Cingapura (HOLMES; YOSHIHARA, 2018). Desde 2010 o porto de Shangai é o maior do mundo em movimentação de carga e contêineres. Atualmente, sete dos dez maiores portos em volume de carga do mundo estão na China (figura 6).

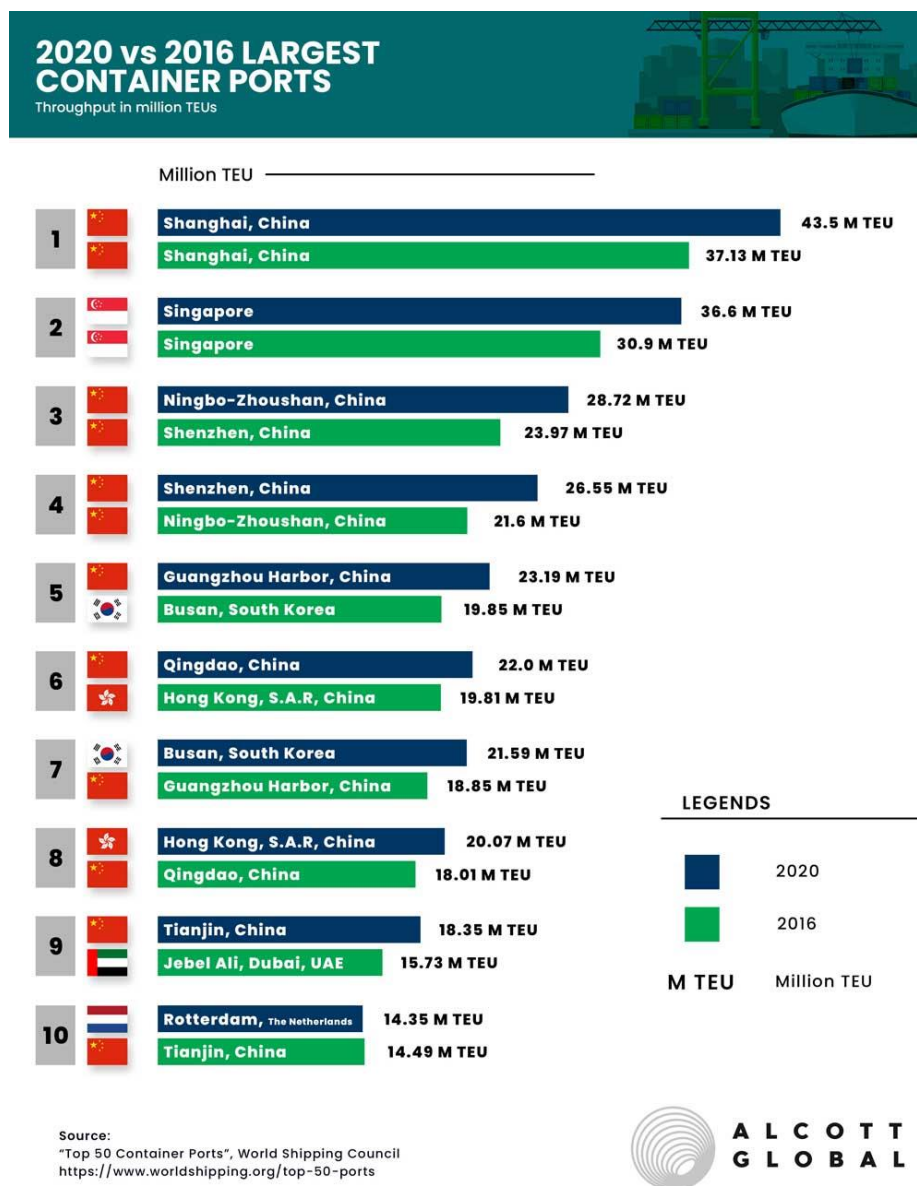


Figura 6: Top 10 – Maiores portos de contêineres do mundo 2020 Vs. 2016
Fonte: ALCOTT GLOBAL

De acordo com dados do World Shipping Council , em 2020, os 10 principais portos aumentaram em 16% o volume total de contêineres; os 10 maiores portos movimentaram mais de 35 milhões de TEUs¹⁶ em 2020, em comparação com 2016. O aumento mais notável na capacidade movimentada, quando se analisa 2016 vs. 2020, ocorreu no porto de Ningbo-Zhoushan, na China. O volume de negócios de contentores no porto aumentou 33% em 2020, face a 2016, movimentando mais 7 milhões de TEUs em 2020 (PORTUGUESE PEOPLE PORTAL, 2021).

¹⁶ TEU: *Twenty foot equivalente unit*. É uma unidade de medida padrão, utilizada para calcular o volume de um contêiner. Um TEU representa a capacidade de carga de um contêiner marítimo normal, de 20 pés de comprimento, por 8 de largura e 8 de altura (nota do autor).

Shangai tornou-se o maior e mais movimentado porto de contêineres do mundo, em 2010, superando Cingapura, que costumava ser por anos o maior porto marítimo do mundo. O volume de negócios de contêineres aumentou 17% no porto de Shangai e 18% no porto de Cingapura desde 2016 (ALCOTT GLOBAL, 2021). Não há diferença no ranking de 2021 em relação ao top 10 maiores portos de 2020, exceto pela capacidade movimentada, que aumentou 5% em 2021. Além de vários portos chineses, Cingapura e Busan, na Coreia do Sul, também estão no top 10 do *ranking*, enquanto na Malásia, Taiwan e Tailândia surgiram novos *hubs* de transporte marítimo.

Em meio à otimização da cadeia industrial da China, o comércio com os países vizinhos se tornou cada vez mais próximo. Nos primeiros oito meses de 2021, as importações e exportações da China para países membros da ASEAN alcançou 562 bilhões de dólares, um aumento de 22,8% com relação ao ano anterior (PORTUGUESE PEOPLE PORTAL, 2021).

No cenário internacional, as trocas sutis, exercidas por meio do poder econômico ganham grande relevância, aliadas à visão geopolítica e estratégica relacionadas ao exercício do poder estabelecido nos diversos tabuleiros regionais. As visões são complementares e atualmente, não devemos olhar os acontecimentos no cenário internacional unicamente através das lentes da geopolítica, do poder militar ou do poderio econômico (KAPLAN, 2012).

Nessa mesma ordem de ideias, os estudos estratégicos empregam o conceito definido como geoeconomia, para evidenciar a relação entre fatores geográficos e o emprego de políticas econômicas. Esse conceito evidencia o uso de recursos econômicos para atingir fins geopolíticos, ou metas correspondentes ao interesse nacional. Trata-se de um importante conceito para compreender a atuação da China. Em outras palavras, a geoeconomia pode ser vista como a continuação da geopolítica por outros meios. Dessa maneira, podemos remeter a uma clara alusão ao conceito desenvolvido por Clausewitz, no qual trata sobre “a guerra como sendo nada mais do que a continuação da política por outros meios” (KAPLAN, 2012).

Esse é o contexto no qual se desenvolve a NRS. A iniciativa apresenta um pensamento estratégico de longo prazo, sendo executado por meio das medidas táticas e geoeconômicas, tais como investimentos, ações diplomáticas, promoção de parcerias estratégicas no âmbito regional, criação de instituições multilaterais, estabelecimento de

joint ventures, fluxos financeiros de ajuda para o desenvolvimento, acordos comerciais, entre outros instrumentos. Essas ferramentas são necessárias para a obtenção do objetivo de assegurar o maior aporte possível de recursos naturais e energéticos que permitam a continuidade do crescimento da economia chinesa (BLACKWILL; HARRIS, 2016).

Mahan foi um dos principais defensores da relevância do poder marítimo sobre o terrestre. Ele explicou as vantagens do mar sobre o continente, ao argumentar que qualquer ponto no espaço pode ser conectado por meio do mar. No mais, o transporte de grandes volumes de mercadorias é possível de maneira muito mais barata e segura, se comparado aos meios terrestres para tal. Para todas essas características, o mar foi particularmente adequado para facilitar o surgimento da economia de mercado capitalista, no centro da qual se encontra a troca de riqueza produzida de acordo com padrões de oferta e demanda. Desse modo, o comércio marítimo poderia garantir o intercâmbio de excedentes entre as diferentes regiões, a nível global e de forma relativamente barata e incomparavelmente mais barato e em volumes maiores do que por terra. Para muitos, ele representou o marco para o início da globalização (VIKTOR, 2017).

