

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (AA) FRANCISCO PINHEIRO DE SOUSA

A ESTRATÉGIA NAVAL DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA:  
A reivindicação de soberania no Mar do Sul da China

RIO DE JANEIRO

2022

CC (AA) FRANCISCO PINHEIRO DE SOUSA

A ESTRATÉGIA NAVAL DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA:

A reivindicação de soberania no Mar do Sul da China

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval como requisito parcial para a conclusão do Curso Superior.

Orientador: CF Marcelo de Souza Machado

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval

2022

*“A China é um país grande, e outros países são países pequenos e isso é apenas um fato.”*

*— Yang Jiechi, então ministro das Relações Exteriores da China, no 17.º Fórum Regional da ASEAN em 2010. Citado em 'China's Military Rise' (2012).*

## RESUMO

Este trabalho trata-se de analisar a estratégia empregada pela República Popular da China para fomentar a construção da sua Força Armada, principalmente no tocante a vertente naval. Nesse sentido, vale ressaltar, entretanto, que para alcançar esse objetivo foi necessário conduzir uma pesquisa exploratória de modo a realizar um levantamento bibliográfico de modo a buscar os instrumentos necessários para compreender o propósito do governo chinês de expandir as suas forças armadas, que se iniciou logo no início da década de 1990, quando o Partido Comunista chinês decidiu alocar grande volume de recursos para essa questão e, por conta disso, em 2006, ultrapassou a classificação de várias potências militares, no quesito poderio bélico, como França, Reino Unido e Rússia. A partir de então, os investimentos financeiros não pararam de ser incrementados para aumentar o poderio de mísseis balísticos antinavio, para desenvolver a força de submarinos e para a construção de porta-aviões. Assegurava o líder supremo da China, com efeito, que esses ativos são essenciais em uma estratégia de negação de uso do mar. Assim sendo, esse processo foi conduzido com um objetivo seguro, pois, tendo em vista os temores crescentes em relação a possíveis conflitos militares no Mar do Sul da China, fazia-se necessário o desenvolvimento crescente de uma força naval com elevada capacidade de dissuasão para atender os anseios do Estado chinês em controlar o seu entorno estratégico, e retomar a posse de Taiwan, a ilha 'rebelde', que segue desafiando o poderoso 'dragão asiático', segundo Pequim. Cabe ressaltar, por certo, que essa área geográfica possui elevadas riquezas em termo de pesca, petróleo e gás natural e pela qual transita mais de um terço de todo o tráfego marítimo comercial internacional. Nesse espaço, estão localizadas, também, várias nações lindeiras que, assim como a China, possuem interesses nos seus recursos. Em vista disso, com toda essa conjunção de fatores, esse estudo visa capturar o retrato do gigante asiático, incluído nesse contexto a estratégia aplicada ao seu poder naval, e analisar as suas justificativas no processo de reivindicação de soberania do MSC. Ademais, por conta disso, será analisado os aspectos legais existentes na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Assim, a pesquisa permitiu analisar a evolução da construção da força naval chinesa cujo objetivo é realizar o “sonho chinês” em garantir a soberania do Mar do Sul da China e retomar a posse de Taiwan. Mas, qual o preço que o mundo poderá pagar por essas aspirações?

Palavras-chave: República Popular da China. Estratégia Naval. MSC. Reivindicação de Soberania.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

A2	<i>Anti-Access</i>
A2/AD	Anti-Access/Area-Denial
AD	Area-Denial
BRICS	Brasil, Rússia, Índia, China, África do Sul
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
EC	Era Comum
ELP	Exército de Libertação Popular
EUA	Estados Unidos da América
LCM	Linhas de Comunicações Marítimas
NDL	Nine Dash Line
MSC	Mar do Sul da China
MT	Mar Territorial
PC	Plataforma Continental
PLA	People's Liberation Army
PLAN	People's Liberation Army Navy
ROC	Republic of China
RPC	República Popular da China
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 — Porta-aviões Tipo 003 .....	40
Figura 2 — Estreito de Malaca .....	40
Figura 3 — Nine Dash Line .....	41

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>2 AMBIÇÕES, ECONOMIA, SOCIEDADE E VISÃO DE FUTURO .....</b>	<b>11</b>
2.1 Sonho da China.....	11
2.2 Aspectos econômicos.....	13
2.3 A sociedade chinesa .....	15
2.4 Visão de futuro da China .....	16
<b>3 ESTRATÉGIA NAVAL DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA .....</b>	<b>17</b>
3.1 Programa de modernização de submarinos e desenvolvimento de mísseis balísticos .....	18
3.2 Programa de construção de porta-aviões.....	20
3.3 Estratégias Antiacesso (A2) e Negação de Área (AD).....	22
<b>4 CARACTERÍSTICAS DO MAR DO SUL DA CHINA .....</b>	<b>23</b>
4.1 Importância geográfica e econômica .....	24
4.2 Interesse geopolítico dos países liminhos.....	25
4.3 A questão de Taiwan .....	28
<b>5 REIVINDICAÇÃO DE SOBERANIA NO MAR DO SUL DA CHINA. ....</b>	<b>29</b>
5.1 Motivos da China pela reivindicação da soberania.....	29
5.2 Linha de Nove Traços .....	30
5.3 Direitos marítimos X reivindicação da China.....	31
5.3 Representação feita pelas Filipinas à Comissão de Limites da Plataforma Continental.....	33
<b>6 CONCLUSÃO .....</b>	<b>34</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>37</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>40</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Por que a China está se voltando para o alto mar?

