

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) RAFAEL LEITE PEDROSA

PENSAMENTO ESTRATÉGICO CHINÊS NO SÉCULO XXI E ESTRATÉGIA MARÍTIMA
NO MAR DO SUL DA CHINA:
Uma análise à luz dos ensinamentos de Geoffrey Till.

Rio de Janeiro

2022

CC (IM) RAFAEL LEITE PEDROSA

PENSAMENTO ESTRATÉGICO CHINÊS NO SÉCULO XXI E ESTRATÉGIA MARÍTIMA
NO MAR DO SUL DA CHINA:
Uma análise à luz dos ensinamentos de Geoffrey Till.

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

Orientador: CMG (RM1) Alceu Oliveira Castro Jungstedt

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2022

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pela saúde, pela força e por todas as bênçãos que recebi.

À minha esposa Virginia, pelo amor e pela compreensão de minhas ausências no decorrer desta jornada. Saiba sua garra é o que me inspira e que sua grandeza é o que almejo.

Ao meu filho Benício, luz da minha vida. À vocês, dedico esse trabalho.

Aos meus pais, que desde cedo me alertaram para o valor do conhecimento.

Ao meu orientador, CMG (RM1) Jungstedt, pela paciência, pela forma cortês com que sempre me tratou e pelas orientações seguras, que me permitiram desenvolver esta dissertação.

RESUMO

A República Popular da China vem despertando o interesse de pesquisadores, em virtude do rápido aumento de sua importância econômica e de sua expansão marítima no século XXI. Sendo assim, o propósito desta dissertação é verificar a aderência tanto do pensamento estratégico da China no presente século, quanto da estratégia marítima chinesa, especificamente, no Mar do Sul da China, com os ensinamentos de Geoffrey Till acerca do poder marítimo no século XXI. Para isso, utilizamos a abordagem de confronto entre teoria e realidade, tomando por base a classificação das marinhas em “modernas” e “pós-modernas”, proposta por Geoffrey Till. Na análise realizada, identificamos que, devido à dependência do comércio marítimo para sustentar seu crescimento econômico, a China está empenhada na construção de um forte poder marítimo, objetivando possuir uma marinha com capacidades globais até 2049, que seja capaz de proteger os interesses chineses em todo o mundo. Nesse sentido, o pensamento estratégico chinês está alinhado com a concepção “moderna”, apesar de também haver disposições “pós-modernas” em todos os Livros Brancos de Defesa publicados, pela China, no período compreendido entre 2004 e 2019, e do efetivo emprego da Marinha da República Popular da China em missões desse tipo, neste século. Além disso, identificamos uma maior assertividade da estratégia marítima chinesa especificamente no Mar do Sul da China no século XXI, pois, como a China reivindica soberania sobre grande parte desse mar, vem aumentando cada vez mais sua capacidade de projeção de poder e a atuação da Marinha da República Popular da China e da Guarda Costeira no controle dessas águas, caracterizando uma estratégia marítima tipicamente “moderna”.

Palavras-chave: Missões das marinhas. Poder marítimo. República Popular da China. Mar do Sul da China. Estratégia marítima.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Taxa de transferência do porto de contêineres por região, 2019–2020.....	55
Figura 2 – Vinte principais portos de contêineres globais, 2019–2020.....	56
Figura 3 – Quantidade de navios e de submarinos da marinha: China <i>versus</i> EUA.....	57
Figura 4 – Mapa do sudeste asiático.....	58

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Navios da PLAN comissionados entre 2013 e 2020.....	59
Tabela 2 - Exercícios navais realizados pela PLAN entre 2013 e 2020.....	60

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ASEAN - *Association of Southeast Asian Nations* (Associação das Nações do Sudeste Asiático)
- CCG - *China Coast Guard* (Guarda Costeira da China)
- CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
- EUA - Estados Unidos da América
- MSC - Mar do Sul da China
- OTAN - Organização do Tratado do Atlântico Norte
- PAFMM - *People's Armed Force Maritime Militia* (Milícia Marítima da Força Armada Popular)
- PLA - *People's Liberation Army* (Exército da República Popular da China)
- PLAN - *People's Liberation Army Navy* (Marinha da República Popular da China)
- PCC - Partido Comunista Chinês
- RPC - República Popular da China
- SLOC - *Sea Line of Communication* (linha marítima de comunicação)
- SSBN - *Nuclear-powered ballistic missile submarine* (submarino lançador de mísseis balísticos movido a energia nuclear)
- SSN - *Nuclear-powered attack submarine* (submarino de ataque movido à energia nuclear)
- URSS - União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
- ZEE - Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	O PODER MARÍTIMO NO SÉCULO XXI.....	11
2.1	A GLOBALIZAÇÃO E SEUS IMPACTOS NA ORDEM MUNDIAL.....	11
2.2	MISSÕES DAS MARINHAS NO SÉCULO XXI.....	16
2.2.1	A marinha "moderna" competitiva.....	16
2.2.2	A marinha "pós-moderna" colaborativa.....	19
2.2.3	Facilitadores e escolhas do Estados e de suas marinhas.....	22
3	O PENSAMENTO ESTRATÉGICO DA CHINA NO SÉCULO XXI.....	24
4	A ESTRATÉGIA MARÍTIMA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA	36
5	CONCLUSÃO	49
	REFERÊNCIAS	52
	ANEXOS	55

1 INTRODUÇÃO

A história da humanidade é farta em registros que demonstram que os Estados que conseguem controlar e tirar proveito do mar são mais prósperos, pois há no ambiente marinho, uma capacidade para o comércio superior à que o ambiente terrestre oferece. Por exemplo, o bloqueio continental imposto pelos franceses nas guerras napoleônicas (1803-1815) foi esgotado, a partir de 1809, em função da retomada do comércio britânico nos mares do Norte e Báltico, com os EUA e com colônias portuguesa e espanholas na América. Assim, a força do comércio marítimo britânico suplantou as dificuldades impostas pelo isolamento em terra (TILL, 2018).

Ao longo dos séculos, a importância do mar não parou de crescer e após o colapso da ex-URSS, que pôs fim a Guerra Fria (1947-1991) e ao sistema bipolar, sucedeu-se uma relativa estabilidade no mundo. Esse ambiente internacional mais estável, juntamente com o crescimento da interdependência econômica, criou condições favoráveis ao surgimento da globalização, a qual impulsionou sobremaneira o comércio marítimo (BEKKEVOLD e TILL, 2016).

Frente a esse novo cenário internacional, a China se voltou para o mar e atualmente é uma das maiores protagonistas do comércio marítimo mundial no século XXI (COHEN, 2015; UNCTAD, 2021). Desse modo, devido a relevância da RPC, o propósito dessa dissertação é verificar a aderência tanto do pensamento estratégico da China no presente século, quanto da estratégia marítima chinesa no MSC, com os ensinamentos de Geoffrey Till acerca do poder marítimo no século XXI.

Para empreender nossa análise, as questões centrais dessa pesquisa são: na classificação proposta por Geoffrey Till, o pensamento estratégico e a marinha da China, no século XXI, são “modernos” ou “pós-modernos”? Especificamente em relação ao MSC, a estratégia marítima chinesa recebe qual classificação?

Para responder tais perguntas e alcançar nosso propósito, utilizaremos a metodologia de confronto entre teoria e realidade e dividiremos este trabalho em cinco capítulos.

No segundo capítulo, abordaremos a influência da globalização na forma como os Estados estabelecem seu poder marítimo no século XXI e, conseqüentemente, nas missões de suas marinhas, de acordo com a classificação de Geoffrey Till. Dado que, se por um lado a intensificação do tráfego marítimo contribuiu para o surgimento de ameaças assimétricas¹, contra as quais marinhas vem trabalhando juntas, o que reflete uma postura de colaboração ente Estados soberanos e de aumento de consciência marítima internacional, por outro lado a ameaça representada pela possibilidade de uma guerra regular² não deixou de existir, sendo que atualmente há níveis crescentes de tensão interestatal (a invasão da Ucrânia pela Rússia, ocorrida em fevereiro de 2022, que deu início a um conflito armado ainda em curso, ilustra bem essa questão).

No terceiro capítulo, iremos discorrer sobre o pensamento estratégico da China no século XXI. Analisaremos de que forma as mudanças na percepção de ameaças pela China e seu crescente interesse no potencial econômico do tráfego marítimo catalisaram uma grande mudança na orientação estratégica e na percepção da utilidade das forças navais. Dado que o desenvolvimento econômico alimentou uma ampla modernização militar e aumentou a influência da China no mundo, chegando ao ponto de a RPC buscar o protagonismo regional por meio da acumulação de poder marítimo.

¹ Ameaça assimétrica é aquela decorrente da possibilidade de serem empregados meios ou métodos não ortodoxos, que incluem terrorismo, ataques cibernéticos, armas convencionais avançadas e armas de destruição em massa para anular ou neutralizar os pontos fortes de um adversário, explorando suas fraquezas, a fim de obter um resultado desproporcional (BRASIL, 2015). Till (2018) chama essas ameaças de “não tradicionais”, sendo assim, para o escopo deste estudo utilizaremos essa mesma denominação.

² Guerra regular é o conflito armado entre Estados ou coligação de Estados no qual as operações militares são executadas, predominantemente, por forças regulares, podendo ser convencional ou nuclear (BRASIL, 2015). Till (2018) chama a possibilidade dessa guerra ocorrer de ameaça “tradicional”, sendo assim, para o escopo deste estudo utilizaremos essa mesma denominação.

Além disso, responderemos uma das questões centrais propostas nesse trabalho, a qual diz respeito à identificação do pensamento estratégico chinês no século atual, como sendo predominantemente “moderno” ou “pós-moderno”.

No quarto capítulo, abordaremos a estratégia marítima chinesa no MSC, o qual trata-se de um grande corpo de água com significativo valor estratégico e econômico para a Ásia e o Pacífico de modo que, durante séculos os povos asiáticos passaram por ele, trocando informações e mercadorias em uma rede comercial e social. Ele é tão central para a Ásia quanto o Mediterrâneo é para a Europa (KAPLAN, 2012).

Nas últimas décadas, algumas questões importantes como disputas territoriais, liberdade de navegação, pirataria, segurança nas rotas marítimas e segurança energética tornaram-se mais proeminentes na região. A China tem sido uma das partes mais importantes nestas questões, pois devido à relevância do MSC, a RPC reivindica soberania sobre grande parte dele.

Além disso, responderemos à outra questão central, a qual diz respeito à identificação da estratégia marítima da China, especificamente no MSC, como sendo predominantemente “moderna” ou “pós-moderna”. Finalmente, no último capítulo, apresentaremos nossa conclusão a respeito do estudo.

2 O PODER MARÍTIMO NO SÉCULO XXI

Neste capítulo abordaremos o fenômeno da globalização e a drástica mudança que representa na ordem mundial, com relevantes impactos na concepção de defesa e segurança dos Estados.

Após isso, analisaremos as missões das marinhas no século XXI, as quais estão intrinsicamente ligadas a visão de seus Estados frente ao mundo globalizado contemporâneo. E, finalmente, discorreremos a respeito dos facilitadores e escolhas que os Estados e suas marinhas têm no século XXI.

2.1 A GLOBALIZAÇÃO E SEUS IMPACTOS NA ORDEM MUNDIAL

O fato do comércio marítimo ser de suma importância para o desenvolvimento dos Estados, não é uma novidade em si. O Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) já o havia destacado no século XIX:

A história do Poder Marítimo é em grande parte, embora não exclusivamente, uma narrativa de disputas entre nações, de rivalidades mútuas, de violência frequentemente culminando em guerra. A profunda influência do comércio marítimo sobre a riqueza e a força dos Estados foi claramente vista muito antes de serem detectados os verdadeiros princípios que governavam seu crescimento e prosperidade (MAHAN, 1987, p. 1, tradução nossa)³.

Contudo, a globalização aumentou a relevância do mar como meio primordial para o comércio internacional. Em um mundo cada vez mais globalizado, o bem-estar econômico e a estabilidade política estão intimamente ligados a livre circulação do comércio e qualquer ameaça à

³ Texto original: *The history of Sea Power is largely, though by no means solely, a narrative of contests between nations, of mutual rivalries, of violence frequently culminating in war. The profound influence of sea commerce upon the wealth and strength of countries was clearly seen long before the true principles which governed its growth and prosperity were detected.*

boa ordem no mar, que seja capaz de obstar esse fluxo, caracteriza uma grave ameaça ao sistema global (SPELLER, 2019).

O comércio marítimo mundial aumentou significativamente, alinhado com o crescimento do comércio global nos últimos 20 anos. A frota global de transporte comercial mais do que dobrou desde 2001, tendo crescido 3% em 2020, atingindo 99.800 navios de 100 toneladas brutas ou mais. A navegação comercial transporta mais de 80% do comércio mundial em volume, empregando cerca de 1,9 milhão de marítimos no mundo. A previsão, para o período de 2022 a 2026, é de que os volumes de comércio marítimo cresçam a uma taxa anual de 2,4% (UNCTAD, 2021).

Dessa maneira, a proteção das vias marítimas de comunicação é mais do que nunca vital para a estabilidade, o crescimento econômico e o desenvolvimento, tornando-se assunto de particular interesse para as marinhas do mundo.

A expectativa de um crescimento ainda mais positivo na economia mundial foi amparada, desde o início do século XXI, na navegação internacional. Porém, de acordo com Till (2018), para que esse resultado seja atingido, é necessário que o tráfego goze de confiabilidade e segurança. O que representa um desafio, principalmente porque a globalização baseada no mar é potencialmente vulnerável a interrupções, particularmente considerando as baixas reservas de bens essenciais à vida, como petróleo e alimentos, que a maioria dos Estados possui.