Nesse sentido, a NRS não deve ser vista apenas como uma série de projetos de infraestrutura alinhados de acordo com determinados princípios. A iniciativa consiste em uma ampla visão estratégica para a integração da Eurásia e demais parceiros, colocando a China como centro de articulação de influência no sistema internacional.

A NRS é a principal visão de política externa do governo Xi Jinping, implicando elementos de desenvolvimento econômico e de projeção estratégica. Ela deve ser vista como um dos instrumentos do processo de rejuvenescimento da nação, auxiliando o país a consolidar o seu novo momento de desenvolvimento e harmonia, para usar os termos do próprio pensamento chinês.

4.4 O Poder Marítimo

Após passar pelo período de abertura e podendo voltar sua atenção para o mar, a RPC implementou diversas ações para proteção de seus interesses estratégicos, principalmente os ligados à sua armada. Embora o Poder Naval represente somente metade

de um dos três fatores básicos do Poder Marítimo, sua importância possui um peso considerável ao influenciar de maneira decisiva a estratégia marítima de um país e exige grandes esforços para ser desenvolvido.

No 18º Congresso Nacional do PCC, em 2012, o então presidente Hu Jintao conclamou a China a se tornar uma “potência marítima” capaz de salvaguardar seus direitos e interesses marítimos. No ano seguinte, ao assumir a presidência, Xi Jinping anunciava a iniciativa da NRS e, em 2015, publicava um *white paper* direcionado a esse posicionamento.

O *white paper* de defesa de 2015, intitulado *China’s Military Strategy*¹⁷ foi o primeiro publicado por Pequim com foco em estratégia militar, sendo particularmente notável por abordar a modernização da MELP, direcionar as ações de longo prazo do governo e expor algumas das ambições chinesas. O documento apresenta grande ênfase nas responsabilidades globais da China para assegurar a segurança de seus interesses econômicos ao redor do mundo, particularmente os recursos energéticos.

Os líderes da RPC enfatizam o imperativo de fortalecer e elevar as capacidades do ELP a de um exército de classe mundial, até o final de 2049, como um elemento essencial de sua estratégia para rejuvenescer a RPC, tornando-a um grande país socialista moderno. Esse prazo coincide com as projeções para os projetos envolvendo a NRS e com o marco do centenário de estabelecimento da RPC. Em 2020, o ELP adicionou um novo marco intermediário para a modernização em 2027, de forma a acelerar o desenvolvimento integrado da mecanização, informatização e inteligência das Forças Armadas como um todo, o qual forneceria a Pequim opções militares mais confiáveis em uma eventual contingência de Taiwan (DoD, 2021).

Em 2019, Xi Jinping reiterou o posicionamento de transformação da MELP ao publicar um novo *white paper* de defesa, com ênfase na construção de uma Força Naval forte e modernizada, capaz de realizar missões em mares distantes.

Segundo o novo *white paper* de defesa da RPC de 2019, intitulado *China’s National Defense in the New Era*¹⁸, no contexto da estratégia do PCC, a modernização das Forças Armadas da RPC não é meramente uma preferência política ou um esforço momentâneo que pode desaparecer ou perder importância ao longo do tempo. Em vez

¹⁷ Estratégia Militar Chinesa (tradução nossa).

¹⁸ Defesa Nacional da China na Nova Era (tradução nossa).

disso, a modernização das Forças Armadas é um elemento indispensável da estratégia nacional do Partido para modernizar o país (DoD, 2020).

Segundo o DoD (2021), a atual política de defesa declarada da RPC é salvaguardar resolutamente sua soberania, segurança e interesses de desenvolvimento, oferecendo continuidade com declarações anteriores das lideranças governamentais e outros documentos oficiais. Na prática, o poder militar da RPC é cada vez mais uma característica central de suas ambições regionais e globais. O documento também identifica os objetivos de defesa nacional da RPC que apoiam esses interesses.

As principais mudanças no novo *white paper* incluem esforços para melhorar a coordenação do Partido para alavancar todos os órgãos do Poder Nacional, em uma abordagem unificada para apoiar suas ambições, com vistas ao desenvolvimento de uma capacidade militar global. Ao contrário dos livros brancos de defesa anteriores, a “Defesa Nacional da China na Nova Era” enfatiza explicitamente o alinhamento das Forças Armadas da RPC e o apoio aos objetivos sociais e de política externa mais amplos do PCC (DoD, 2021).

Por volta de 2015, a marinha chinesa ultrapassou a marinha dos EUA em número de navios, e continuou a crescer nos anos seguintes. A MELP possui uma força de batalha de aproximadamente 355 plataformas, incluindo grandes meios de superfície, submarinos, porta-aviões, navios anfíbios oceânicos, navios de guerra de minas e navios auxiliares. Esse número não inclui 85 navios de patrulha e embarcações que transportam mísseis de cruzeiro antinavios (CSIS, 2022).



Figura 7: Os meios navais da Marinha do Exército de Libertação Nacional.
Fonte: Revista Poder Naval.

A RPC encomendou seu primeiro porta-aviões construído no país no final de 2019 e seu primeiro cruzador da classe Renhai, no início de 2020. O segundo porta-aviões construído no país foi lançado em 2022, encontra-se em fase de testes, com entrada em serviço programada para 2024 e já conta com tecnologia de catapultas eletromagnéticas, demonstrando considerável desenvolvimento e domínio tecnológico. Esse tipo de catapulta só fazia parte da classe “Gerald R. Ford” da marinha dos EUA e permite que os aviões sejam lançados com mais frequência e com maior carga útil de combustível e armamento. Pequim está planejando pelo menos seis grupos de batalha de porta-aviões até 2035, com quatro previstos para serem propulsionados a energia nuclear. Isso permitirá que a MELP navegue mais distante no mar e realize operações mais complexas.

O *white paper* de defesa de 2019 descreveu a MELP como se ajustando às mudanças nos requisitos estratégicos de proteção do mar próximo e proteção do mar distante, observando que está focada em acelerar essa a transição. Para o objetivo da RPC de construir uma Força Naval forte e modernizada, o MELP é uma força cada vez mais moderna e flexível que se concentrou em substituir suas gerações anteriores de plataformas obsoletas e com capacidades limitadas, em favor de meios maiores e modernos. A partir de 2020, a MELP passou a contar com um número maior de modernas plataformas multifuncionais, possuindo armas e sensores avançados antinavios, antiaéreos e antissubmarino.

A MELP também está enfatizando as operações marítimas conjuntas e a integração conjunta dentro do ELP. Essa modernização está alinhada com a crescente ênfase da RPC no domínio marítimo e às crescentes demandas para que a marinha opere a distâncias maiores da China.

Segundo o DoD (2021), estima-se que a força de batalha geral da MELP cresça para 420 navios até 2025, e 460 navios até 2030. Grande parte desse crescimento será em grandes meios de superfície. A estrutura da força consiste em três frotas com flotilhas submarinas subordinadas, flotilhas de navios de superfície, brigadas de aviação e bases navais (figura 8).



Figura 8: Principais unidades Navais da MELP
 Fonte: DoD (2021)

No que se refere especificamente à MELP, grande parte do salto qualitativo buscado pela administração Xi Jinping passa pela formação de uma marinha capaz de projetar forças além-mar, o que é conhecido na literatura como *blue water navy*, caracterizada principalmente pela capacidade de operar embarcações principais com grande autonomia, capacidade de operar longe da costa e de levar poder de fogo a longas distâncias. A construção e expansão de uma marinha capaz de projeção de força além-mar serviria, dentre outras coisas, para defender os interesses chineses nas LCM, as instalações portuárias do país e garantir o fluxo de bens da China e para a China. Missões antipirataria em águas distantes, missões contra bloqueio naval e o emprego rápido de forças desembarcadas pelo mar dependem ativamente de uma *blue water navy*.

De maneira a garantir efetivamente a capacidade de projetar sua Força Naval e assegurar os seus interesses em mares distantes, a China deve, primeiramente, equacionar suas questões regionais e se consolidar no Oceano Pacífico. No pensamento estratégico chinês, a soberania do país sobre toda a área dentro da *Nine Dash Line* – um território que compreende quase todo o Mar da China do Sul – não só é direito da China, mas uma condição necessária para garantir os interesses de segurança do país. É em função dessas questões e demandas que a China precisa de instrumentos para negar a outros atores a capacidade de agir em suas águas próximas, ao mesmo tempo que estabelece e fixa sua posição regional (SANTA RITA, 2021).

Segundo Holmes e Yoshihara (2008), a estratégia naval chinesa teria nas teorias de Mahan sua principal inspiração. A China, consciente do fato de que é uma potência comercial marítima, necessitaria construir uma volumosa armada, a fim de obter a capacidade de atingir o comando do mar, protegendo suas LCM e garantindo dominância no Oceano Pacífico. Como potência naval, a RPC buscaria o comando do mar consolidando uma Força Naval grande e capaz de impor aos seus adversários uma derrota decisiva, a ponto de impedir que eles possam utilizar o mar para seus respectivos propósitos.

Ao construir uma *blue water navy* a fim de salvaguardar seus interesses na RSM e ao fortalecer sua capacidade de defesa para limitar a ação de potências hostis em regiões próximas, a China está buscando garantir o uso do mar para seus propósitos e impedir que outros a impeçam de fazê-lo. No final, a importância do mar e das forças navais pode ser resumida na garantia do fluxo marítimo e da segurança. Em tempos de paz, esses fluxos sustentam, por meio do comércio marítimo, as atividades econômicas do país e o bem-estar da população. Em tempos de guerra, esses mesmos fluxos são usados para sustentar, por meio do transporte de tropas e suprimentos, a capacidade de combate em terra (SANTA RITA, 2021).

As capacidades da marinha chinesa também estão crescendo em outras áreas. Com base nos padrões contemporâneos de produção de navios, mais de 70% da frota da MELP, em 2017, foi considerada “moderna”, contra menos de 50% em 2010. A China também está produzindo navios maiores, capazes de acomodar armamentos e sistemas avançados a bordo.

A RPC também está liderando o mundo em termos de tonelagem total de novos navios que estão sendo colocados no mar. A tonelagem coletiva dos navios lançados pela

China, entre 2014 e 2018, foi 678.000 toneladas – maior do que as toneladas agregadas das marinhas da França e da Espanha juntas.

A rápida expansão da MELP foi sustentada pela crescente capacidade de construção naval da China. Em meados da década de 1990, condições favoráveis de mercado e *joint ventures* com o Japão e a Coreia do Sul permitiram à China atualizar suas instalações de construção naval e desenvolver técnicas operacionais. De acordo com o DoD (2020), a modernização e expansão desses estaleiros aumentou a capacidade de construção naval da China e a capacidade para todos os tipos de projetos militares, incluindo submarinos, meios navais de superfície, aviação naval e meios de transporte marítimo.

Esses avanços também facilitaram a transição da China para uma superpotência de construção naval comercial. A produção de construção naval mercante aumentou de apenas um milhão de toneladas brutas em 1996, para uma alta de 39 milhões de toneladas brutas em 2011, o que foi mais que o dobro da produção do Japão no mesmo ano. Em 2018, a China ultrapassou a Coreia do Sul para se tornar o líder global em construção naval e, em 2020, os construtores navais chineses conquistaram mais de 40% do mercado global por tonelagem (CSIS, 2020).

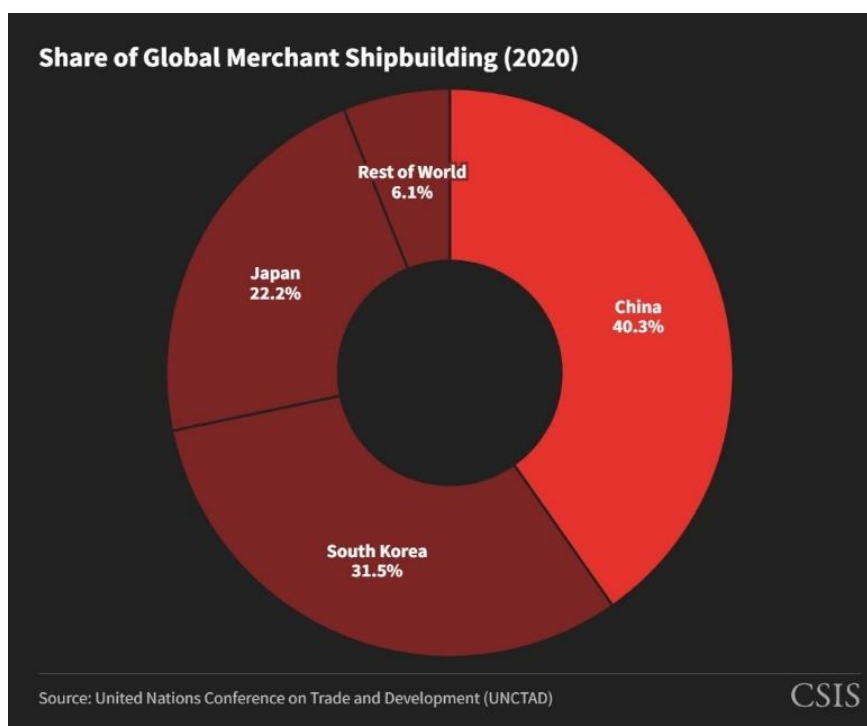


Figura 9: Divisão da produção naval mercante em 2020.
Fonte: CSIS (2020)

As mesmas empresas estatais que dominam a indústria de construção naval mercante da China também são atores importantes na área militar. Até 2019, as duas maiores empresas de construção naval da China – *China Shipbuilding Industry Corporation* (CSIC) e *China State Shipbuilding Corporation* (CSSC) – eram responsáveis por 75% da produção total de construção naval da China. A CSIC e a CSSC também produziram todos os navios construídos internamente e recentemente introduzidos na MELP. Em novembro de 2019, as duas empresas se fundiram em uma única empresa estatal, a *China Shipbuilding Group Corporation* (também conhecida como CSSC), que respondeu por 21,5% dos pedidos globais de navios em 2021. A maioria dos construtores de navios de ponta valorizam a natureza de uso dual de sua base industrial de construção naval, e muitas incentivam pedidos comerciais para preservar a capacidade do estaleiro para as necessidades de guerra (CSIS, 2022).

O constante crescimento da vertente econômica global da RPC também torna seus interesses cada vez mais vulneráveis a transições políticas domésticas nos países participantes. Fatores como turbulências internacionais e regionais, terrorismo, pirataria e graves desastres naturais e epidemias são ameaças que impõem novos requisitos à MELP. Alguns projetos da NRS podem criar vantagens militares potenciais, como o acesso da MELP a portos estrangeiros selecionados para fornecer o apoio logístico necessário para sustentar implantações navais em águas tão distantes quanto o Oceano Índico, Mar Mediterrâneo e Oceano Atlântico, protegendo seus interesses crescentes (DoD, 2021).

Segundo Ribeiro (2010), o acesso ao mar, o controle das rotas comerciais e o desenvolvimento das áreas litorâneas são aspectos primordiais 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.

Mahan afirmava que um grande Poder Marítimo significava possuir uma grande Força Naval, cujo propósito seria proteger a capacidade de um país usar o mar e obter o seu controle. Isso significava a neutralização das forças navais oponentes 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. Assim, o controle do comércio marítimo seria a função principal das marinhas, já que as guerras poderiam ser vencidas com o estrangulamento econômico do inimigo, ou perdidas no caso contrário, em

face de esse ser um fator crítico e determinante para a vitória num conflito entre grandes potências (RIBEIRO, 2010).

4.5 O controle dos pontos de estrangulamento

Segundo Kaplan (2014), as disputas territoriais marítimas no Mar da China Oriental e no MSC são um dos principais riscos à segurança e estabilidade no Leste da Ásia. Além dos impactos regionais, um conflito nesses locais teria consequências econômicas e políticas globais. Eventuais bloqueios navais impossibilitariam o funcionamento de portos ou a utilização de rotas marítimas, limitando a circulação de bens e rompendo cadeias regionais e globais de valor. Além disso, a existência de países com capacidades militares significativas (Coreia do Sul, Japão e Taiwan) poderia, em caso de escalada das hostilidades, levar a um conflito de grandes proporções. A presença militar norte-americana, por fim, bem como suas ligações securitárias com países que compartilham tal espaço, poderia levar ao envolvimento direto dos EUA nos conflitos, com consequências imprevisíveis para a atual ordem internacional.

Ainda que conflitos militares não cheguem a ocorrer, a mera expectativa de sua possibilidade afeta as dinâmicas de segurança regionais. De fato, a atual modernização das Forças Armadas dos países da região decorre em grande medida dessa expectativa, havendo evidências de uma corrida armamentista no Leste Asiático (Kaplan, 2014).

O principal ator nessas disputas é a China, cujo interesse por controlar territórios insulares no Mar da China Oriental e no MSC tem origem em fatores de cunho tanto geopolítico quanto econômico. Do ponto de vista geopolítico, o interesse é resultado de uma situação marítima desfavorável, oriunda de dois fatores interligados.