Frente a essa dependência mundial das linhas de comunicação marítimas, sem as quais o comércio internacional colapsaria, podemos compreender o quão importante é o desafio dos Estados na formação de suas políticas de segurança e de suas marinhas no contexto da globalização, visto que, cada vez mais o controle das comunicações se torna fundamental para o desenvolvimento econômico do Estado, o que o torna um fator essencial para garantia dos interesses nacionais.

Entretanto, nos últimos anos, principalmente após o ano de 2016, quando a sétima maior empresa de navegação do mundo⁴ ruiu, aumentou a sensação de que o livre comércio e a globalização estão em apuros. Conseqüentemente, a busca por acordos multilaterais de livre comércio decaiu, o que poderá aumentar a tensão entre Estados, a competição por recursos e a possibilidade de ocorrerem guerras comerciais (TILL, 2018).

Assim sendo, pelo modo que reagem a globalização e pelo seu desenvolvimento econômico, o autor afirma que, em linhas gerais, os Estados são classificados em três categorias: “pré-modernos”, “modernos” e “pós-modernos”, sendo os dois últimos os que interessam para o escopo deste trabalho.

Os primeiros são aqueles que ainda possuem uma economia mormente agrícola e que não possuem recursos suficientes para investir no desenvolvimento. Os “modernos” são aqueles que possuem a capacidade de produção industrial em massa, são inerentemente competitivos e embalados pela ideia de que a relação entre os Estados é basicamente uma luta por quem consegue e de que forma consegue recursos, território, influência e poder. Argumentam que a guerra regular sempre poderá ocorrer e concluem que não se deve basear seu planejamento e preparação simplesmente em suposições “pós-modernas” sobre a natureza da segurança futura, sendo necessário desenvolver suas capacidades bélicas continuamente (TILL, 2018).

Por outro lado, os “pós-modernos” são colaborativos e buscam um sistema mundial cooperativo com interdependência mútua, alertam que o sistema de comércio marítimo, do qual a globalização depende, precisa ser defendido contra as ameaças não tradicionais de um mundo novo e desconhecido, ou seja, eles concluem que a defesa do sistema se tornará e permanecerá no centro

⁴ A empresa sul coreana Harjin Shipping decretou falência em agosto de 2016. Na ocasião, foram apreendidos pelo menos 20 de seus navios, os quais continham uma carga total no valor aproximado de 14 bilhões de dólares (DODWELL, 2016).

da política naval em todo o mundo (TILL, 2018).

Logicamente, tais noções de futuro do mundo geram dois olhares distintos da natureza do poder marítimo no século XXI para os quais nos voltamos a partir desse ponto: o “pós-moderno” e o “moderno”. Marinhas “modernas” se concentram em adaptar os conceitos tradicionais do emprego naval às circunstâncias contemporâneas. Marinhas “pós-modernas” buscam se transformar em algo novo e diferente (TILL, 2018).

Portanto, pelas profundas transformações que causou nas relações entre os Estados, a globalização é tida como o fenômeno mais importante do ambiente estratégico do começo do século XXI. E, como ela é o ponto fulcral que diferencia os “modernos” dos “pós-modernos”, é indispensável que os Estados considerem seu impacto ao definirem sua estratégia naval e, portanto, a função de suas marinhas.

Desse modo, na próxima seção abordaremos as missões tanto das marinhas “modernas”, como das “pós-modernas”. No entanto, antes disso, faz-se mister identificarmos alguns dos desafios que surgem das implicações de defesa e segurança provenientes da globalização, pois, segundo Till (2018), as forças militares em geral, enfrentam atualmente o ambiente estratégico mais complexo e desafiador desde a Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Em primeiro lugar, há uma tendência de que os Estados se afastem de seu entorno estratégico geograficamente definido, devido a necessidade de salvaguardar seus interesses em áreas longínquas, visto que a globalização é um fenômeno sem fronteiras (TILL, 2018). Como exemplo, podemos citar o fato de que a China busca montar um suporte logístico e de base mais forte no exterior (a base naval chinesa no Djibouti, que é grande suficiente para permitir a atracação de porta-aviões, ilustra bem essa questão), a fim de possibilitar que seu poder militar seja projetado e sustentado a maiores distâncias (EUA, 2021).

Outro ponto digno de nota é que, conforme citado anteriormente, o tráfego marítimo, devido a sua vulnerabilidade, é frequentemente alvo de ameaças. Frente a esse cenário, as marinhas precisam ser capazes de atuar de forma efetiva contra um ampla gama de atividades criminosas, principalmente quando estas se mostram capazes de causar graves interferências na soberania dos Estados ou na ordem global. As patrulhas antipirataria realizadas por navios de vários Estados no Golfo de Aden, incluindo China e EUA (SCOBELL *et al*, 2020), ilustram bem essa questão.

Além de ter que lidar com essas ameaças não tradicionais, as marinhas também enfrentam o desafio permanente de se preparar para possíveis conflitos interestatais tradicionais, dado que essa ameaça não deixou de existir. Prova disso é que os EUA veem a China como “[...] o único concorrente capaz de combinar seu poder econômico, diplomático, militar e tecnológico para oferecer um desafio sustentado a um sistema internacional estável e aberto.”⁷ (EUA, 2021. p. 1). Enquanto a China afirma que “os EUA estão fortalecendo suas alianças militares na Ásia-Pacífico e reforçando o desdobramento e a intervenção militar, aumentando a complexidade da segurança regional.”⁸ (RPC, 2019, p. 3).

Dessa forma, as marinhas se deparam com um leque de possibilidades operacionais que vão desde a defesa tradicional do Estado, na concepção “moderna”, até a defesa não tradicional do sistema internacional globalizado, na concepção “pós-moderna”. Visto isso, na seção seguinte , passaremos a discorrer a respeito das missões das marinhas “modernas” e das marinhas “pós-modernas”.

⁷ Texto original: [...] *the PRC is the only competitor capable of combining its economic, diplomatic, military, and technological power to mount a sustained challenge to a stable and open international system*”.

⁸ Texto original: *The United States strengthens the Asia-Pacific military alliance, strengthens military deployment and intervention, and increases the complexity of regional security.*

2.2 MISSÕES DAS MARINHAS NO SÉCULO XXI

Conforme vimos, a classificação das marinhas em “pré-modernas”, “modernas” e “pós-modernas”, conecta, essencialmente, o desenvolvimento delas às perspectivas de segurança nacional de seus Estados e às atitudes deles em relação à globalização.

Entretanto, Till (2018) destaca outros dois pontos: primeiro, a classificação não traz consigo um juízo de valor, ou seja, não quer dizer que marinhas “pós-modernas” são boas e que marinhas “modernas” são ruins, e vice-versa; e segundo, os termos não devem ser compreendidos como sendo excludentes entre si, pois as marinhas demonstram uma mistura das duas tendências, mistura essa que reflete a postura do Estado frente à globalização.

2.2.1 A marinha “moderna” competitiva

Segundo Till (2018), os Estados “modernos” são cuidadosos quanto às implicações da globalização para sua própria segurança e soberania, têm maior tendência ao protecionismo econômico e são menos colaborativos. Para esses Estados o mundo futuro não será cooperativo, mas competitivo.

Por conseguinte, prezam pela defesa própria e são movidos pelo desejo de proteger seus interesses imediatos, ao invés de se concentrarem na defesa do sistema. Obviamente, o atendimento dessa prioridade orienta as missões de suas marinhas, as quais estão descritas a seguir:

Controle do mar – Mahan tinha a seguinte ideia a respeito do controle do mar:

O devido uso e controle do mar é apenas um elo na cadeia de troca pela qual a riqueza se acumula; mas é o elo central, que põe sob contribuição outras nações em benefício daquele

que a detém, e que, a história parece afirmar, certamente reúne para si riquezas (MAHAN, 1987, p. 103, tradução nossa)⁹.

As marinhas “modernas” enfatizam essa concepção “mahaniana”, pois possuem convicções mais tradicionais a respeito do controle do mar. Essencialmente, o tamanho, formação e capacidades dessas marinhas são estabelecidas por meio da análise do que outras as marinhas competitivas estão fazendo. Segundo Till (2018), a região da Ásia-Pacífico é um exemplo desse foco nos preparativos dos vizinhos, demonstrando um nível de preocupação com a competição entre Estados semelhante ao que dominou o século XX.

Consequentemente, essa abordagem resulta em uma ênfase na preparação para combates entre esquadras no mar, uma vez que a batalha é o método mais determinante para se obter o controle do mar. Por esse motivo, de acordo com Till (2018), esses Estados buscam dotar suas marinhas com capacidades que possuem um custo expressivo, como armas e sensores de emprego antissubmarino, mísseis antiaéreos, antinavio e assim por diante.

Dissuasão nuclear – Normalmente, somente atores estatais possuem os recursos necessários para desenvolver e manter forças de dissuasão nuclear no mar. Por conseguinte, a busca pelo desenvolvimento e manutenção dessas capacidades é motivada, em essência, pela possibilidade de enfrentamento entre Estados, ou seja, pela ameaça de uma guerra regular, a qual os Estados “modernos” entendem que sempre existirá.

Projeção de Poder – Conforme já citado, para os “modernistas” os Estados devem estar focados na defesa da tranquilidade nacional e naqueles que podem ameaçá-lo diretamente. Segundo Till (2018), isso significa mais ênfase na manutenção dos tipos mais tradicionais de projeção de poder, incluindo capacidades de ataque anfíbio, onde o inimigo exige armamento

⁹ Texto original: *The due use and control of the sea is but one link in the chain of exchange by which wealth accumulates; but it is the central link, which lays under contribution other nations for the benefit of the one holding it, and which, history seems to assert, most surely of all gathers to itself riches.*

sofisticado, e onde a pretensão é menos para a defesa do sistema de comércio internacional contra ameaças não tradicionais, do que para o ganho estratégico contra adversários tradicionais.

Boa ordem no mar – As marinhas modernas estão voltadas para a defesa exclusiva da soberania nacional no mar territorial e os direitos de exploração na ZEE, pois trata-se de conter as ameaças e defender a fronteira marítima contra qualquer tipo de invasão (TILL, 2018).

Essa abordagem pode resultar em uma disposição menor para cooperar com outros Estados no combate a ameaças não tradicionais, por receio de minar sua soberania. Assim, segundo Till (2018), é provável que as marinhas modernas apresentem níveis mais baixos de cumprimento efetivo das convenções marítimas internacionais.

Desse modo, em virtude de focarem mais nos interesses do Estado do que do sistema, essas marinhas se concentrarão na defesa de seu próprio transporte marítimo, em vez do transporte marítimo em geral.

Diplomacia das canhoneiras competitiva – Segundo Speller (2019), embora as marinhas possam contribuir para a política externa além das fronteiras nacionais por meio de atividades como visitas a portos, contribuições para operações multinacionais ou simplesmente por estarem no lugar certo na hora certa, oferecendo opções militares ou humanitárias onde nenhuma outra estaria disponível, a diplomacia das canhoneiras é uma realidade e ela envolve a ameaça ou o uso da força. Nessa seara, Till (2018) afirma que a diplomacia naval torna-se competitiva em vez de cooperativa quando depende diretamente do poder de combate de um navio de guerra e da capacidade de aplicar o uso gradual da força, representando uma ameaça que pode até ser não declarada, mas é claramente perceptível.

Desse modo, a diplomacia das canhoneiras é sobre mostrar ao outro o que se é capaz de fazer em termos de capacidades navais, para atingir e manter os objetivos do Estado. Portanto, o Estado “moderno”, com suas concepções tradicionais de defesa dos interesses nacionais em vez

do sistema, avaliará com cautela sua participação em atividades colaborativas no mar, pois estas exigem disposição para aceitar menos soberania para a tomada decisões a nível nacional.

2.2.2 A marinha “pós-moderna” colaborativa

Conforme vimos na seção anterior, a globalização é dependente do comércio marítimo. Sendo assim, como as ameaças não tradicionais ao sistema assumem, muitas vezes, uma forma marítima (pirataria, por exemplo), as marinhas realizam a proteção do tráfego marítimo.

No intuito de abranger essas ameaças, o autor aponta que as marinhas “pós-modernas” estão desenvolvendo estratégias destinadas a cumprir cinco missões, são elas:

Controle do mar do tipo pós-modernista – De modo geral, o controle do mar se mantém de acordo com a concepção “mahaniana”, ou seja, é o elo principal que propicia ao Estado que o detém, o uso do mar para fins que contribuam para a consecução de seus interesses nacionais.

Entretanto, para a maioria das marinhas “pós-modernas”, o controle do mar é muito menos sobre operações em alto mar contra esquadras inimigas, sendo muito mais provável que ocorra em regiões litorâneas onde as ameaças são não tradicionais e muito diferentes do que as que ocorrem em mar aberto, apesar de serem tão desafiadoras quanto¹⁰ (TILL, 2018).

Assim, de acordo com Till (2018), as forças que operam em águas litorâneas precisam ser protegidas contra ações de negação do uso do mar, como o emprego de submarinos, artilharia em terra e minas, além de outras ameaças, como ataques de enxames de embarcações de ataque rápido e de terroristas em pequenos barcos.

Dessa forma, no entendimento dos “pós-modernistas” deve-se dar mais destaque às

¹⁰ O atentado terrorista que resultou na morte de marinheiros a bordo do navio de guerra USS “Cole”, em outubro de 2000, próximo ao Iêmen, é um exemplo que demonstra o nível de exigência das operações “pós-modernas”.

ameaças não tradicionais que acometem as águas costeiras e menos destaque às capacidades de alta intensidade destinadas às forças navais tradicionais em mar aberto.