O primeiro é a existência de diversas ilhas e arquipélagos em áreas muito próximas à costa chinesa, úteis para a imposição de um bloqueio naval à China. Esses territórios fazem parte da chamada “primeira cadeia de ilhas”, conforme termo utilizado pelo governo da China, estendendo-se desde o sul do Japão até a ilha de Bornéu, passando pelas Filipinas.

Além dela, há a “segunda cadeia de ilhas”, que se estende das ilhas Ogasawara, no Japão, até as Marianas. Por um lado, esses territórios poderiam ser utilizados contra a China no caso de um bloqueio naval, problema agravado pela extensa presença militar dos EUA em algumas dessas ilhas. Por outro lado, as linhas imaginárias que unem os territórios, formando a primeira e a segunda cadeia de ilhas são consideradas como perímetros de defesa pela China. Dessa conjunção de fatores decorre o interesse chinês em controlar essa área, diminuir o controle de outros países sobre os seus territórios e possuir meios capazes de bloquear os acessos às águas jurisdicionais chinesas de Nova Guiné, passando por Guam (STRATFOR, 2009).

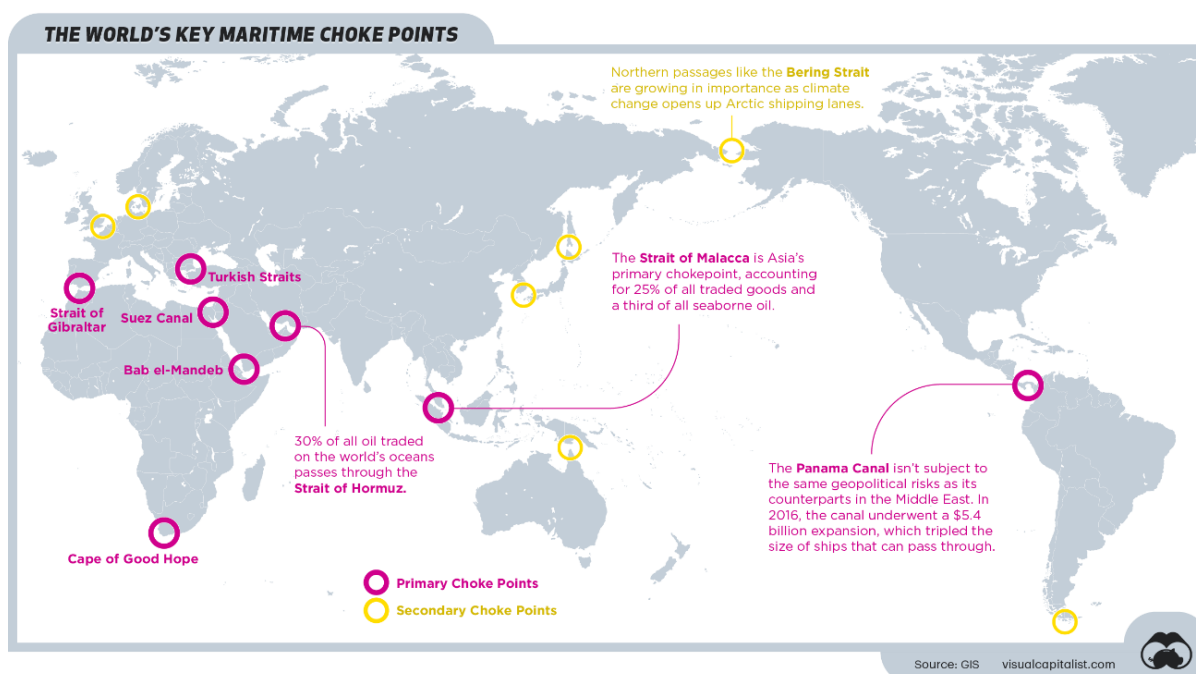


Figura 10: Os principais pontos de estrangulamento (*choke points*) mundiais.
Fonte: Safety4Sea.

A análise da história feita por Mahan o convenceu de que as LCM determinaram o resultado de muitas batalhas e campanhas. A essência da teoria de Mahan era que uma nação só poderia ser forte se tivesse os meios para controlar os mares contra qualquer ameaça e o Poder Marítimo era a única maneira para atingir esse objetivo estratégico (PEELE, 1997).

4.6 Colônias

A expressão "colar de pérolas" foi utilizada pela primeira vez num documento interno do Departamento de Defesa da EUA intitulado "*Energy futures in Asia*". Ela foi descrita como a manifestação da crescente influência geopolítica chinesa através de seus esforços para incrementar o acesso a portos e aeroportos, desenvolver relações diplomáticas especiais, e modernizar as forças militares que se estendem desde o MSC, através do estreito da Malaca e do Oceano Índico, em direção ao Golfo Persico (VÁZQUEZ, 2013).

O colar de pérolas é a designação da ação estratégica adotada pela China, com o objetivo principal de garantir a sua segurança energética. Mais do que uma estratégia regional, ele é parte integrante da EMC para assegurar sua presença no Oceano Índico e seu futuro econômico. Trata-se de uma consequência da ascensão marítima chinesa, em que cada pérola corresponde a um ponto de influência geopolítica ou militar, sendo escolhidas segundo a sua posição estratégica e pela sua situação relativa às outras pérolas, criando assim uma corrente. Essas esferas de influência são asseguradas por meio de relações diplomáticas, militares, geopolíticas ou econômicas.

Em outras palavras, o colar de pérolas é um "cordão" de bases aéreas e navais, portos comerciais, *hubs* e corredores energéticos, centros de inteligência, dentre outras facilidades e instalações, mantidas pela China ao longo de suas principais rotas petroleiras, do mar Vermelho e do Golfo Persico até o MSC. Essa série de enclaves tende a rodear e estrangular quatro importantes penínsulas: a Indochina, a Indostânica, a Arábica e o Chifre da África. Essa disposição de instalações, civis e militares, foi determinada em direta oposição à Índia e aos EUA (VÁZQUEZ, 2013).

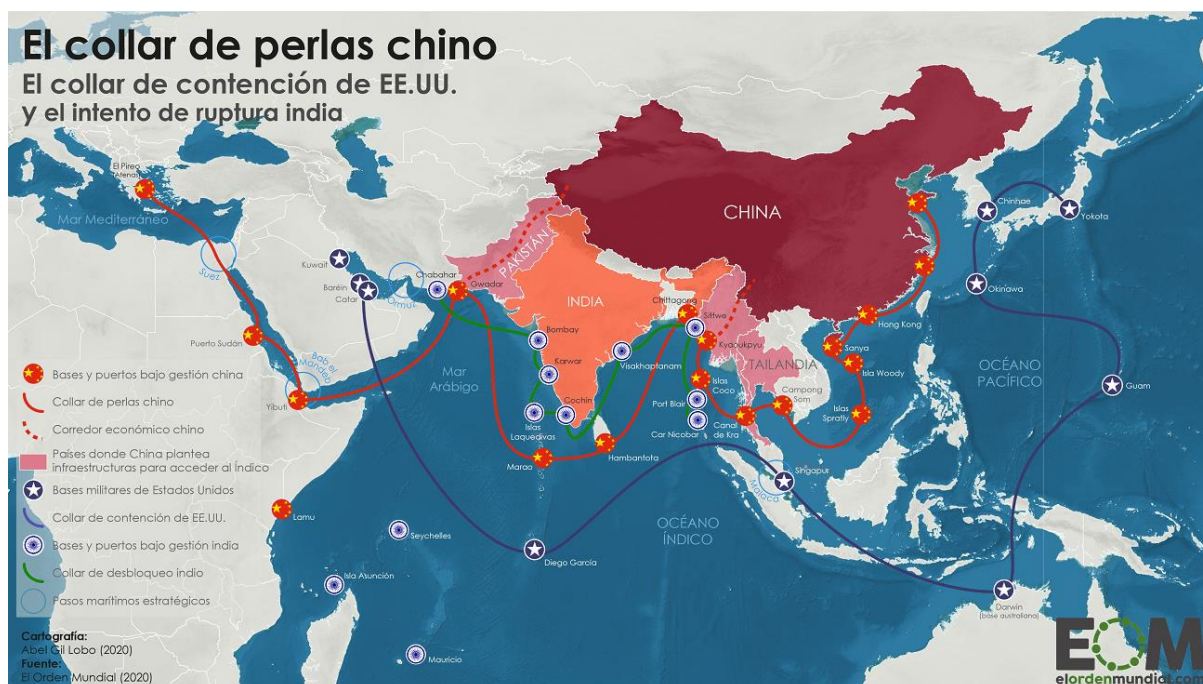


Figura 11: O Colar de Pérolas
Fonte: El Orden Mundial - EOM

Gwadar e Djibouti são dois portos relevantes nos esforços de segurança inerentes ao colar de pérolas. O primeiro é um dos portos do Índico, com ligações por terra ao flanco ocidental e meridional da China, capaz de ajudar com as consequências dos problemas em Malaca. Além do estímulo econômico, existe o Corredor Econômico China-Paquistão, através do qual o petróleo proveniente do Oriente Médio fica armazenado em refinarias em Gwadar, chegando à China através de oleodutos e ferrovias que ligam Kashgar, em Xinjiang, ao porto de Gwadar, no Paquistão.

O Corredor Econômico China-Paquistão pode contribuir para que a China amplie os seus interesses, por meio de uma rápida mobilização de tropas e equipamentos militares, a partir dos portos marítimos para o interior, ou a partir das estradas de ferro até os portos. Localizado fora do Estreito de Ormuz, através do qual circula 40% do tráfego petrolífero mundial, fornece mais uma rota de importação de gás natural e petróleo, além da presença constante no Oceano Índico.

Já a base naval de Djibuti, cuja localização geográfica tem, como fronteiras marítimas, o Mar Vermelho e o Golfo de Aden, vias cruciais no trânsito de navios em rota para a África, Ásia e Europa, encaixa-se de maneira absolutamente estratégica no que se refere às operações de combate à pirataria marítima. Além disso, sob o ponto de vista

técnico-logístico, a primeira base militar chinesa no estrangeiro foi edificada num país que possui várias outras forças militares estrangeiras. Alemanha, EUA, França, Itália e Japão estão presentes nesse país não apenas pela questão estratégica geográfica da segurança das LCM, mas porque aviões de patrulha podem sobrevoar a Península Arábica.

Para poder realizar operações militares em mar aberto para além da primeira cadeia de ilhas, as pérolas se tornam significativas no contexto da proteção das LCM e da projeção de poder. A superação espacial da segunda cadeia de ilhas é essencial para a China do ponto de vista de localização geográfica e significativa para a transformação da marinha chinesa em uma *blue water navy*. Elas permitem que na eventualidade de um cenário de hostilidade, a MELP impeça qualquer tentativa de contenção de seus meios navais e finalmente passe a ter mar e terra se complementando.

Segundo VÁZQUEZ (2013), para o estabelecimento de uma estratégia do tipo colar de pérolas são necessários três elementos: garantia de acesso a portos e aeroportos, manutenção das relações diplomáticas e modernização das Forças Armadas. As pérolas que integram essa estratégia chinesa consistem em portos, terminais de contêineres, aeródromos e estações militares costeiras. Elas encontram-se espalhadas da China até ao Mar Mediterrâneo, através do Oceano Índico. Sua disposição foi planejada de modo a acompanhar as LCM de que a China mais depende para a sua segurança energética. Nesse sentido, a estratégia do colar de pérolas foi implementada de modo a assegurar o apoio mútuo e a contornar ameaças por meio da criação de alternativas.

As operações de combate à pirataria foram usadas pela China como mais um pretexto para o estabelecimento de pontos de apoio no exterior, dando a justificativa de que essa rede logística é uma extensão lógica das missões da MELP no âmbito do combate à pirataria, das operações de manutenção de paz, da assistência a catástrofes e das missões humanitárias (VÁZQUEZ, 2013).

Podemos relacionar algumas das motivações para o estabelecimento do colar de pérolas: assegurar o fluxo de recursos energéticos, acesso a novos mercados, controle do ciclo de produção e das rotas de abastecimento, desbloquear *chokepoints* utilizando a combinação de portos e oleodutos por meio de portos multifunção e *hubs*, reforçar sua capacidade de dissuasão a partir do mar, manter a segurança das LCM utilizadas pelo seu comércio e apoio logístico à MELP no cumprimento de suas missões

Acerca do posicionamento das bases avançadas, Mahan deixou claro que elas necessitariam estar situadas longe o suficiente para defender as LCM 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).

Dessa maneira, 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 Mahan, seria importante a necessidade de obter bases navais para o reparo das embarcações, além de poder propiciar o descanso das tripulações e realizar reabastecimento de combustível, armamentos e víveres. Assim, a necessidade de uma rede de bases navais adequadas e o acesso a elas pelas forças navais seriam essenciais para uma estratégia naval de sucesso, 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.

4.7 A questão Polar

A exploração da região do Ártico atraiu ainda mais atenção dos países situados em sua proximidade, bem como de outros que vislumbram grandes oportunidades sobre as mais variadas formas de exploração. Novas rotas comerciais e fontes energéticas encontram-se cada vez mais próximas de serem aproveitadas, proporcionando alternativas realmente atrativas.

Segundo o site *ATLAS REPORT* (2021), o derretimento do gelo polar está tornando mais viável o acesso às abundantes reservas de petróleo e gás do Ártico, a maioria

das quais foram identificadas na Rússia. Em termos energéticos, ela poderá usufruir de uma oferta maior de hidrocarbonetos para diversificar suas fontes de fora do Oriente Médio. Existem estimativas de que, no ritmo das alterações climáticas observadas por cientistas, em 2040 haverá uma passagem aberta pelos doze meses do ano e uma década depois não haverá mais gelo sobre o Polo Norte.

Em termos de tamanho, o Ártico tem cerca de 21 milhões de quilômetros quadrados, cobrindo uma área aproximadamente semelhante ao tamanho do continente da Antártida. Esta é a promessa do Oceano Ártico: cobre cerca de 15% do petróleo não descoberto do mundo (estima-se 100 bilhões de barris), 30 % do gás similarmente estimado (cerca de 1.700 trilhões de pés cúbicos de gás natural e 44 bilhões de barris de gás natural liquefeito), e possivelmente um trilhão de dólares ou mais de diversos tipos de minérios. Resumindo, cerca de 25 % da reserva provada de hidrocarbonetos estão na região (ATLAS REPORT, 2021).

O Ártico é também uma enorme incubadora de proteínas que sustentam a vida humana na forma de peixes — 50 % dos estoques de peixes dos EUA vêm de sua zona econômica exclusiva (ZEE), ao largo da costa do Alasca. Isso vale para muitas das demais nações que navegam por essas águas, tanto dentro de suas ZEE, como em alto mar. Tudo isso ocorre em uma área que por quilometragem quadrada é apenas 2,5 % do globo (ATLAS REPORT, 2021).

A ideia de trabalhar com a Rússia para transformar tal rota formará a espinha dorsal dessa cooperação econômica em transporte marítimo e energia. Nas três prováveis rotas do Ártico, o gelo ao longo da passagem nordeste, que acompanha a costa da Rússia, está derretendo mais rapidamente. Sendo assim, essa diversificação energética é fundamental para ambições globais da China para se tornar o líder econômico global à frente dos EUA e União Europeia. Conclui-se então que investir no Ártico para a China é tanto uma questão de estratégia energética quanto comercial.

4.8 O caráter do governo

A China é um Estado que se configura politicamente como uma estrutura de burocracia autoritária. Diferencia-se de uma ditadura, pois possui variação periódica dos seus líderes, além de variação do comitê central do PCC, o *Politburo*¹⁹. Existe igualmente uma idade limite para o exercício de cargos políticos e não ocorre sucessão familiar na linha de comando do país. A estrutura política da China facilita a obtenção de coesão nacional. O consenso doméstico é importante para que seja possível realizar um planejamento estratégico de longo prazo, visando ao desenvolvimento e à alteração da estrutura produtiva, em consonância com as mudanças do tecido social (FANG, 2015).

Cabe ressaltar que sua economia tem como base a elaboração de planos quinquenais, tanto no âmbito nacional, como no âmbito provincial. Esta é uma característica oriunda do regime político estabelecido por Mao Zedong, de inspiração soviética. Os planos quinquenais evoluíram de simples metas de produção e alocação de recursos para um processo constante de conversão de informações vindas da base da sociedade para o nível das políticas públicas. A China é formalmente centralizada em sua governança no nível do Estado, entretanto, as trinta e uma províncias possuem as suas próprias metas e planos quinquenais e apresentam certa autonomia para determinação de suas políticas (FANG, 2015).