Há, ainda, um outro ponto de importância crucial, apontado por Till (2018) na concepção “pós-moderna” do controle do mar. No mundo globalizado, trata-se menos de “controlar” o mar, no sentido de apoderar-se dele para uso próprio e mais de torná-lo seguro para todos, exceto para aqueles que ameaçam a navegação.

Portanto, percebemos uma diferença significativa entre a concepção “pós-modernista” e a “modernista”, pois vimos que estes buscam controlar o mar para consecução de seus próprios interesses nacionais, de tal modo que preparam suas marinhas para a batalha entre esquadras no mar, porque estão com sua atenção voltada para a competição entre Estados, ao estilo do século passado. Enquanto isso, os pós-modernistas defendem a livre navegação como sendo um direito universal e buscam mormente estarem preparados para se contrapor às ameaças não tradicionais.

Operações expedicionárias – De acordo com Till (2018), é na terra que se origina a desordem marítima. No mar, as marinhas lidam com as consequências do problema e não com suas causas, dessa forma, elas precisam ser capazes de influenciar os eventos em terra. Como o litoral é onde a maioria das pessoas vive, as indústrias estão concentradas e por onde a maior parte do comércio é realizado, é nele onde as ameaças estão localizadas, tornando-se o ambiente natural das operações marítimas “pós-modernas”.

Nessa seara, Speller (2019) define operações expedicionárias da seguinte forma:

As operações expedicionárias são operações militares realizadas em países estrangeiros e muitas vezes a uma distância considerável de casa. As forças expedicionárias são aquelas que realizam tais operações [...] as operações expedicionárias podem envolver forças terrestres, marítimas e aéreas, ou mais comumente hoje, alguma combinação das três (SPELLER, 2019, p. 161, tradução nossa)¹¹.

¹¹ Texto original: *Expeditionary operations are military operations undertaken in foreign countries, usually overseas and often at considerable distance from home. Expeditionary forces are those which conduct such operations [...] expeditionary operations can involve land, sea and air forces, or most commonly today, some combination of all three.*

Portanto, a projeção de poder nessa forma expedicionária trata-se de uma defesa do sistema global baseado no tráfego marítimo, contra inseguranças em terra que possam ameaçar o seu bom andamento. Um exemplo dessas ameaças potenciais baseadas em terra são os Estados falidos¹² como no caso da Somália, onde o problema de pirataria foi, em grande parte, gerado pela ineficiência do governo em terra.

Assistência humanitária – Operações de assistência humanitária estão intimamente ligadas às operações expedicionárias, isso porque muitas vezes empregam as mesmas capacidades navais (TILL, 2018). O intento dessas operações é fornecer ajuda frente à ocorrência de desastres naturais ou causados pelo homem, a fim de garantir a segurança e a saúde das pessoas e proteger a estabilidade política do local acometido. Tais operações exigem muita coordenação e colaboração entre as marinhas envolvidas.

Boa ordem inclusiva no mar – De acordo com o que vimos, o sucesso da globalização está diretamente ligado ao bom andamento do comércio marítimo, e a prosperidade desse comércio ocorre quando há condições de ordem, tanto em terra quanto no mar.

De acordo com Till (2018), em virtude da globalização, a defesa dos interesses de segurança interna pode exigir que o Estado aja em regiões longínquas e, muitas vezes, juntamente com outras marinhas. Esse proceder busca, basicamente, agir no sentido de interceptar os problemas antes que eles cheguem no seu próprio território, disponibilizando tempo para que se prepare uma resposta adequada que faça parte de uma estratégia global colaborativa ao lado de outras marinhas. As marinhas “pós-modernas” possuem a tendência de agir mais dessa forma do que as marinhas “modernas”.

¹² Estado falido é aquele onde imperam a ilegalidade e a ineficácia governamental. Neles, constante falta de ordem cria condições propícias para o terrorismo, a criminalidade e a pirataria (MINGST E ARREGUÍN-TOFT, 2014).

Sendo assim, dado que a globalização é vulnerável às ameaças não tradicionais, e que o combate a elas exige cooperação internacional (como é o caso da operação antipirataria no Golfo de Aden citada anteriormente, onde marinhas de vários Estados operam juntas) a necessidade de manutenção da boa ordem no mar acaba sendo um facilitador para a segurança global.

Diplomacia naval colaborativa – Nesse ponto de nosso trabalho, já ficou claro que a colaboração marítima é de grande importância para a defesa do sistema de comércio marítimo.

A presença marítima pode dissuadir ações malignas, além de ser uma forma de sinalizar interesse nos assuntos de uma região, de monitorar eventos no mar e em terra e de contribuir para o desenvolvimento de um senso de comunidade internacional (TILL, 2018). Desse modo, a diplomacia naval colaborativa têm especial importância na defesa do sistema, por ser um meio de conquista dos “corações e mentes” das populações das quais ele próprio depende.

Enfim, conhecidas as missões da marinhas “modernas” e “pós-modernas”, passaremos a discorrer sobre os facilitadores e as escolhas do Estados frente a realidade contemporânea.

2.2.3 Facilitadores e escolhas dos Estados e de suas marinhas

As diferenças entre as divisões teóricas das marinhas giram em torno de dois dos principais facilitadores que condicionam o comportamento naval “moderno” e “pós-moderno”: independência tecnológica e independência operacional (TILL, 2018).

Em relação à primeira, de acordo com Till (2018), as marinhas “modernas” optam por desenvolver uma base tecnológica naval própria, como uma forma de reduzir a dependência de fornecedores externos de equipamento militar. Por outro lado, os “pós-modernistas” adotam uma postura governamental e naval menos rígida, ou seja, essas marinhas adquirem equipamentos navais de fornecedores estrangeiros, caso seja mais vantajoso comercialmente do que realizar a

aquisição na indústria nacional.

Desse modo, a postura dos “pós-modernistas”, apesar de poder configurar uma vulnerabilidade estratégica, é mais compatível com a realidade comercial de um mundo globalizado e sem fronteiras, onde há altos níveis de interdependência entre os Estados.

Em relação à independência operacional, segundo Till (2018), as marinhas “modernas” esforçam-se para manter sua capacidade de ação independente. Desse modo, recusam-se a desenvolver especializações de nicho, porque não nutrem expectativas de que outras marinhas irão preencher as lacunas consequentes. Para essas marinhas, a manutenção da capacidade de decisão nacional independente é o objetivo final.

Em contrapartida, as “pós-modernas” adotam uma estratégia de contribuição, onde as marinhas desenvolvem capacidades complementares umas às outras, pois, devido às limitações de recursos que quase sempre ocorre, acreditam que é preciso um esforço coletivo para a resolução dos problemas de segurança (TILL, 2018). A marinha belga, por exemplo, fornece a OTAN um estimável apoio em meios de guerra de minas, enquanto as marinhas da Suécia e da Noruega priorizam os submarinos.

Logicamente, essa forma de proceder das marinhas “pós-modernas” implica uma perda de independência operacional e política, pois há aqui um determinado grau de dependência entre as marinhas, além disso, não resta outra opção para essas marinhas a não ser confiar que outras marinhas estão desenvolvendo capacidades completares a sua.

Enfim, no presente capítulo discorreremos sobre como a globalização produziu efeitos decisivos nos Estados e, conseqüentemente, em suas políticas de segurança, colaborando para o surgimento, no século XXI, de uma concepção “pós-moderna” de colaboração no mar, em contraposição a ideia “moderna” de competição pelo mar que dominou o século XX. Finalizada essa análise, no próximo capítulo abordaremos o pensamento estratégico chinês no século XXI.

3 O PENSAMENTO ESTRATÉGICO DA CHINA NO SÉCULO XXI

Segundo Kaplan (2012), a China possui uma posição geográfica privilegiada no globo terrestre, pois sua localização e suas dimensões continentais dão a ela a possibilidade de adentrar na estratégica região central do continente asiático, a qual possui importantes reservas de petróleo e riquezas minerais, além de acesso às principais rotas de navegação do oceano Pacífico.

Entretanto, desde a sua fundação em 1949 até meados da década de 1980, a estratégia naval da RPC se limitava a possuir uma marinha que fosse capaz de garantir a defesa costeira, principalmente contra uma possível operação anfíbia realizada por forças de Taiwan ou dos EUA (EUA, 2015).

O que acontecia é que nesse período a China era um Estado com economia fechada e com um sistema fortemente rural, além disso, a doutrina militar de Mao Tse-Tung¹⁵ era focada na guerra terrestre, dando praticamente nenhuma importância ao desenvolvimento do poder marítimo (COHEN, 2015; SWANSON, 1982).

Então, como a economia chinesa estava baseada na agricultura e como seu comércio marítimo não tinha relevância, a China, apesar da extensão de seu litoral permeado de bons portos naturais, estava voltada para o continente eurasiático e não para o mar. Dessa forma, sua estratégia naval se concentrava em impedir a invasão de seu território a partir do mar, ou seja, evitar a projeção de forças inimigas em solo chinês, pois, caso essa invasão ocorresse, o resultado seria uma guerra eminentemente terrestre.

Porém, com o fim do maoísmo¹⁶, da Guerra do Vietnã (1960-1975)¹⁷ e, posteriormente,

¹⁵ Líder revolucionário chinês e primeiro presidente da RPC, governou de 1949 a 1976.

¹⁶ Doutrina política baseada no marxismo, a qual foi desenvolvida e implantada na China durante o governo de Mao Tse-tung.

¹⁷ A derrota dos EUA na Guerra do Vietnã libertou a China para ampliar sua base de poder no leste asiático, assim como para desempenhar um papel mais significativo ao longo da orla Ásia-Pacífico e na Ásia Central (COHEN, 2015).

da ex-URSS¹⁸, a China abriu sua economia permitindo que as forças da maritimidade aflorassem. Os empresários chineses das regiões costeiras do sul (Xangai, Guangdong, Jiangsu e Hong Kong) usufruíram de investimentos estrangeiros e de oportunidades comerciais para construir empresas com foco no comércio exterior (COHEN, 2015).

Conseqüentemente, essa alteração da orientação da terra para o mar resultou em uma modificação na percepção de ameaças pela China e isso, juntamente com o crescente interesse chinês no potencial econômico do tráfego marítimo, sucedeu no despertar de uma mudança na orientação estratégica, com uma percepção mais ampla sobre a utilidade e as possibilidades das forças navais.

Dessa forma, a partir do fim da década de 1980, os estrategistas navais chineses procuraram expandir as capacidades da marinha para defesa além das águas costeiras. Nesse sentido, em 1987, o Almirante Liu Huaqing¹⁹ estabeleceu uma estratégia conhecida como “defesa *offshore*”, que se concentrava na defesa nos mares próximos²⁰ da China (EUA, 2015).

Claramente, a abertura econômica baseada no desenvolvimento do comércio marítimo gerou resultados, pois, de acordo com os dados do Banco Mundial, na década de 1990 a média de crescimento anual do PIB chinês foi de 9,9% e, no período compreendido entre 2000 e 2019, foi de 9% (BANCO MUNDIAL, 2022).

Sendo assim, podemos perceber que a mudança da economia chinesa para as regiões costeiras do sul, com suas empresas exportadoras, coincide com o vigoroso crescimento econômico chinês, ou seja, o comércio marítimo alavancou a economia da RPC de uma forma que nenhuma

¹⁸ A ex-URSS representava grande ameaça para a China no continente asiático, dessa forma, seu colapso permitiu que os chineses voltassem maiores esforços para a construção do seu poder marítimo, em virtude do aumento da segurança em suas fronteiras terrestres (COHEN, 2015).

¹⁹ Liu Huaqing foi Comandante da PLAN de 1982 até 1987 e um dos militares mais famosos da China. É conhecido como o “pai da moderna marinha chinesa” e “Mahan da China”.

²⁰ A RPC considera como sendo seus mares próximos: o Mar Amarelo, o MSC e o Mar da China Oriental (EUA, 2015).

outra atividade jamais havia feito, contribuindo para tornar a China marítima uma potência econômica mundial.

Com esse crescimento econômico vertiginoso, a China passou a precisar cada vez mais do comércio internacional para assegurar energia, metais e outros recursos que são fundamentais para atender as exigências de um padrão de vida cada vez mais alto de mais de um bilhão de chineses. Por isso, vem firmando vantajosas relações comerciais tanto em territórios próximos quanto em lugares distantes (como é o caso dos investimentos chineses em Estados africanos como Sudão e Angola, por exemplo) que dispõem desses mesmos recursos de que a RPC necessita para sustentar seu crescimento (KAPLAN, 2012).

O vulto dessas relações comerciais chinesas com o restante do mundo é muito grande, de modo que uma parcela significativa da demanda global de importação no primeiro semestre de 2021 foi atendida pela Ásia, em particular pela China, cujas exportações aumentaram 34,3% em comparação com o mesmo período do ano anterior. No ano de 2020, o continente asiático manteve sua posição de *hub* global para o tráfego portuário de contêineres (FIG. 1, ANEXO A). O protagonismo chinês em relação aos principais portos de contêineres também é evidente (FIG. 2, ANEXO B), pois, dos vinte mais movimentados do mundo, a China abriga sete (UNCTAD, 2021).

Desse modo, a notável evolução econômica da China sob a liderança de Deng Xiaoping²¹, a qual foi sustentada primordialmente por sua grande participação no comércio marítimo mundial com a consequente inserção da China na economia global, forneceu a base financeira sobre a qual se apoiou a expansão do poder marítimo chinês. Expansão essa que teve sua origem na necessidade de proteção desse próprio comércio marítimo.

Nesse ponto, conforme já vimos anteriormente, embora o mar seja um meio para agir

²¹ Deng Xiaoping foi o líder supremo da RPC entre 1978 e 1992 e durante esse período realizou a reforma econômica da China.

contra um inimigo, é também um meio extraordinário para conectar parceiros comerciais.