Ao discursar durante o *Politburo* do 18º Comitê Central do PCC, em abril de 2016, Xi Jinping afirmou o total envolvimento do Partido e de toda estrutura governamental na promoção da NRS, ao dizer:

Para promover a iniciativa “Cinturão e Rota”, é preciso desempenhar o papel tanto de governo quanto de mercado. O governo deve desempenhar o seu papel orientador na divulgação, promoção, coordenação, assim como na criação de mecanismos e, ao mesmo tempo, deve dar importância à criação de um mecanismo de cooperação econômico regional, que tenha o mercado como base e as empresas como os principais atores. O governo deve encorajar as empresas e outras forças sociais a participarem desta iniciativa, de modo a formar um modelo de cooperação com a participação do governo, do mercado e da sociedade e um quadro com a orientação governamental a participação empresarial e o apoio popular (JINPING, 2019, p. 616).

¹⁹ *Politburo* ou *Bureau* político é o comitê executivo dos partidos comunistas (nota do autor).

O processo de desenvolvimento da China é advindo da abertura e das reformas promovidas por Deng Xiaoping, havendo aplicação de políticas públicas e de política industrial com traços similares ao do restante do leste: reforma agrária, foco nas exportações, uma política cambial compatível com este objetivo, e, por fim, reinvestimento da renda do comércio em capacidade produtiva.

Não obstante, outros fatores influenciaram o sucesso econômico da China: a capacidade de mobilização de recursos e os altos investimentos em infraestrutura, que aumentaram a competitividade das empresas locais e auxiliam na atração de investimentos estrangeiros. Assim, o processo foi realizado por meio de esforços conscientes e estratégicos, conduzidos pelo Estado através de planos quinquenais (KROEBER, 2016).

Esses são pontos importantes para se compreender como a China passou de um país pouco significativo para a economia global, chegando a um status de grande relevância no cenário contemporâneo. Segundo KROEBER (2016), no final dos anos 1970, a China representava uma pequena parcela da produção industrial do mundo e menos de 1% do comércio. Em 2014, a China se tornou a maior nação industrial do mundo e a maior exportadora, representando 12 % das exportações globais e 18 % das exportações industriais do mundo.

Em vez de apontar para um estilo particular de governo ou liderança como chave para o poder marítimo, Mahan (1890) observa que formas particulares de governo com as instituições que as acompanham, e o caráter de governantes em um momento ou outro, exerceram uma influência muito marcante sobre o desenvolvimento do poder marítimo. Ele também aponta os pontos fortes e fracos dos “governos livres” e aqueles com “poder despótico”. O poder despótico, exercido com julgamento e consistência, muitas vezes criou um grande comércio marítimo e uma marinha brilhante. Mahan prossegue apontando que governos livres geralmente não são favoráveis a grandes investimentos nas Forças Armadas, enquanto os governos despóticos podem não manter a consistência necessária entre líderes.

Considerado como a “chave” dos seis princípios mahanianos, o caráter do governo encontra-se presente e se mostra com pilar fundamental, não só para possibilitar o desenvolvimento da NRS em todos os seus aspectos, mas também para a recuperação da identidade da nação chinesa, do estabelecimento de políticas e estratégias desafiadoras e inovadoras nas últimas décadas.

5 CONCLUSÃO

As estratégias adotadas pela RPC acarretaram num processo evolutivo da MELP de proporções imensas, levando-a a reassumir a posição histórica que ela vê como natural para si dentro do mundo contemporâneo. A China vem desempenhando este papel não por meio do constrangimento e sim pela da força. Essa vem ganhando vulto por meio do comércio e mais recentemente dos investimentos feitos para sua expansão.

A análise da estratégia internacional da China perpassa pela sua rica herança cultural, que, por conta dessa mesma tradição, fez com que a sociedade chinesa não possuísse ao longo dos séculos um impulso expansionista, seja por não possuir uma religião oficial, seja porque historicamente a sua doutrina e princípios sempre se bastaram em si, ao enfatizar a superioridade moral de seus valores e a não necessidade de ações para exportar sua religião ou o seu modo de vida como fizeram outras civilizações. A experiência das invasões estrangeiras moldou o comportamento do país, recusando uma busca por hegemonia ao mesmo tempo em que nunca deixou de reafirmar a sua independência e soberania.

Durante o governo de Mao Zedong, as prioridades estratégicas eram maximizar a estabilidade interna e reduzir as dependências externas e, dessa maneira, optou pela continentalidade e manteve a marinha como uma força orientada para a defesa costeira. Como resultado, reformas introduzidas em 1978 abriram a China para a economia global e fizeram a transição para um novo modelo econômico de “capitalismo de Estado”, fazendo com que o país obtivesse um rápido crescimento e desenvolvimento econômico. Essas ações tiveram uma mudança significativa no governo de Xi Jinping que propôs uma nova relação da China com o restante do mundo. A proposição da iniciativa da NRS tem como premissas trazer a China para o centro geográfico, político e econômico do mundo. O crescimento econômico está em plena ascensão e se encontra em um notável patamar hierárquico dentro do sistema internacional.

A NRS é um dos passos para além de desenvolvimento, ganhos mútuos, num ambiente de cooperação e segurança internacional, que vem permitindo maior penetração comercial e financeira com os países ao longo da rota, consolidando a China como potência global.

Ao longo do trabalho, destacamos que as rotas terrestres da NRS criam uma rede de infraestrutura no interior, através da Ásia Central, da Ásia Austral e da Europa e o aspecto marítimo, uma projeção simultânea sobre os Oceanos Pacífico e Índico e, mais recentemente, em direção ao Oceano Atlântico e ao Ártico. A NRS pretende uma integração física entre várias regiões, formando um grande bloco econômico e essa nova projeção ultrapassa qualquer motivação puramente econômica.

Sendo o país fortemente dependente das importações de petróleo do Oriente Médio e da África, o acesso por via marítima tornou-se a questão relevante. Profundamente preocupada com sua dependência em relação aos estreitos do Sudeste Asiático, dos quais o Estreito de Malaca é o mais frequentemente destacado entre todos os estreitos ao redor da Península Malaia, o plano estratégico da NRS, aborda, sobretudo, a importância de estabelecer bases no exterior para produção, processamento e armazenamento de alimentos. O vertiginoso crescimento econômico e a determinação governamental de mantê-lo nesses termos geraram visíveis efeitos relacionados ao Poder Marítimo.

Para tanto, pode ser verificado ao longo do trabalho, que as teorias mahanianas aqui abordadas, embora não estejam explícitas no projeto chinês, e que o Poder Naval descrito pelo autor representa somente metade de um dos três fatores básicos do Poder Marítimo, sua importância possui um peso considerável ao influenciar de maneira decisiva a estratégia marítima de um país e exige grandes esforços para ser desenvolvido. Em 2015, a marinha chinesa ultrapassou a marinha dos EUA em tamanho total, e continuou a crescer nos anos seguintes.

A estratégia naval chinesa parece usufruir diretamente das teorias de Mahan como sua principal inspiração, na medida em que tem priorizado a relevância do poder marítimo sobre o terrestre, argumentando que qualquer ponto no espaço pode ser conectado através do mar. Essas ferramentas são absolutamente necessárias para a obtenção do objetivo de assegurar o maior aporte possível de recursos naturais e energéticos que permitam a continuidade do crescimento da economia chinesa.

Percebemos, portanto, que como potência naval, a RPC busca o comando do mar, consolidando uma Força Naval grande e capaz de impor aos seus adversários uma derrota decisiva, a ponto de impedir que eles possam utilizar o mar para seus respectivos propósitos. O acesso ao mar, o controle das rotas comerciais e o desenvolvimento das áreas

litorâneas são aspectos primordiais do pensamento estratégico analisado ao longo deste trabalho.

O grande Poder Marítimo, que significava possuir uma grande Força Naval, cujo propósito seria proteger a capacidade de um país usar o mar e obter o seu controle, estabeleceram premissas que tomam forma por meio do controle dos pontos de estrangulamento, cuja estratégia a NRS vem colocando em prática nas iniciativas em Gwadar, Djibouti e nas demais localidades integrantes do colar de pérolas.

Consciente do fato de que é uma potência comercial marítima, e RPC necessita consolidar uma volumosa e poderosa armada, a fim de obter a capacidade de atingir o comando do mar, protegendo suas LCM e garantindo dominância no Oceano Pacífico.