Novamente, conforme disse Mahan:

A primeira e mais óbvia luz em que o mar se apresenta do ponto de vista político e social é a de uma grande estrada; ou melhor, talvez, de uma ampla área comum, sobre a qual os homens podem passar em todas as direções, mas em que alguns caminhos bem trilhados mostram que razões dominantes os levaram a escolher certas linhas de viagem em vez de outras. Essas linhas de viagem são chamadas de rotas comerciais; e as razões que as determinaram devem ser procuradas na história do mundo (MAHAN, 1987, p. 16, tradução nossa)²².

Logo, uma consequência disso é que um Estado cujo bem-estar depende de seu comércio marítimo deve estar cada vez mais interessado em fortalecer sua marinha, capacitando-a para controlar o mar que usa e proteger suas linhas de comunicação marítimas.

Nesse sentido, a ascensão concomitante do comércio e da marinha da China representa um caso típico dos ensinamentos de Mahan.

Sendo assim, desde que Hu Jintao²³ declarou, no XVIII Congresso Nacional do PCC, realizado no ano de 2012, que a RPC está determinada a construir um forte poder marítimo no século XXI, que a frase “construção de um forte poder marítimo” passou a ser um *slogan* político popular na China, aparecendo com frequência em documentos oficiais (CHAN, 2022). E não poderia ser diferente, visto que, pela dependência que tem do mar, a China se tornou vulnerável a várias questões marítimas, entre elas a obrigação de lidar com ameaças tradicionais (Japão e EUA, por exemplo) e não tradicionais em seus mares próximos (sendo a pirataria no Estreito de Málaca uma delas).

²² Texto original: *The first and most obvious light in which the sea presents itself from the political and social point of view is that of a great highway; or better, perhaps, of a wide common, over which men may pass in all directions, but on which some well-worn paths show that controlling reasons have led them to choose certain lines of travel rather than others. These lines of travel are called trade routes; and the reasons which have determined them are to be sought in the history of the world.*

²³ Hu Jintao foi presidente da China no período de 2003 até 2013.

Desse modo, vemos a importância da mudança de postura chinesa em relação ao poder marítimo, pois ao contrário do ocorrido no período maoísta, a China não relegou a segundo plano a preparação de sua marinha para se contrapor às ameaças tradicionais além das águas costeiras.

Os Livros Brancos de Defesa chineses publicados no período de 2004 a 2013, expressam de maneira geral, as mesmas diretrizes principais em relação à PLAN, ou seja, capacitá-la para conduzir campanhas em mares próximos e vencer guerras locais. Entretanto, o Livro Branco de Defesa de 2014, publicado em 2015, altera essa orientação de defesa local para uma diretriz de proteção dos interesses chineses em todo o mundo, com a PLAN sendo capaz de vencer guerras em alto mar, inclusive tendo condições de enfrentar uma guerra em grande escala e de alta intensidade contra um Estado hegemônico que pudesse tentar impedir ou dificultar a ascensão da China (RPC, 2015; SCOBELL *et al*, 2020).

Essa alteração de foco do local para o global faz parte da evolução da estratégia chinesa no século XXI. Mais uma vez a grande dependência que a economia chinesa tem de seu poder marítimo impulsionou o compromisso da China em construir uma marinha capaz de prover uma maior segurança.

Devido a essa nova orientação, o Livro Branco de Defesa de 2018, publicado em 2019, intitulado *A Defesa Nacional da China na Nova Era*, definiu como um objetivo estratégico para o desenvolvimento da defesa nacional e militar da China, a construção de uma marinha de classe mundial até meados do século XXI (RPC, 2019).

Podemos, então, verificar que o comprometimento chinês em se tornar uma potência marítima veio crescendo ao longo do presente século, ou seja, o *slogan* “construção de um forte poder marítimo” está longe de ser apenas uma retórica política.

Prova disso é que no próprio relatório anual do Departamento de Defesa dos EUA ao Congresso sobre desenvolvimentos militares e de segurança envolvendo a República Popular da

China de 2021, consta que a RPC possui, numericamente, a maior marinha do mundo com uma esquadra de aproximadamente 350 navios e submarinos (FIG. 3, ANEXO C), incluindo mais de 140 grandes navios de guerra de superfície. Em média 16,5 novos navios foram comissionados por ano no período de 2013 a 2020 (TAB. 1, ANEXO E). Soma-se a isso o significativo aumento da capacidade naval da China trazido pela construção dos porta-aviões “Liaoning” e “Shandong” na segunda década do século XXI (CHAN, 2022; EUA, 2021).

De fato, novos navios chineses estão sendo colocados no mar a uma taxa impressionante. A tonelagem coletiva dos navios comissionados pela RPC entre 2014 e 2018 é maior do que a tonelagem das marinhas francesas e espanhola somadas (CSIS, 2022).

Em relação à capacidade de dissuasão nuclear, nos últimos 15 anos, a RPC construiu doze submarinos nucleares – sendo seis SSN - dois da classe “Shang I” (Tipo 093) e quatro da classe “Shang II” (Tipo 093A) - e seis SSBN da classe “Jin” (Tipo 094). Esses seis SSBN representam o primeiro dissuasor nuclear baseado no mar da RPC e espera-se que a PLAN disponha de mais dois deles até 2030 (EUA, 2021).

Nesse diapasão, de acordo com Chan (2022), embora a RPC se concentre deliberadamente na competição econômica, parece provável que a China desenvolva uma capacidade mais avançada para a destruição mútua. Sendo assim, o surgimento da China como rival direto dos EUA e como uma potência militar e econômica pode redefinir o equilíbrio nuclear no mundo.

Tudo isso demonstra que a diretiva de 2018 do presidente Xi Jinping para o "crescimento mais forte", está realmente sendo posta em prática. De fato, as intenções chinesas demonstram que a RPC se vê inserida em uma competição a nível global, e não apenas centradas em áreas como o Estreito de Taiwan ou os mares próximos, na qual a capacidade de cada Estado de dissuadir é tão importante quanto sua capacidade de lutar.

Uma gama de motivos contribuiu para essa evolução chinesa, um deles decorre da grande desconfiança resultante de questões não resolvidas que remontam ao século passado. Territórios críticos localizadas nos mares próximos são contestadas por Estados asiáticos porque não há entendimento sobre quem detêm soberania sobre eles (HAWKSLEY, 2018). Segundo Chan (2022), desde a década de 1990 muitas das disputas territoriais da China com outros Estados são por territórios situados no mar, as questões que envolvem as Ilhas Senkaku/Diaoyu²⁴ e as Ilhas Spratly²⁵ são exemplos dessas disputas.

Essas querelas territoriais no mar são fonte constante de preocupação para o PCC, pois conforme estabelecido na CNUDM²⁶, as ilhas possuem mar territorial, zona contígua, ZEE e, caso reivindicado, plataforma continental. O domínio chinês desses espaços marítimos significaria grande vantagem econômica e estratégica, em virtude dos direitos de soberania (no mar territorial) e exploração contidos naquela convenção, além é claro, do aumento da capacidade chinesa de projeção de poder que a posse dessas ilhas permitiria.

Assim, um dos motivos para o desenvolvimento de um poder marítimo forte é a necessidade de se contrapor às ameaças aos interesses chineses que essas disputas representam, principalmente na perspectiva delas evoluírem para um conflito armado com outro Estado.

²⁴ Essas ilhas, que são conhecidas como Ilhas Diaoyu pela China e como Senkaku pelo Japão, ficam localizadas a trezentos quilômetros da costa chinesa. Como objeto de disputa entre Japão e China, são palco de vários incidentes entre os dois Estados. Por exemplo, em dezembro de 2013, a RPC, sem consulta ou aviso prévio e se sobrepondo às zonas administradas pelo Japão, declarou uma Zona de Identificação de Defesa Aérea ao redor das ilhas, exigindo que todos os tripulantes de aeronaves informassem quando entrassem na área. Ao mesmo tempo, navios de guerra chineses entraram repetidamente na área contestada ao redor das ilhas, sendo que um deles até bloqueou o sistema de mísseis de um navio japonês (HAWKSLEY, 2018).

²⁵ As Ilhas Spratlys estão localizadas no extremo sul do MSC, a meia distância entre a Malásia, o Vietnã e as Filipinas e a 650 milhas náuticas a sudeste de Hainan. São objeto de disputa entre China, Filipinas, Taiwan, Vietnã, Malásia e Brunei, sendo improvável que a RPC ceda devido ao potencial de petróleo e gás das ilhas e da crescente dependência da China por energia importada (COHEN, 2015).

²⁶ A CNUDM é um acordo internacional assinado em 1982 e em vigor desde 1994. De modo geral, define os direitos e responsabilidades dos Estados em relação ao uso do oceano. Isso inclui limites do território marítimo, regras para passagem de navios, ZEE, proteção ambiental e pesquisa marinha, entre outros assuntos. A China ratificou esse acordo e o reconhece como uma lei internacional.

No entanto, a busca da China pelo poder marítimo não se deve apenas à vulnerabilidade envolvida nas tensões nos mares próximos, mas também à concorrência com os EUA. Conforme consta no relatório anual do Departamento de Defesa dos EUA ao Congresso sobre desenvolvimentos militares e de segurança envolvendo a República Popular da China de 2021, a RPC vê os Estados Unidos como um concorrente e possui uma visão de competição estratégica e de rivalidade entre Estados poderosos (EUA, 2021).

Segundo Chan (2022), isso ocorre devido ao fato de que a RPC está se tornando uma potência mais forte na importante região da Ásia-Pacífico, o que contribui para que se torne um desafiante ao poder dos EUA como potência mundial. E é claro que tal desafio também inclui a posição de domínio dos EUA no mar, uma vez que é a única potência marítima global do século XXI.

De fato, nas últimas três décadas, a China investiu em sistemas de otimizados para uma campanha antiacesso contra as forças avançadas estadunidenses na região. Tais sistemas incluem mísseis balísticos de alcance intermediário com capacidade de mira antinavio, mísseis de cruzeiro de longo alcance, submarinos, entre outros (TANGREDI, 2019).

Outra proeminente questão nas relações EUA-China diz respeito a Taiwan. Em todos os Livros Brancos de Defesa publicados no século XXI, a China deixa claro que a independência de Taiwan é inadmissível e que alcançar a reunificação completa do Estado é do interesse fundamental da RPC. Dada a seriedade desse tema, a RPC afirma nos Livros em tela, que a PLAN derrotará resolutamente qualquer um que tente separar Taiwan da China, salvaguardando a unidade nacional a todo custo.

Por outro lado, os EUA enxergam Taiwan como um lugar estratégico que possibilita a projeção de poder por todo o litoral da China, portanto, se opõem veementemente a essa unificação. Desse modo, o que motiva os EUA em relação a Taiwan é muito menos a virtude democrática norte americana e muito mais a necessidade de se opor ao poder da China na região.

É o equilíbrio de poder entre os EUA e a China que, em última análise, mantêm Taiwan livre (KAPLAN, 2014).

Pelo exposto, podemos perceber certas contingências específicas que motivaram o interesse da China pelo desenvolvimento de suas forças navais, de modo a possuir uma marinha de classe global até meados do século XXI. Entre elas estão a necessidade de responder à crescente dependência chinesa de seu próprio comércio marítimo e de suas vulneráveis linhas de comunicações marítimas, além das atuais disputas com outros Estados pela soberania de territórios no mar, juntamente com o desejo de possuir poder suficiente para impedir que novas disputas surjam e do imperativo de dispor dos meios adequados para concretizar suas ambições em resolver o problema de Taiwan.

Em outras palavras, na raiz das causas da modernização naval chinesa está a necessidade de obter o controle do mar, no sentido “moderno” do termo, para explorá-lo com fins de projeção de poder e proteção do comércio marítimo, bem como a necessidade de negar o uso do mar para algum adversário potencial ou real.

Entretanto, o pensamento estratégico chinês no século XXI também possui um lado voltado para a colaboração. Na primeira década deste século, a China dizia entender que a globalização e o avanço tecnológico já haviam gerado novas oportunidades de desenvolvimento, dado que a economia mundial testemunhara um novo crescimento com o aprofundamento da interdependência entre os Estados e o aumento de seus interesses comuns, graças ao desenvolvimento contínuo da cooperação regional e global (RPC, 2004).

No Livro Branco de Defesa de 2018 o discurso chinês afirma que as Forças Armadas da China são comprometidas com o princípio da cooperação ganha-ganha e que estão promovendo a cooperação militar internacional, além de estarem empenhadas na construção de um mundo melhor com paz duradoura e segurança comum. Dessa forma, a China afirma que contribui

firmemente para a construção de um futuro compartilhado para toda a humanidade (RPC, 2019).

Percebemos, então, que desde o início do século a RPC já adotava um discurso alinhado aos efeitos positivos da globalização apontando que o incremento da cooperação regional e global contribuiria para o crescimento da economia mundial, ressaltando, inclusive, a importância da luta pela segurança comum.

De fato, a China tem cooperado na segurança no mar em algumas áreas. Um dos principais exemplos é a já citada participação da PLAN, desde 2008, nas escoltas realizadas no Golfo de Aden. Além disso, a China tem cooperado em alguns assuntos relacionadas ao mar, como a participação em reuniões regulares com Laos, Camboja e Tailândia no intuito de compartilhar informações sobre costumes e pesca no rio Mekong (CHAN, 2022).