A iniciativa da NRS é muito diferente das antigas rotas comerciais. A pluralidade de propósitos que a iniciativa traz não é demonstrada em muitos projetos, em condições transparentes. Pouco se fala da dependência econômica que as obras, em grande parte, por exemplo, acabariam nas mãos de construtoras chinesas, sendo uma forma de projeção das mesmas, em detrimento de construtoras locais, resultando, por exemplo, em dificuldades (principalmente por conta da língua) para lidar com a mão de obra local, sendo uma forma discreta de expansão da influência chinesa pelo globo.

Os fortes vínculos comerciais e econômicos, numa primeira abordagem, podem ampliar o controle da China, principalmente nas regiões social e economicamente mais desfavorecidas. Tanto os países africanos como os asiáticos, historicamente em conflito, estariam mesmo tendo seus recursos direcionados ao projeto? Essa abertura e integração proposta pelos chineses pode criar dependências econômicas, principalmente nos países em desenvolvimento, pelo endividamento dos parceiros no projeto.

A não adesão da Índia, país de extrema importância e influência na região asiática, um possível conflito de interesses com os russos e a viabilidade financeira têm sido colocadas em xeque, no tocante às rotas que passam por áreas de conflito, dificultando a realização e preservação de obras.

Ao mesmo tempo em que a implantação da iniciativa da NRS necessita colaboração e esforço dos países envolvidos para implantação das infraestruturas, a iniciativa depende do estabelecimento de relações comerciais que, em tese, se aproximam das prerrogativas de livre comércio internacional, ou então de mercados que possuem poucas barreiras comerciais.

Ao analisar minuciosamente os projetos que pautam a iniciativa da NRS e seus respectivos objetivos, constata-se uma série de paradoxos políticos e econômicos, considerando as diretrizes adotadas na iniciativa e os preceitos que regem a política e a economia interna da RPC.

Elevar a RPC como a grande detentora do maior PIB mundial, além de posição como um grande *player* comercial e expandir sua abrangência militar no mundo até o ano de 2049, quando se marcará cem anos da Revolução Chinesa, ainda carece de cuidados e avaliações. A atual busca chinesa pelo estabelecimento de relações comerciais com uma pluralidade de países, e a nostalgia apresentada por Xi Jinping, em 2013, ao anunciar que a iniciativa NRS revive a Rota da Seda, são de um simbolismo que visa atribuir à mesma um caráter de encantamento que tinha a antiga Rota da Seda.

Por fim, ao analisarmos a evolução da EMC à luz dos três fatores básicos da teoria mahaniana acerca do Poder Marítimo: comércio (produção), marinhas de guerra e mercante e colônias, bem como daquele que é considerado o “pilar” dentre os princípios de sua teoria do Poder Naval, o tipo de Governo, verificamos que os mesmos encontram-se fortemente presentes em todas as estratégias geopolíticas e geoeconômicas presentes nas ações governamentais da RPC, em especial na iniciativa da NRS.

Para isso, o caminho do mar é de extrema relevância.

BIBLIOGRAFIA

AIIB. **Asian Infrastructure Investment Bank Portal**. Disponível em: <<https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>>. Acesso em 15 jul. 2022.

ALCOTT GLOBAL. **Top 10 World's Largest Container Ports in 2020 vs. 2016**. Disponível em: <<https://www.alcottglobal.com/top-10-worlds-largest-container-ports-in-2020-vs-2016/>>. Acesso em: 14 set. 2022.

ALLISON, Graham. **A Caminho da Guerra: os Estados Unidos e a China conseguirão escapar da armadilha de Tucídides?** Tradução de Cássio de Arantes Leite. 1. ed. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020. 416 p.

ALVES, André Gustavo M. P. Os interesses econômicos da China na África. **Boletim de Economia e Política Internacional**. IPEA, n. 1, p. 25-31, jan. 2010.

ARCTIC PORTAL. **Arctic sea routes, exclusive economic zone and sea ice conditions**. 2016. Disponível em: <<https://arcticportal.org/maps/download/maps-shipping/2416-arctic-sea-routes-ice-conditions-eezs>>. Acesso em 17 set. 2022.

_____. **China's Arctic Policy**. 2018. Disponível em: <<https://arcticportal.org/ap-library/news/2009-china-s-arctic-policy>>. Acesso em 17 set. 2022.

ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith em Pequim: origens e fundamentos do século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2008. 432 p.

ATLAS REPORT. **A nova Rota da Seda Polar da China no Ártico e suas implicações**. 2021. Disponível em: <<https://atlasreport.com.br/a-nova-rota-da-seda-polar-da-china-no-artico-e-suas-implicacoes/>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

BARACUHY, Braz (Org.). **Os fundamentos da geopolítica clássica: Mahan, Mackinder, Spykman**. Brasília, DF: FUNAG, 2021. 580 p.

BITZINGER, Richard A.; CHAR, James. **Reshaping the Chinese Military: the PLA's Roles and Missions in the Xi Jinping Era**. New York: Routledge, 2019. 268 p.

BLACKWILL, Robert D.; HARRIS, Jennifer M. **War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft**. London: Belknap Press of Harvard University Press, 2016.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. **Delineamentos da estratégia**. Santa Catarina: IOESC, 1980.

CHANG, Jung; HALLIDAY, Jon. **MAO: a história desconhecida**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. 1173 p.

CHINA POWER TEAM. **How is China Modernizing its Navy?** 2018. Disponível em: <<https://chinapower.csis.org/china-naval-modernization/>>. Acesso em 17 set. 2022.

CLAVELL, James. **A Arte da Guerra**, Sun Tzu. 31. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003, 54 p.

COHEN, Saul Bernard. **Geopolitics: the Geography of International Relations**. 3 ed. United Kingdom: Rowman and Littlefield, 2015.

COLE, Bernard D. **China's quest for great power: ships, oil, and foreign policy**. Annapolis: Naval Institute Press, 2016. 321 p.

DAOJIONG, Zha. Debating China's Energy Security: competing thoughts and policy options. **China Quarterly of International Strategic Studies**, v. 2, n. 2, 2016. Disponível em: <<https://www.worldscientific.com/doi/abs/10.1142/S237774001650010X>>. Acesso em: 2 set. 2022.

DoD. Annual Report to Congress. **Military and Security Developments Involving the People's Republic of China**. 2020. Disponível em: <<https://media.defense.gov/2020/Sep/01/2002488689/-1/-1/1/2020-DOD-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT-FINAL.PDF>>. Acesso em: 15 ago. 2022.

_____. _____. **Military and Security Developments Involving the People's Republic of China**. 2021. Disponível em: <<https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/2831819/dod-releases-2021-report-on-military-and-security-developments-involving-the-pe/>>. Acesso em: 15 ago. 2022.

DRENTH, Merijn. **Energy Security in China: Fuel cell vehicles, plug-in electric vehicles and policy responses to oil imports**. 2019. Disponível em: <<https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/376305/ME%20Drenth%2c%20Master%27s%20thesis%20-%20energy%20security%20in%20China%20PDF.pdf?sequence=2&isAllowed=y>>. Acesso em: 1 set. 2022.

EOM – El Orden Mundial. **La geopolítica de China y su collar de perlas**. Disponível em: <<https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/china-y-su-collar-de-perlas/>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

ESCOLA DE GUERRA NAVAL. **Princípios de Estratégia Marítima: o Poder Marítimo em Ação**. Nota de aula. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2020. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/Estrat%C3%A9gia%20-%20Princ%C3%ADpios%20de%20Estrat%C3%A9gia%20Mar%C3%ADtima.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2022.

FANG, Cai. **Desmistifying China's Economy**. New York: Springer, 2015.

GARRITY, Patrick J. **Mahan, chokepoints and the Panama canal**. Classics of strategy and diplomacy. 2021. Disponível em: <<https://classicsofstrategy.com/2021/04/02/mahan-chokepoints-and-the-panama-canal/>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

GEROMEL, Ricardo. **O poder da China: o que você precisa saber sobre o país que mais cresce em bilionários e unicórnios**. São Paulo: Editora Gente, 2019. 288 p.

GREEN BELT AND ROAD INITIATIVE CENTER. **Belt and Road Initiative Quick Info**. Beijing, 2021. Disponível em: <green-bri.org/belt-and-road-initiative-quick-info/>. Acesso em: 22 abr. 2022.

_____. **Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)**. Beijing, 2021. Disponível em: <green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>. Acesso em: 22 abr. 2022.

HEILMANN, Sebastian. **China's Political System**. Boulder: Rowman & Littlefield, 2017. 542 p.

HOLMES, James R.; YOSHIHARA, Toshi. **Chinese Naval Strategy in the 21st Century: the turn to Mahan**. Oxon: Roulege, 2008. 192 p.