Em relação as operações humanitárias, segundo o Livro Branco de Defesa de 2018, as Forças Armadas da China participam ativamente dos esforços internacionais para as operações de assistência humanitária e de socorro em desastres, de tal modo que tais operações estiveram entre as cinco principais razões do aumento de gastos com defesa, desde o ano de 2012. No século XXI, as Forças Armadas da China participaram da busca pelo avião de passageiros malaio “MH370” desaparecido e das operações de socorro em virtude da passagem do tufão “Haiyan” pelas Filipinas, prestaram apoio humanitário frente à epidemia de ebola na África Ocidental e à inundação causada pelo rompimento de uma barragem no Laos, entre outras. Além disso, desde que entrou em serviço há uma década, o navio-hospital “Ark Peace” prestou serviços médicos em comunidades nos 43 Estados que já visitou, ajudando mais de 230.000 pessoas (RPC, 2019).

O presente século também testemunhou uma nova diplomacia naval chinesa. Somente no ano de 2007, navios da PLAN realizaram visitas oficiais a portos japoneses, cingapurenses, franceses, australianos, espanhóis, norte-americanos e russos. De fato, a estratégia chinesa também envolve cooperação e diplomacia, por isso, desde o início deste século, a China tem tido efetiva

participação em diversas iniciativas diplomáticas, como por exemplo a Organização de Cooperação de Xangai²⁷ (CHAN, 2022).

Enfim, pelo que vimos ao longo deste capítulo podemos concluir que a RPC colocou seus interesses marítimos como prioridade na sua estratégia no século XXI. O avanço da China no cenário mundial tem sido um processo não de invasão ou colonização, como foi o das potências europeias de outrora, mas sim de controle por meio do comércio marítimo. Por isso, à medida que o mundo se torna mais conectado, a área que a China precisa proteger se amplia mais além de suas fronteiras. A RPC entendeu que, para se defender adequadamente, é necessário manter suas rotas comerciais seguras.

Nessa seara, a China vem desenvolvendo seu poder marítimo de forma agressiva sob Xi Jinping, após ter compreendido que o comércio marítimo exige uma marinha mercante desenvolvida e uma marinha de guerra suficientemente capacitada para protegê-la. O aumento da capacidade de projeção de poder, a dissuasão nuclear representada por seus SSBN e o objetivo de possuir uma marinha global até meados deste século não deixam dúvidas a respeito do entendimento chinês acerca dessa exigência.

Entretanto, o discurso chinês contemporâneo também faz alusões à importância da cooperação militar internacional e da colaboração entre os Estados e suas marinhas. De fato, vimos que a PLAN vem realizando missões humanitárias, visitas diplomáticas, além de ativa cooperação no que tange a segurança marítima em algumas regiões do globo.

Dessa forma, podemos concluir que o pensamento estratégico chinês no século XXI é predominantemente “moderno”. No entanto fica claro que também contém características “pós-

²⁷ Organização intergovernamental cuja criação foi anunciada em 15 de junho de 2001 tendo inicialmente como membros China, Rússia, Cazaquistão, Quirguistão, Tajiquistão e Uzbequistão, Índia e Paquistão se tornaram membros em 2017 e o Irã em 2021. Seu intuito principal é promover a cooperação entre os membros para o fortalecimento da segurança da Eurásia, especialmente no combate ao terrorismo, separatismo e fundamentalismo (SCOBELL *et al*, 2020).

modernas”, o que não significa um problema de classificação, posto que, conforme abordado no capítulo anterior, os conceitos de “moderno” e “pós-moderno” não são mutualmente excludentes.

Visto isso, no próximo capítulo discorreremos sobre a estratégia marítima da RPC especificamente no MSC, abordando a atuação da PLAN nestas águas de grande importância estratégica tanto para China, quanto para o restante do mundo globalizado.

4 ESTRATÉGIA MARÍTIMA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA

A China alega que aproximadamente 80% da área do MSC correspondem a suas águas históricas²⁹, reivindicando soberania absoluta sobre elas. Entretanto, durante o século XX, a RPC não possuía forças armadas fortes o suficiente para fazer valer suas reivindicações no mar, dessa forma, buscava a cooperação e evitava se envolver em confrontos na região, uma vez que carecia de um adequado poder naval (OHNESORGE, 2016).

Porém, conforme vimos anteriormente, ainda no início do século XXI a China percebeu a importância de um poder marítimo forte para ser capaz de derrotar seus inimigos, salvaguardar seus interesses e sua segurança e atingir um status de potência global. De fato, desde o governo de Hu Jintao a postura estratégica chinesa em relação ao mar veio evoluindo até o ponto em que, já sob a liderança de Xi Jinping, a RPC busca possuir uma marinha de classe global até 2049.

Nesse diapasão, desde o início de seu governo, Xi Jinping acelerou a política marítima chinesa a respeito do MSC. Os esforços que a liderança chinesa vem realizando para garantir suas reivindicações no que a RPC chama de seu mar do sul são impressionantes e apoiam a noção de que o MSC é a área marítima estratégica mais importante para a China se transformar em uma potência marítima (CÁCERES, 2014; CHAN, 2022; LI, 2016).

O MSC cobre aproximadamente 3,7 milhões de km² de água, estendendo-se por cerca de 1.800 km de norte a sul e por cerca de metade dessa distância de oeste a leste (FIG. 4, ANEXO

²⁹ A RPC baseia suas reivindicações históricas em documentos produzidos, os quais sugerem que o regime imperial chinês, desde a Dinastia Xia (séculos XXI a XVI A.C.), recebia tributos pela região do MSC. Desde o início do século XX os mapas chineses incluíram uma linha tracejada em forma de ferradura no MSC que abarcava cerca de 80% de sua área e se estende até o sul da Malásia e às costas indonésias. A linha original era formada por 11 traços, porém, os dois traços próximos ao Golfo de Tonkin foram removidos na década de 1950, em virtude das fortes relações diplomáticas entre a China e a então República Democrática do Vietnã. Após essa alteração, a linha ficou conhecida como “linha dos nove traços”, no entanto, em 2013 o governo chinês lançou novos mapas com um décimo traço adicionado ao leste de Taiwan, servindo como mais uma lembrança da política chinesa de considerar que Taiwan faz parte da China (FELS; VU, 2016).

D). Ele banha alguns dos Estados que compõem a Primeira Cadeia de Ilhas³⁰ e nele estão os estreitos de Málaca, Sunda, Lombok e Makassar, sendo que aproximadamente um terço de todo o tráfego marítimo mundial e mais da metade da tonelagem anual da frota mercante do mundo passa por esses pontos de estrangulamento. Desse modo, o MSC é o ponto de encontro geográfico das principais rotas marítimas mundiais. Além disso, sua pesca produz cerca de 12% do total da captura global (KAPLAN, 2014; UNCTAD, 2021).

Como exemplo da importância dos estreitos para a China, temos que aproximadamente 80% do petróleo chinês importado, advindo principalmente da África e do Oriente Médio, passa pelo Estreito de Málaca (o ponto de estrangulamento mais importante do mundo), o qual conecta os oceanos Índico e Pacífico. Sendo assim, desde o governo de Hu Jintao que a RPC vem expressando suas preocupações no que diz respeito à pequena largura do estreito em tela e à ausência de medidas de segurança chinesas na região de Málaca, dada sua vulnerabilidade a uma série de ameaças não tradicionais (por exemplo, pirataria e terrorismo) e tradicionais (possibilidade de interdição do estreito por marinhas de outros Estados). Dessa forma, o assunto passou a ser conhecido pela expressão “dilema de Málaca” e a ser tratado como uma prioridade estratégica para a RPC, resultando em uma supervisão militar chinesa mais direta na área (KAPLAN, 2014; LANTEIGNE, 2016).

Embora sob a liderança de Xi Jinping, a China tenha buscado rotas comerciais alternativas, a dimensão do tráfego marítimo que cruza o referido estreito ainda é de grande relevância. Em face dessa dependência chinesa e da possibilidade de uma potência rival estabelecer um bloqueio ou embargo a essa rota vital, a segurança de Málaca continua no topo das prioridades

³⁰ A Primeira Cadeia de Ilhas compreende o Japão, as Ilhas RyuKyu, a península coreana, Taiwan, Filipinas, Indonésia e Austrália (KAPLAN, 2012).

estratégicas chinesas, dado que sua obstrução representaria uma séria ameaça para a segurança econômica e energética da RPC.

Frente ao exposto, nota-se que o MSC é uma rota marítima primária de comunicação tanto para a China, quanto para muitos dos Estados do leste e sudeste da Ásia, sendo um canal primordial para o comércio marítimo com o nordeste da Ásia, Europa, Oriente Médio e África, através do Índico. De fato, o MSC é a parte nevrálgica daquela que é considerada a mais importante rota marítima dos tempos atuais, ou seja, o SLOC³¹ que liga Cingapura ao nordeste asiático. A magnitude do comércio realizado através dessa rota já ultrapassou, tanto em volume quanto em valor, o SLOC que comunica Rotterdam a Nova York, a qual foi a principal rota marítima do mundo durante mais de um século (FELS E VU, 2016).

Como o comércio marítimo é crucial para o desenvolvimento chinês, conforme vimos nos capítulos anteriores, não é de se estranhar que as questões que envolvem o referido mar se tornem prioridade para a RPC, pois o MSC está no centro da expansão global chinesa. Além disso, o crescimento econômico e o aumento do padrão de vida da população contribuem para tornar a China cada vez mais dependente de petróleo e gás importados, portanto, a exploração *offshore* no MSC traria uma contribuição ímpar para a segurança energética da RPC.

Sendo assim, os atributos do MSC conferem a ele uma impressionante relevância estratégica. Conseqüentemente, é natural que ele não desperte um profundo interesse apenas na China, de modo que os outros Estados vizinhos do sudeste asiático também buscam tirar o máximo proveito do valor desse mar.

Tanto interesse resultou em querelas na região. Essas águas contém mais de duzentas ilhas, rochas e recifes de coral, das quais valiosas reservas de petróleo e gás podem estar próximas.

³¹ A abreviação se refere às rotas marítimas que atravessam mares e oceanos, as quais são fundamentais para o comércio internacional.

Como o Estado que detiver a soberania sobre essas porções de terra poderá usufruir dos direitos de exploração, as disputas por essas áreas são comuns. Por exemplo, três das Ilhas Spratly são reivindicadas pela Malásia e oito delas pelas Filipinas, Brunei reivindica um recife ao sul dessas Ilhas, enquanto Vietnã, Taiwan e China reivindicam todos os grupos de Ilhas Spratly e Paracel, bem como porções significativas do MSC. Além de possibilitar o controle sobre os SLOC que ligam o sudeste e o leste da Ásia à mercados de importação e exportação em outros lugares do mundo, esses territórios também são uma boa localização para se monitorar navios que navegam no MSC (KAPLAN, 2014; OHNESORGE, 2016).

Dessa forma, o número de reclamantes e o potencial de envolvimento militar dificultam a questão da soberania marítima sobre essas porções de terra na área, de tal forma que as disputas no MSC, entre a RPC e seus vizinhos, tornaram-se um dos casos mais complicados de disputas de soberania marítima regional.

O ambiente de segurança nos mares ao redor da RPC tornou-se mais instável e conturbado na última década e a quantidade de disputas marítimas envolvendo a China, no MSC, aumentou ao longo dos anos, no período entre 2012 e 2020 (CHAN, 2022).

Por conseguinte, desde 2010 tem havido um número crescente de incidentes marítimos no MSC entre navios chineses e de outros Estados. Por exemplo, em abril de 2012, um navio da marinha filipina tentou deter oito navios de pesca chineses na região do Scarborough Shoal e foi impedido por navios patrulha da China. Então, ambos os lados enviaram mais navios para a região resultando em um tenso impasse, que foi resolvido em junho do mesmo ano com um acordo provisório que estabelecia o recuo por ambos os lados (OHNESORGE, 2016).

A necessidade de garantir a segurança e a inviolabilidade no território chinês continental é outro fator influenciador da postura chinesa no MSC. Sob o ponto de vista da mitigação de ameaças terrestres, o avanço demográfico e econômico chinês através de suas fronteiras, em

direção às áreas pouco povoadas da Ásia central e da Manchúria, pode resultar em um efeito de multiplicação de forças a favor da China. Outrossim, a existência de fatores fixos como desertos, florestas e cordilheiras, representam um obstáculo geográfico contra ataques estrangeiros ao território chinês. Além disso, conforme vimos, o fim da ex-URSS contribuiu para aumentar a segurança das fronteiras terrestres da RPC. Entretanto, no sul, a China está aberta ao MSC, com todas as suas disputas territoriais, tensões e demais ameaças. Portanto, o controle dessas águas é visto como uma questão de segurança nacional pelo PCC (CÁCERES, 2014; HAWKSLEY, 2018; KAPLAN, 2012).

Com todos esses desafios marítimos, a China passou a adotar uma postura muito mais assertiva na salvaguarda de seus direitos nas disputas *offshore* e de sua soberania. Assim, no desejo de proteger seus interesses, a RPC segue uma estratégia proativa de segurança em seus mares próximos.

Sendo assim, uma das providências tomadas pela RPC nesse sentido é a realização de dragagens e a construção de ilhas artificiais no MSC, em um movimento chinês de recuperação de terras em espaços marítimos contestados e de militarização de ilhas que vem ocorrendo desde o ano de 2013 (HAWKSLEY, 2018).

Por exemplo, em 2015, a China realizou uma extensa construção de estruturas nos recifes Hughes, Gaven e Johnson South localizados nas Ilhas Spratly, além de adicionar areia para aumentar a área e possibilitar o surgimento de novas ZEE, criando um espaço terrestre adicional de aproximadamente 4 km² nas referidas ilhas. A região ainda possui uma pista de pouso com extensão de aproximadamente 3 km. O resultado disso é que os recifes se tornaram uma verdadeira base militar repleta de equipamentos militares de alta tecnologia (LANTEIGNE, 2016).