_____. **Red Star Over Pacific: China's rise and the challenge to U.S. maritime strategy**. 2. ed. Annapolis: US Naval Institute Press, 2018. 376 p.

JINPING, Xi. **A governança da China I**. 1. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2014. 568 p.

_____. **A governança da China II**. 1. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2019. 698 p.

JUNQUEIRA, Emerson. **A Iniciativa Cinturão e Rota da Seda no contexto da política regional chinesa**. Disponível em: <observatorio.repri.org/2020/06/16/a-iniciativa-cinturao-e-rota-da-seda-no-contexto-da-politica-regional-chinesa/>. Acesso em 22 abr. 2022.

KAPLAN, Robert D. **The Revenge of Geography: what the world map tells us about the upcoming conflicts**. Random House Trade Paperbacks, 2012. 414 p.

_____. **Asia's Cauldron: the South China sea and the end of a stable Pacific**. 1 ed. New York: Random House, 2014. 225 p.

KISSINGER, Henry. **Sobre a China**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2011. 560 p.

KRAUSS, Clifford. **China's hunger for commodities wanes, and pain spreads among producers**. The New York Times, New York. 2016. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2016/01/10/business/international/chinas-hunger-for-commodities-wanes-and-pain-spreads-among-producers.html>>. Acesso em: 15 ago. 2022.

KROEBER, Arthur R. **China's Economy: what everyone needs to know**. United States of America: Oxford University Press, 2016. 332 p.

LEGRO, Jeffrey W. *et al.* **O que a China Quer?** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010. 136 p.

LEWIS, Jeffrey. **Paper Tigers: China's Nuclear Posture**. Londres: Routledge, 2014. 160 p.

MAHAN, Alfred Thayer. **Interest of America in sea power, present and future**. Boston: Archive Classics, 2013. 222 p.

_____. **The influence of sea power upon history, 1660-1783**. Boston: Little, Brown, and Company, 1890. Disponível em: <<https://ia902708.us.archive.org/13/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2022.

NONNENBERG, M. B. *et al.* **O crescimento econômico e a competitividade chinesa**. Texto para discussão nº 1333. Rio de Janeiro: IPEA, 2008.

OLIVEIRA, Danilo. **Estaleiros chineses superam concorrentes na Ásia com preços até 30% mais baixos**. Disponível em: <www.portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/estaleiros-chineses-superam-concorrentes-na-asia-com-precos-ate-30-mais-baixos>. Acesso em: 02 abr. 2022.

PAUTASSO, Diego. **Dilemas e desafios da Nova Rota da Seda**. Disponível em: <<https://aterraeredonda.com.br/dilemas-e-desafios-da-nova-rota-da-seda/>>. Acesso em: 15 set. 2022.

PEELE, Reynolds B. **The Importance of Maritime Chokepoints**. The US Army War College Quarterly. v. 27, n. 2 (1997). Disponível em: <<https://press.armywarcollege.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1828&context=parameters>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

PORTUGUESE PEOPLE PORTAL. **China pode liderar indústria de transporte marítimo global**. 2021. Disponível em: <<http://portuguese.people.com.cn/n3/2021/1022/c309809-9910395.html>>. Acesso em: 10 set. 2022.

PWC. **The World 2050: Will the Shift in Global Economic Power Continue?**. 2015. Disponível em: <<https://www.pwc.com/gx/en/issues/the-economy/assets/world-in-2050-february-2015.pdf>>. Acesso em: 17 set. 2022.

REVISTA PODER NAVAL. **China, O Dragão do mar**. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2022/07/09/china-o-dragao-do-mar/>>. Acesso em: 15 set. 2022.

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: 4 jun. 2022.

RPC. National Development and Reform Commission. **Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road**. 2015. Disponível em: <<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm>>. Acesso em 15 jul. 2022.

_____. The State Council of the People's Republic of China. **China's Arctic Policy**. 2015. Disponível em: <https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm>. Acesso em 15 jul. 2022.

_____. _____. **China's International Development Cooperation in the New Era**. 2021. Disponível em: <http://english.scio.gov.cn/whitepapers/2021-01/10/content_77099782.htm>. Acesso em: 15 jul. 2022.

_____. _____. **China's National Defense in the New Era**. 2019. Disponível em: <english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201907/24/content_WS5d3941ddc6d08408f502283d.html>. Acesso em: 10 jul. 2022.

_____. _____. **Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative**. 2017. Disponível em: <http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm>. Acesso em 15 jul. 2022.

SAFETY4SEA. **Which are the word's most importante maritime choke points**. Disponível em: <<https://safety4sea.com/which-are-the-words-most-important-maritime-choke-points/>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

SANTA RITA, Leonardo C. A. **O Dragão vai ao mar: a expansão naval chinesa e suas implicações estratégicas**. Revista Conjuntura Global. v .10, n. 1, 2021.

SEMPA, Francis P. **The geopolitical vision of Alfred Thayer Mahan**. The Diplomat. 2014. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2014/12/the-geopolitical-vision-of-alfred-thayer-mahan/>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

STEEVES, Brye B.; OURIQUES, Helton R. Energy Security: China and the United States and the divergence in renewable energy. **Contexto Internacional**, v. 38, n. 2, maio/ago. 2016.

SIPRI - STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE. **The 21st Century Maritime Silk Road: Security Implications and Ways Forward for the European Union**. 2018. Disponível em: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi-7siV7aP6AhXAqJUcHTNiA_UQFnoEAgQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.sipri.org%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2F2019-10%2Fthe-21st-century-maritime-silk-road.pdf&usg=AOvVaw3G-wonHoVoYY-WusBDNKVv>. Acesso em: 5 ago. 2022.

SPROUT, Margaret T. Mahan: Evangelist of Sea Power. In: EARLE, Edward M. **Makers of Modern Strategy: Military thought from Machiavelli to Hitler**. Princeton: Princeton University Press, 1943. p. 415-445.

STAVRIDIS, James. **Sea power: the history and geopolitics of the world's oceans**. New York: Penguin Press, 2017. 295 p.

STRATFOR - STRATEGIC FORECASTING. **China's plan for a blue-water fleet**. Analysis, Austin, Texas, 31 mar. 2009. Disponível em: <<https://worldview.stratfor.com/article/china-s-plan-blue-water-fleet>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

SUI, Xinmin. China's Strategy Towards South Asia in the Context of the Maritime Silk Road Initiative. In: BLANCHARD, J-M. F. **China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia: A Political Economic Analysis of its Purposes, Perils, and Promise**. Singapura: Palgrave Macmillian, 2018, p. 81-104.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 2 ed. London: Routledge, 2009.

TOSTA, Octavio. **Teorias geopolíticas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984. 103 p.

TSE-TUNG, Mao. **O Livro Vermelho**: citações do comandante Mao Tse-Tung. 2. Ed. São Paulo: Martin Claret, 2012. 222 p.

VÁZQUEZ, Daniel Day. A Rota da Seda, o Colar de Pérolas e a competição pelo Índico. **Revista de Geopolítica**, v. 4, n. 2, p. 127-154, jul./dez. 2013. Disponível em: <<http://revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/viewFile/92/91>>. Acesso em: 30 ago. 2022.

VIKTOR, E. **The Geopolitical Significance of One Belt, One Road from a Historical Perspective**. PAGEO Geopolitical Institute, 2017. Disponível em: <<http://www.geopolitika.hu/en/2017/03/14/the-geopolitical-significance-of-one-belt-one-road-from-a-historical-perspective/>>. Acesso em: 11 set. 2022.

VIOLANTE, Alexandre R. **A Teoria do Poder Marítimo de Mahan**: Uma análise crítica à luz de autores contemporâneos. Revista da Escola de Guerra Naval, v. 21, n. 1, p. 223-260, jan./jun. 2015.

WISDOMTREE. **China and State-owned Enterprises**. 2015. Disponível em: <<https://www.wisdomtree.com/blog/2015-06-30/china-and-state-owned-enterprises>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

WORKMAN, Daniel. **Top 15 Crude Oil Suppliers to China**. World's Top Exports. 2019. Disponível em: <<http://www.worldstopexports.com/top-15-crude-oil-suppliers-to-china/>>. Acesso em: 11 jun. 2022.

XINHUA. **Citações**: Destaques do discurso de Xi Jinping na cerimônia de celebração do centenário do PCC. 2021 Disponível em: <http://portuguese.xinhuanet.com/2021-07/01/c_1310038444.htm>. Acesso em: 3 mar. 2022.