Por conseguinte, além de fortalecer suas instalações de defesa na região, a militarização das ilhas possibilita que a RPC possa controlar pontos de estrangulamentos estratégicos e alcance o

controle do mar na região. Isso fica evidenciado pelas instalações militares construídas nas Ilhas Spratly.

Na década de 2010, também houve o aumento das missões de patrulhamento nas águas territoriais da China, foram realizadas pelo menos 34 missões de patrulha e 22 de busca e salvamento. Além disso, a RPC triplicou o efetivo de seus fuzileiros navais, que conta atualmente com 36 mil militares, e criou uma brigada de infantaria motorizada, aumentando de forma significativa sua capacidade de projeção de forças, inclusive nos territórios localizados no MSC (CHAN, 2022; SCOBELL *et al*, 2020).

Esse aumento das missões de patrulha naval que são realizadas principalmente por navios da PLAN, dada a necessidade do Estado de usar meios de ação fortes para garantir sua soberania, juntamente com o potencial das capacidades militares instaladas nas ilhas e com o incremento da capacidade de projeção de forças, também estão intimamente ligados ao imperativo de segurança da RPC, visto que contribuem para a proteção do território chinês.

Além disso os exercícios navais chineses também servem como marca da crescente assertividade da RPC na última década. Claramente, a maioria deles foi realizada nos mares próximos da China (TAB. 2, ANEXO F), com uma média anual de 21 exercícios, no período de 2013 a 2020. Essa frequência de exercícios navais realizados nos mares próximos chineses, demonstra que tais adestramentos se tornaram parte da rotina da PLAN (CHAN, 2022).

A PLAN realizou mais exercícios no MSC do que nos mares distantes na última década. Em abril de 2018, a marinha chinesa realizou um desfile naval no MSC, que foi considerado o maior exercício naval da história da China, envolvendo aproximadamente 100.000 militares. Foi também a primeira vez que o porta-aviões “Liaoning” participou de um desfile militar (CHAN, 2022).

Tal concentração de exercícios navais no MSC e a própria realização de um desfile de tamanha magnitude sinalizam a determinação da RPC de consolidar seu poder marítimo regional,

além de também ter um propósito dissuasivo de demonstrar aos EUA o avanço das capacidades navais da PLAN.

Nesse diapasão, desde 2013 a RPC vem aumentando o número de navios de 1.500 toneladas equipados com mísseis antinavio e hangares, que ampliaram as capacidades de projeção de poder do PLAN nos mares próximos. Tais navios foram introduzidos durante a administração de Xi Jinping, para substituir os antigos barcos de patrulha de ataque rápido das décadas de 1970 e 1980. Em relação aos submarinos, além dos nucleares citados no capítulo anterior, a China também incorporou onze submarinos convencionais da classe “Yuan II” na última década e adicionou mísseis modernos antinavio chineses em seus submarinos da classe “Kilo”, comprados da Rússia na década de 1990. Sendo assim, a PLAN aprimorou suas capacidades de proteção dos SLOC no MSC, dado que seus submarinos têm grande capacidade de monitorar as atividades dos navios de outras marinhas (EUA, 2022).

De fato, é possível constatar que a estratégia marítima da China no MSC têm sido mais resoluta sob a liderança Xi Jinping do que nas administrações anteriores. No caminho para se tornar uma potência marítima global, a RPC busca demonstrar sua capacidade de estabilizar a ordem marítima regional, incluindo as tão relevantes tensões no MSC, e de manter a soberania chinesa nas disputas territoriais, assim como sua legitimidade na região.

O Livro Branco de Defesa de 2014, primeiro publicado em seu governo, imprimiu maior ênfase às questões de soberania territorial da China e de seus direitos marítimos. Ressaltou que alguns de seus vizinhos insistem em adotar ações provocativas e em reforçar sua presença militar nos recifes e ilhas da China no MSC, as quais foram ilegalmente ocupadas por esses Estados. Além disso, alertou que Estados externos à região realizam constantemente ações de vigilância e reconhecimento aéreo e marítimo contra a RPC, sendo, portanto, tarefa primordial para a China salvaguardar seus direitos marítimos no MSC (RPC, 2015).

Nesse sentido, pela primeira vez em um Livro Branco de Defesa, foram listados os cinco principais objetivos da PLAN, sendo eles: construir um poder naval contemporâneo que acompanhe a segurança nacional e os interesses de desenvolvimento do Estado, proteger a soberania nacional e os direitos e interesses marítimos, proteger as passagens estratégicas e os interesses ultramarinos, participar da cooperação marítima internacional e apoiar estrategicamente a construção de um forte poder marítimo (RPC, 2015).

Tais objetivos demonstram que a PLAN assumiu um papel mais importante na segurança marítima chinesa, sendo que o segundo e o terceiro objetivos citados abrangem as ameaças presentes nos mares próximos da China, entre eles o MSC.

Nessa mesma direção, no Livro Branco de Defesa de 2016, a China alertou que não hesitaria em utilizar todo tipo de medida necessária contra qualquer um que intervenha nos direitos soberanos e interesses marítimos da China ou que provoque deliberadamente disputas que afetem a paz e a estabilidade no MSC (RPC, 2017).

Desse modo, percebemos que a China mudou sua abordagem em relação às tensões no referido mar, de defensiva para ofensiva, o que foi possibilitado pela reforma da PLAN em andamento, de acordo com o objetivo de construir um forte poder marítimo no século XXI. A partir dessa perspectiva, percebemos que a postura da China frente às disputas marítimas e à ordem regional no MSC está mais alinhada ao “mahanianismo” do que ao pensamento estratégico “pós-moderno”.

Entretanto, a RPC não dispõe apenas da PLAN para expandir sua influência MSC, mas também de outras instituições marítimas domésticas. As agências nacionais de aplicação da lei, incluindo a CCG, a Vigilância Marítima da China, a Administração de Segurança Marítima, entre outras, passaram a receber mais recursos principalmente após a assunção de Xi Jinping como presidente chinês. De fato, na última década, a CCG recebeu novas embarcações para emprego na

aplicação da lei, incluindo navios de grande porte que deslocam até 12.000 toneladas. Tais navios possibilitaram que a CCG realizasse missões de aplicação da lei distante da costa, porém ainda no âmbito do MSC. Sendo assim, CCG se tornou uma das mais bem equipadas guardas costeiras do mundo. (CHAN, 2022; LANTEIGNE, 2016).

Desse modo, Xi Jinping robusteceu as capacidades chinesas de aplicação da lei no ambiente marítimo, destinou mais recursos e concedeu mais poder para a CCG, além de aumentar a responsabilidade dos órgãos administrativos marítimos domésticos. Tais providências foram tomadas no intuito de estabelecer instituições fortes que fossem capazes de contribuir para o fortalecimento da capacidade de controle marítimo da China no MSC.

Além das agências supracitadas, a China também conta com a PAFMM, que é formada por tripulações de barcos de pesca, organizados e treinados pela PLAN e empregados na defesa das reivindicações marítimas da RPC. O papel da PAFMM foi notoriamente expandido no século XXI, pois enquanto nas décadas de 1980 e 1990 ela atuava nas missões de apoio logístico no MSC, atualmente realiza operações de proteção dos direitos marítimos chineses, além de aplicação da lei no mar, resgate marítimo e apoio nas disputas territoriais nos mares próximos. Dessa forma, juntamente com a PLAN, a PAFMM também é responsável por garantir a segurança marítima da China no MSC (HAWKSLEY, 2018).

Portanto, a PAFMM executa diversas operações militares no MSC, no intuito de contribuir para o estabelecimento do controle do mar na concepção “moderna” do termo, para a afirmação da legitimidade chinesa sobre os territórios contestados e para o *status* de potência marítima regional da RPC.

Porém, em que pese o engrandecimento desses atores marítimos no século XXI, a PLAN permanece sendo a protagonista na estratégia marítima da China no MSC, enquanto os outros atores atuam em situações específicas, principalmente no que se refere à aplicação da lei doméstica

e à governança no mar.

Outro fator de suma importância a influenciar a estratégia marítima chinesa no MSC, no século XXI, é a presença dos EUA nessas águas, a qual afeta significativamente o equilíbrio de poder na região. Em 2011, os estadunidenses deslocaram seu foco estratégico do Oriente Médio para o leste asiático, passando a exercer um olhar mais atento sobre a liberdade de navegação no MSC e as disputas territoriais na região. Iniciava-se, então, o desenvolvimento de uma política norte americana de reequilíbrio da Ásia, que buscava aprofundar a cooperação estratégica com aliados regionais, como Japão e Filipinas (LANTEIGNE, 2016; LI, 2016).

Tal iniciativa norte americana implica uma presença rotineira de navios de sua marinha no MSC. Sendo assim, um dos principais motivos para o supracitado aumento das patrulhas navais chinesas nessas águas na última década, é a necessidade de desafiar essa postura dos EUA.

Conforme vimos, a China rejeita veementemente a afirmação de que o MSC é uma região de águas internacionais e critica as incursões navais norte americanas nesse mar. Como os EUA discordam da interpretação chinesa, exercem o direito de livre navegação em grande parte dessas águas. Um dos resultados mais visíveis dessa divergência é um considerável número de incidentes envolvendo navios desses Estados no MSC. Por exemplo, no ano de 2009, navios de patrulha chineses interceptaram o navio norte americano USS “Impeccable” em uma área a 120 km da ilha de Hainan, exigindo que deixassem a área. Em outubro de 2015, o USS “Lassen”, navegou dentro do limite de 12 milhas náuticas do recife Subi, um dos reivindicadas pela RPC, o que gerou fortes críticas chinesas (CÁCERES, 2014; LANTEIGNE, 2016).

Nesse sentido, a forma de agir da RPC tem se tornado mais firme, o que demonstra o crescente aprimoramento das capacidades navais chinesas em desafiar o poder naval dos EUA nos mares próximos da China (CÁCERES 2014; CHAN, 2022).

Entretanto, não há dúvidas que os EUA possuem uma marinha global, sendo, portanto, mais poderosa que a PLAN. Constatando tal fato, a RPC adota uma estratégia A2/AD³² contra a marinha estadunidense no MSC. Dessa forma, no século XXI, a China tem investido em sistemas de combate que incluem satélites para cobertura de áreas marítimas, mísseis balísticos de alcance intermediário com capacidade de mira antinavio e submarinos de ataque. Além disso, a militarização de ilhas no MSC também contribui com essa estratégia (EUA, 2021; TANGREDI, 2019).

Porém, essa postura atual não significa que a China permanecerá com essa estratégia após atingir seu objetivo de construir uma marinha global. Como a estratégia A2/AD é adotada por aqueles que são estrategicamente inferiores a seus potenciais inimigos, é possível que, quando essa percepção de inferioridade se extinguir, a China transfira recursos antes destinados aos sistemas A2/AD para o desenvolvimento ou aquisição de outras capacidades.

Pelo que vimos, tanto a PLAN, quanto as agências marítimas chinesas são empregadas para a defesa da soberania da RPC no MSC, buscando se contrapor as ameaças e proteger a fronteira marítima reivindicada pela China contra qualquer tipo de invasão. De fato, no que se refere ao MSC, a RPC possui uma concepção “moderna” de controle do mar.

Assim, embora haja algum um esforço diplomático da China para abordar as questões no MSC, a gravidade das disputas territoriais com Estados vizinhos, a importância desse mar para a segurança econômica e energética da RPC e o papel assumido pelos EUA na região, tornam esse tema difícil para diplomacia chinesa.

Por exemplo, em 2002, a China concordou em assinar, juntamente com a ASEAN³³, a

³² Descreve os tipos de sistemas e de armas que se espera que sejam usados em uma campanha anti-acesso, a qual se concentra em expulsar um determinado poder de uma região de interesse e otimizar as próprias forças, além de fazer uso da diplomacia e da própria capacidade econômica, para impedir que esse poder retorne à região em tela (TANGREDI, 2019).

³³ A Associação das Nações do Sudeste Asiático foi criada em 8 de agosto de 1967, com a assinatura da Declaração da ASEAN (Declaração de Bangkok) por Indonésia, Malásia, Filipinas, Cingapura e Tailândia. Brunei aderiu em 1984, Vietnã em 1995, Laos e Mianmar em 1997 e Camboja em 1999.

Declaração de Conduta (DoC) das Partes no MSC, a qual registrava o compromisso dos Estados signatários em buscar soluções pacíficas para as disputas. Embora essa declaração tenha levado a um período de calma, onde os Estados evitaram quaisquer ações provocativas, as relações ASEAN-China permanecem frágeis, devido às políticas divergentes em relação aos direitos dos Estados no MSC (LANTEIGNE, 2016).

A Indonésia lidera uma nova tentativa diplomática, que é a assinatura de um Código de Conduta (CoC) na região como forma de reduzir as tensões. No entanto, como os EUA permanecem firmes em seu apoio aos aliados regionais visando impedir que o MSC seja controlado pela China, o governo chinês reluta em assinar o referido código (CHAN, 2022; LANTEIGNE, 2016).

Pelo contrário, a RPC cada vez mais se vale de seu poder naval, inclusive de sua capacidade de projeção de poder no MSC, para assegurar que o comércio regional ocorra em consonância com as preferências chinesas, garantir sua segurança econômica e para buscar minimizar a influência dos EUA na região. Dessa forma, a estratégia marítima chinesa nessa região está alinhada com o pensamento “mahaniano” de buscar o controle do mar, de acordo com o pensamento estratégico do século XX, sendo esse um dos motivos do grande investimento que a China vem realizando no século XXI para o desenvolvimento da PLAN além de justificar a robustez da CCG e a iniciativa chinesa da PAFMM.

De fato, ao tentar incorporar a quase totalidade do MSC no território chinês, afirmando que possui soberania indiscutível sobre essas águas, a China espera essencialmente ser capaz de colocar pressão sobre SLOC importantes para aliados regionais dos EUA (como, por exemplo, Japão e Taiwan), além de somar uma área potencialmente muito rica em energia aos seus domínios, o que reduziria a dependência chinesa de energia importada do Oriente Médio e África, além de moldar as relações e a dinâmica na região a seu favor.

No decorrer da história, Estados poderosos buscaram uma expansão marítima a fim de obter o controle dos mares próximos a eles, como fez Roma em relação ao Mediterrâneo, por exemplo. No presente século, agindo de acordo com esse mesmo movimento, a China cobiça o MSC (KAPLAN, 2012).

Finalmente, frente ao exposto neste capítulo, podemos considerar que a estratégia marítima chinesa no MSC, no século XXI, se encaixa primordialmente na classificação “moderna” de Geoffrey Till. Ao encerrarmos essa comparação, apresentaremos, no próximo capítulo, a conclusão final de nossa dissertação.

5 CONCLUSÃO

Nesta dissertação, nos propusemos a abordar tanto o pensamento estratégico da China no presente século, quanto a estratégia marítima chinesa no Mar do Sul da China (MSC), sob a ótica dos ensinamentos de Geoffrey Till acerca do poder marítimo no século XXI.

Sendo assim, primeiramente discorreremos a respeito do fenômeno da globalização, que intensificou as trocas interestatais de forma a ocasionar uma dependência global das rotas marítimas visto que mais de 80% do volume do comércio mundial é transportado pelo mar. Sendo assim, o fenômeno em tela teve um impacto relevante no pensamento estratégico dos Estados, assim como, na composição e na missão das marinhas, pois o controle das linhas de comunicação marítimas se mostrou ser cada vez mais importante para garantia dos interesses nacionais.

Frente a realidade do mundo globalizado, Geoffrey Till elaborou uma classificação dos Estados e das marinhas em “pré-modernos”, “modernos” e “pós-modernos”, segundo a maneira pela qual lidam com a globalização e também pelo seu desenvolvimento econômico. Os “modernos” se atentam para ameaça permanente de uma guerra regular, estando voltados para a defesa de sua soberania no mar territorial e para a proteção de seus direitos de exploração na ZEE. Dessa forma, essas marinhas estão comprometidas com a independência tecnológica e operacional, além de possuírem uma disposição menor para cooperação internacional no combate às ameaças não tradicionais e apresentarem um nível de preocupação com a competição entre Estados alinhado com o pensamento dominante no século passado. Sendo assim, buscam obter e conservar o controle do mar de acordo com a concepção “mahaniana”, desenvolver suas capacidades de projeção de poder e de realizar a dissuasão nuclear.

Por outro lado, os “pós-modernos” são comprometidos com a colaboração mútua e a defesa do comércio marítimo global contra as ameaças não tradicionais. Para suas marinhas, o

controle do mar é colaborativo e sua necessidade é mais proeminente nas regiões litorâneas, onde as ameaças são não tradicionais, do que em mar aberto contra esquadras inimigas.

No terceiro capítulo, abordamos o pensamento estratégico chinês no presente século. Percebemos que a evolução econômica chinesa, sob a liderança de Deng Xiaoping, foi alicerçada na sua participação no comércio marítimo mundial com a consequente inserção da China na economia global. Foi essa expansão econômica que permitiu o desenvolvimento do poder marítimo chinês, o qual passou a ser necessário para realizar proteção desse próprio comércio marítimo.

Nesse sentido, a China definiu como sendo um objetivo estratégico para o desenvolvimento de sua defesa nacional, a construção de uma marinha global até o ano de 2049. Seguindo esse caminho a RPC já possui, numericamente, a maior marinha do mundo, além de capacidade de dissuasão nuclear com seus SSBN da classe “Jin”. Uma plêiade de outros motivos contribuíram para o desenvolvimento desse poder marítimo robusto, entre eles a necessidade de se contrapor às ameaças aos interesses chineses representadas por disputas territoriais nos mares próximos, a concorrência com os EUA e a questão de Taiwan.

Sendo assim, verificamos que a modernização naval chinesa é justificada pela necessidade de obter o controle do mar no sentido “mahaniano” abordado no segundo capítulo, que possibilita a sua exploração com fins de projeção de poder e proteção do comércio marítimo, além da negação do uso do mar a algum adversário potencial ou real.

Dessa forma, concluímos que o pensamento estratégico chinês no século XXI é predominantemente “moderno”, apesar de a PLAN também realizar operações de caráter “pós-moderno”, como operações humanitárias, missões diplomáticas e de segurança marítima.

No quarto capítulo, analisamos a estratégia marítima chinesa no século XXI, especificamente no MSC. Vimos que o MSC é a área marítima estratégica mais relevante para a

transformação da China em uma potência marítima, o que levou Xi Jinping a acelerar a política marítima chinesa a respeito desse mar.

As diversas disputas territoriais envolvendo a RPC, a necessidade de garantir a segurança do território chinês continental contra ameaças vindas do mar e de proteger seus interesses e a presença dos EUA contestando a soberania chinesa sobre essas águas levaram a China a assumir uma postura muito mais assertiva no MSC.

Nesse sentido, na última década a China militarizou territórios no mar, como ocorreu nas ilhas Spratly, aumentou as missões de patrulhamento e os exercícios navais da PLAN no MSC, transformou o CCG em uma das mais bem equipadas guardas costeiras do mundo e incentivou a atuação da PAFMM.

Finalmente, frente ao exposto, concluímos que a estratégia marítima chinesa nessa região está alinhada com a classificação “moderna” de Geoffrey Till, visto que busca exercer o controle do MSC, aumentar a capacidade de projeção de poder, inclusive com a militarização das ilhas, exercer a diplomacia das canhoneiras, demonstrando suas capacidades navais para potenciais inimigos na região e negar o uso do mar por meio de uma estratégia A2/AD contra os EUA. Todas essas são missões das marinhas “modernas” na aludida classificação.

REFERÊNCIAS

- BANCO MUNDIAL. *Indicadores de Desenvolvimento Mundial*. 2022. Disponível em: <<https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&country=CHN>>. Acesso em 16 maio 2022.
- BEKKEVOLD, Jo Inge; TILL, Geoffrey. *International Order at Sea: How it is challenged. How it is maintained*. Londres: Macmillan Publishers Ltd., 2016. 320 p.
- BRASIL. Glossário das Forças Armadas. 5 ed. Brasília: Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, 2015.
- CÁCERES, Sigfrido Burgos. *China's Strategic Interests in the South China Sea*. New York: Routledge, 2014. 182 p.
- CHAN, Edward Sing Yue. *China's Maritime Security Strategy: The Evolution of a Growing Sea Power*. New York: Routledge, 2022. 198 p.
- COHEN, Saul B. *Geopolitics: The Geography of International Relations*. 3. ed. Maryland: Rowman & Littlefield, 2015. 456 p.
- CSIS, CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES. *How is China modernizing its navy*, 2022. Disponível em: <<https://chinapower.csis.org/china-naval-modernization/>>. Acesso em 26 abr. 2022.
- DODWELL, David. Hanjin Shipping collapse may be the beginning of the end for profitable global trade. 2016. Disponível em: <<https://www.scmp.com/business/global-economy/article/2049560/hanjin-shipping-collapse-may-be-beginning-end-profitable>>. Acesso em: 06 abr. 2022.
- ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2021 - Annual Report to Congress*, 2021. Disponível em: <<https://media.defense.gov/2021/Nov/03/2002885874/-1/-1/0/2021-CMPR-FINAL.PDF>>. Acesso em: 26 abr. 2022
- _____. *The PLA navy: new capabilities and missions for the 21st century*. Washington, D.C.: Office of Naval Intelligence, 2015. Disponível em: <https://www.oni.navy.mil/Portals/12/Intelligence%20agencies/China_Media/2015_PLA_NAVY_PUB_Interactive.pdf?ver=2015-12-02-081058-483>. Acesso em: 20 maio 2022.
- _____. *China naval modernization: implications for U.S. Navy capability*. Washington, D.C.: Congressional Research Service, 2022. Disponível em: <<https://sgp.fas.org/crs/row/RL33153.pdf>>. Acesso em: 06 jul. 2022.
- FELS, Enrico; VU, Truong-Minh. *Understanding the Importance of the Disputes in the South China Sea*. In: FELS, Enrico; VU, Truong-Minh (ed.). *Power Politics in Asia's Contested Waters: Territorial Disputes in the South China Sea*. New York: Springer, 2016. 546 p.
- FRANÇA, Lessa Júnia; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas*. 8. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. 255 p.

HAWKSLEY, Humphrey. *Asian Waters: The Struggle Over the South China Sea e the Strategy of Chinese Expansion*. New York: The Overlook, 2018. 239 p.

KAPLAN, Robert D. *The revenge of geography: what the map tells us about coming conflicts and the battle against fate*. New York: Random House, 2012. 403 p.

_____. *Asia's Cauldron: The South China Sea and the end of a stable Pacific*. New York: Random House, 2014. 212 p.

LANTEIGNE, Marc. *The South China Sea in China's Developing Maritime Strategy*. In: FELS, Enrico; VU, Truong-Minh (ed.). *Power Politics in Asia's Contested Waters: Territorial Disputes in the South China Sea*. New York: Springer, 2016. 546 p.

LI, Rex. *China's Sea Power Aspirations and Strategic Behaviour in the South China Sea from the Theoretical Perspective of Identity Construction*. In: FELS, Enrico; VU, Truong-Minh (ed.). *Power Politics in Asia's Contested Waters: Territorial Disputes in the South China Sea*. New York: Springer, 2016. 546 p.

MAHAN, Alfred T. *The influence of Sea Power upon history, 1660-1783*. Mineola: Dover Publications, INC., 1987. 557 p.

MINGST, Karen A; ARREGUÍN-TOFT, Ivan M. *Princípios de Relações Internacionais*. 6. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014. 590 p. Título original: *Essentials of International Relations*.

OHNESORGE, Hendrik W. *A Sea of Troubles: International Law and the Spitsbergen Plus Approach to Conflict Management in the South China Sea*. In: FELS, Enrico; VU, Truong-Minh (ed.). *Power Politics in Asia's Contested Waters: Territorial Disputes in the South China Sea*. New York: Springer, 2016. 546 p.

REPÚBLICA POPULAR DA CHINA (RPC). *Livro Branco de Defesa de 2018*, Título original: *China's National Defense in a New Era*. Beijing: State Council Information Office of the People's Republic of China, 2019. Disponível em: <http://eng.mod.gov.cn/publications/2019-07/24/content_4846452.htm>. Acesso em: 16 maio 2022.

_____. *Livro Branco de Defesa de 2014*, Título original: *China's Military Strategy*. Beijing: The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2015. Disponível em: <http://eng.mod.gov.cn/publications/2021-06/23/content_4887928.htm>. Acesso em: 16 maio 2022.

_____. *Livro Branco de Defesa de 2012*, Título original: *The Diversified Employment of China's Armed Forces*. Beijing: Information Office of the State Council of the People's Republic of China, 2013. Disponível em: <http://eng.mod.gov.cn/publications/2021-06/23/content_4887_929.htm>. Acesso em: 16 maio 2022.

_____. *Livro Branco de Defesa de 2010*, Título original: *China's National Defense in 2010*. Beijing: Information Office of the State Council of the People's Republic of China, 2011. Disponível em:

<http://eng.mod.gov.cn/publications/2021-06/23/content_4887922.htm>. Acesso em: 16 maio 2022.

_____. *Livro Branco de Defesa de 2008*, Título original: *China's National Defense in 2008*. Beijing: Information Office of the State Council of the People's Republic of China, 2009. Disponível em: <china.org.cn/government/whitepaper/node_7060059.htm>. Acesso em: 16 maio 2022.

_____. *Livro Branco de Defesa de 2006*, Título original: *China's National Defense in 2006*. Beijing: Information Office of the State Council of the People's Republic of China, 2006. Disponível em: <<http://en.people.cn/whitepaper/defense2006/defense2006.html>>. Acesso em: 16 maio 2022.

_____. *Livro Branco de Defesa de 2004*, Título original: *China's National Defense in 2004*. Beijing: Information Office of the State Council of the People's Republic of China, 2004. Disponível em: <en.people.cn/whitepaper/defense2004/defense2004.html>. Acesso em: 16 maio 2022.

SCOBELL, Andrew. *et al. China's Grand Strategy - Trends, Trajectories, and Long-Term Competition*. Santa Monica: RAND Corporation, 2020. 154 p.

SPELLER, Ian. *Understanding Naval Warfare*. 2. ed. New York: Routledge, 2019. 230 p.

SWANSON, Bruce. *Eighth Voyage of the Dragon: A History of China's Quest for Seapower*. Virginia: Naval Institute Press, 1982. 348 p.

TANGREDI, SAM J. *Anti-Access Strategies in the Pacific: The United States and China Anti-Access Strategies in the Pacific: The United States and China*. Parameters, 2019. 17 p.

TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 4. ed. New York: Routledge, 2018. 458 p.

UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2021*. Disponível em: <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf>. Acesso em: 03 abr. 2022.

ANEXO A

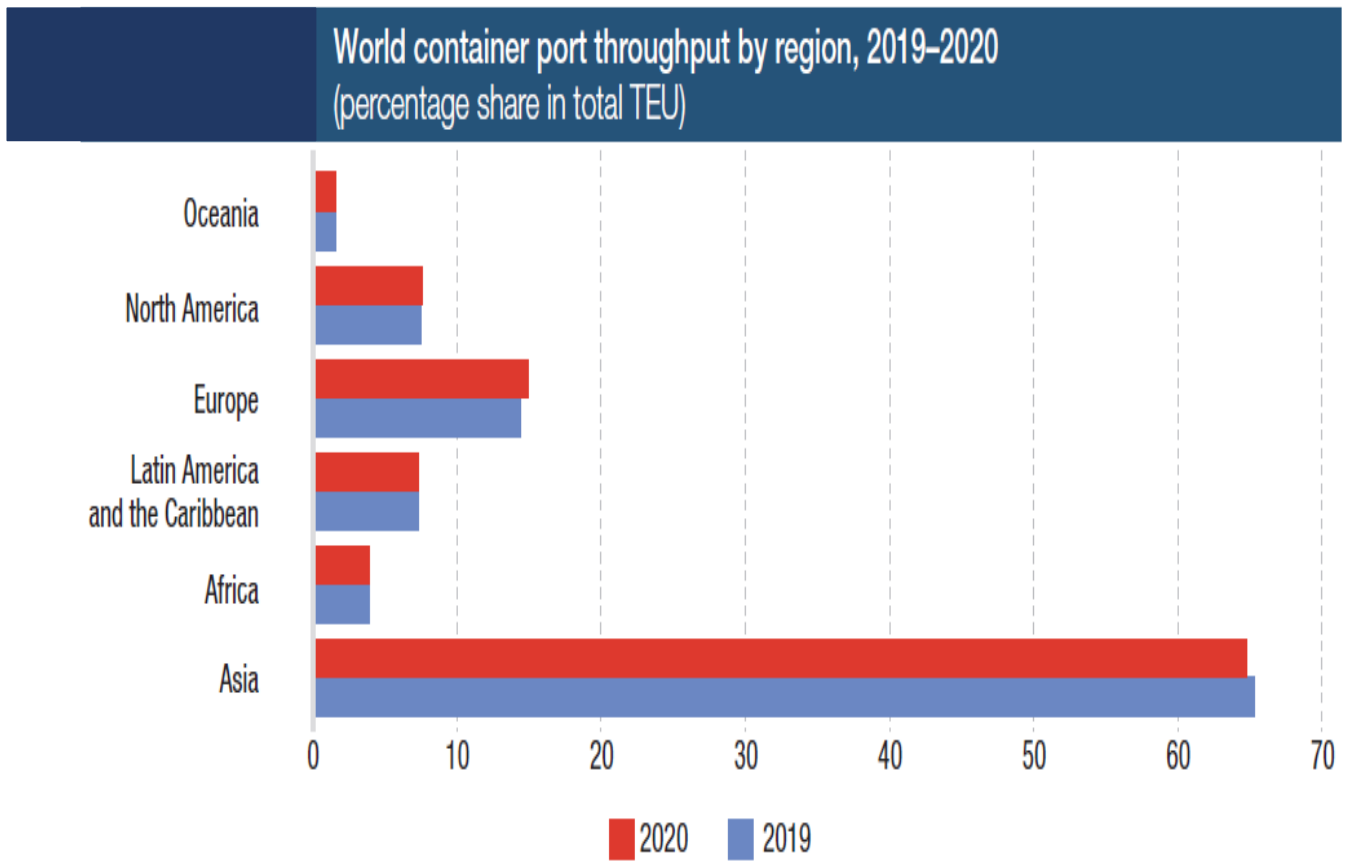


FIGURA 1 – Taxa de transferência do porto de contêineres por região em 2019 e em 2020 (porcentagem de participação em relação ao total de unidades equivalentes a 20 pés transportadas).

Fonte: UNCTAD, 2021, p. 18.

ANEXO B

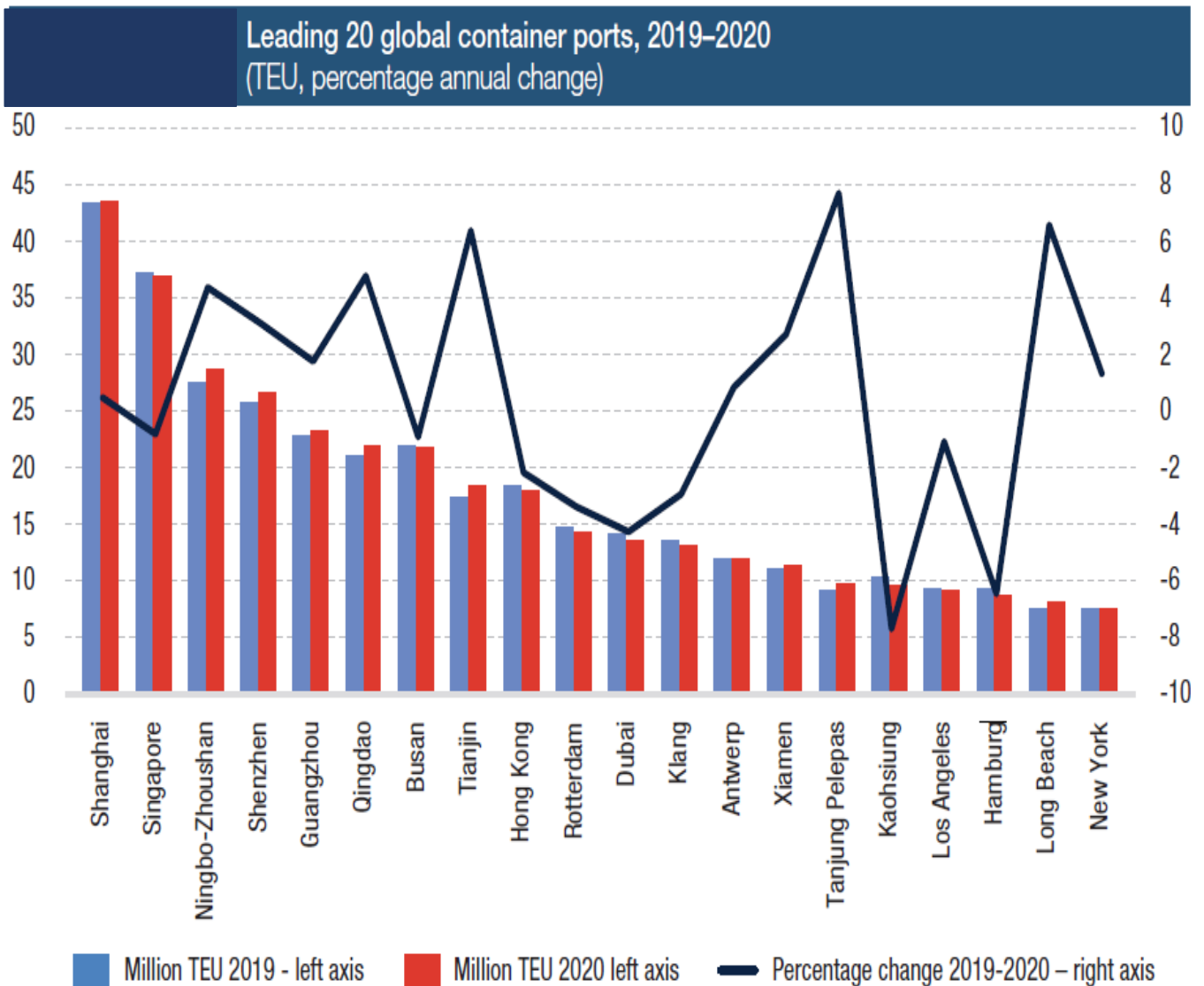
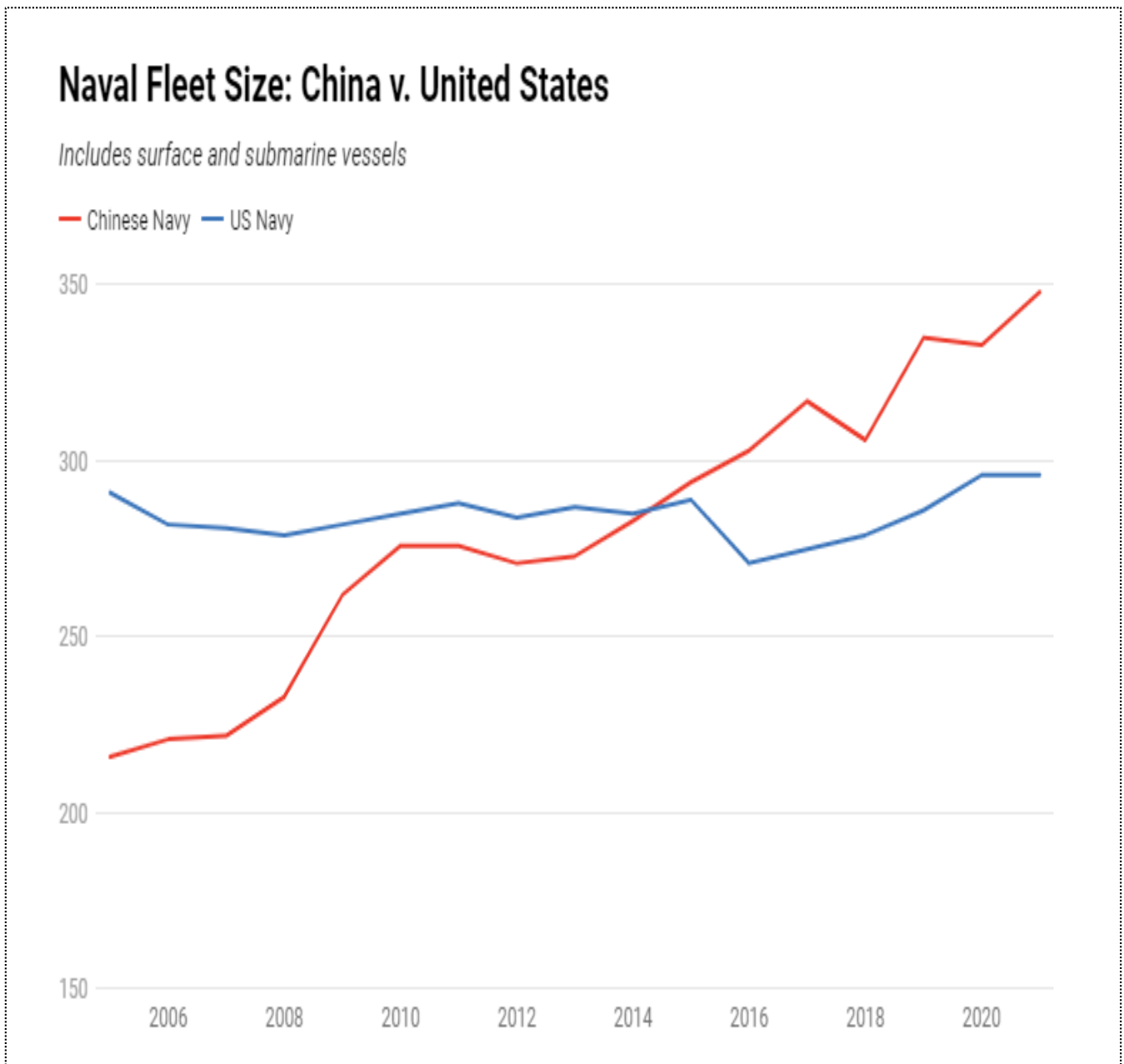


FIGURA 2 – Vinte principais portos de contêineres globais, 2019-2020 (quantidade de unidades equivalentes a 20 pés transportadas e variação percentual entre 2019-2020)

Fonte: UNCTAD, 2021, p. 18.

ANEXO C

FIGURA 3 – Quantidade de navios e de submarinos da marinha: China *versus* EUA.

Fonte: <<https://chinapower.csis.org/china-naval-modernization/>>. Acesso em: 26 de abril de 2022.

ANEXO D



FIGURA 4 – Mapa do sudeste asiático.

Fonte: KAPLAN, 2014, p. 6.

ANEXO E

TABELA 1

Navios da PLAN comissionados entre 2013 e 2020

ANO	Submarino	Porta-aviões	Cruzador	Destroyer	Fragata	Corveta	Navio Doca Multipropósito	Navio Anfíbio	Navio Tanque	Navio de Apoio Logístico	Navio de Apoio	TOTAL
2013	5			1	3	8	1	1 ^a	2			21
2014				2	1	7		1 ^a				11
2015	1			2	4	8		2				17
2016				2	4	5	1	2	3	4		21
2017	5			2	3	10		3			1	24
2018	3			4	3	2	1	4				17
2019	2	1		1	2	2	1	1			1	11
2020			1	2		7						20 ^b
TOTAL	16	1	1	16	20	49	4	14	5	4	2	132

^a Adquirido da Ucrânia.^b Número incompleto.

Fonte: CHAN, 2022, p. 150.

ANEXO F

TABELA 2

Exercícios navais realizados pela PLAN entre 2013 e 2020

ANO	Perto da costa ^a	Oceano Pacífico Ocidental ^b	MSC	Mares distantes ^c	Múltiplos locais	Não especificado	TOTAL
2013	1	9	4	2		2	18
2014		6	1	1	1	4	13
2015	2	7	4	2	1	3	19
2016		6	3	2		6	17
2017	4	3	1	3	1	4	16
2018	1	7	3	4		4	19
2019	15	9	8	3	1	3	39
2020	38	10	27	7	2	15	99
TOTAL	61	57	51	24	6	41	240

^a Incluindo o Mar de Bohai e o Mar Amarelo.

^b Incluindo o Mar da China Oriental e o Mar do Japão.

^c Áreas marítimas além do Oceano Pacífico ocidental.

Fonte: CHAN, 2022, p. 163.