Para obter alguma compreensão sobre este assunto, é necessário avaliar o motivo por que a China, uma potência continental, está mudando a sua atenção para os mares.

Dois fatores justificam o seu impulso marítimo — a geopolítica e a economia —. Em primeiro lugar, os tipos de ameaças à segurança que Pequim enfrentam assumiram um caráter náutico. A ameaça terrestre à segurança chinesa, que preocupa os estrategistas chineses há séculos, é insignificante atualmente. O colapso da União Soviética, com o fim da guerra fria, libertou a China da preocupação com um ataque militar baseado em terra.

Pequim agiu assertivamente no plano diplomático para refutar essa ameaça. Diplomatas chineses resolveram disputas fronteiriças persistentes com a Rússia, as repúblicas da Ásia Central, Vietnã, Coreia do Norte, Mongólia e a Índia. Como consequência, a China pode agora perseguir o poder marítimo em detrimento dos seus interesses em terra.

Na década de 1980, a liderança chinesa já havia concluído que o conflito é provável de ocorrer na periferia oceânica do que no seu interior continental. A luta por recursos submarinos com os estados asiáticos vizinhos, a questão não resolvida de Taiwan — que assumiu ainda mais urgência com a ascensão de um influente movimento de independência na ilha — e as disputas territoriais perenes nos mares do sul da China justificam a preocupação de Pequim.

Em segundo lugar, o seu elevado crescimento econômico nas décadas de 1980 e 2000 talvez seja o fator mais proeminente que atrai as atenções e energias de Pequim para o mar. Desde que o país se abriu para o mundo e empreendeu reformas econômicas, a ascensão dos seus ativos financeiros foram surpreendentes. Nesse período, a economia chinesa cresceu a uma taxa média anual de 9,7%, medida em produto interno bruto.

A respeito, ainda, da segunda justificativa, não é surpresa afirmar que o gigante asiático é uma nação exportadora. Desde que Deng Xiaoping assumiu a sua liderança encontrou na venda de mercadorias para além da sua fronteira um forte motivo para construir uma economia baseada nas exportações. Desde então, para conseguir administrar os anseios do seu povo, o Estado se obriga a construir uma estratégia para promover o desenvolvimento de modo a construir um país rico, moderno e poderoso.

Com esse propósito, os olhos voltaram-se para o mar, principalmente no sudeste asiático, uma área com elevadas riquezas em termo de pesca, petróleo e gás natural e por



onde transita mais de um terço de todo o tráfego marítimo comercial internacional. Assim, é por esse corredor natural que o seu comércio marítimo deve fluir. Entretanto, há grandes problemas que bloqueiam a sua expansiva reivindicação territorial nesse cenário. Esses obstáculos são as políticas adotadas pelos países que orbitam essa região.

Assim, desde o início da década de 1990, a China vem incrementando o poder das suas Forças Armadas, prioritariamente a vertente naval com investimentos vultosos na construção de mísseis balísticos antinavio, submarinos e porta-aviões.

Essa é a política da PLAN — usar os seus meios navais para implementar a estratégia *Anti-Access/Area-Denial (A2/AD)*<sup>1</sup> para dissuadir as pretensões dos vizinhos de utilizar as suas forças marítimas e, desse modo, buscar a soberania no MSC.

Assim, em face dos motivos que justificam o estudo do tema, cabe salientar ainda que a condução dessa pesquisa procurou entender a relevância que alcançou o governo chinês em buscar investimentos para dimensionar a força de submarinos, mísseis balísticos antinavio e o projeto de construção de porta-aviões.

Além disso, a pesquisa buscou informações sobre o processo de incorporações, a partir de 1995, dos submarinos da classe Kilo e de ataque *Type 093 (SSN)* adquiridos da Rússia e a incorporação do navio-aeródromo Liaoning em 2012.

Convém ressaltar que em março de 2022, a empresa global de mídia e serviços de informação *The Economist Group*, publicou um editorial sobre a construção do segundo porta-aviões construído na China. Com os seus 320 metros de comprimento será um grande salto no seu avanço como potência naval.<sup>2</sup>

Em junho de 2022, segundo a agência de notícias oficial do governo da RPC, *Xinhua State News Agency*, o Estado chinês lançou esse porta-aviões, batizado de Fujian.<sup>3</sup>

Por conseguinte, o estudo realizado serviu de subsídios para entender que a preocupação da RPC é investir no aumento de poderio da sua Marinha de modo a dotar o Estado de uma força naval que possua condições suficientes de projetar o seu poder no mar

---

<sup>1</sup> Os termos são acrônimos em inglês: *Anti-Access* significa Antiacesso (A2) e *Area-Denial*, Negação de Área (AD)

<sup>2</sup> Original em inglês: “It will be China’s second domestically built aircraft-carrier and the largest ship that has ever served in the Chinese fleet. Experts at the Centre for Strategic and International Studies (csis), a think-tank in Washington, have analysed satellite pictures such as the one above, which was taken in June by Planet Labs, an American firm. They conclude that the ship will be about as long as New York’s Chrysler Building is high: about 320 metres. She will mark another leap forward in China’s advance as a naval power.” (THE ECONOMIST GROUP, 2021)

<sup>3</sup> Original em inglês: “China launched its third aircraft carrier, the Fujian, in Shanghai on Friday. The carrier, named after Fujian Province, was completely designed and built by China.” (XINHUA STATE NEWS AGENCY, 2022a)

e desse modo, aplicar uma política de dissuasão permanente no tabuleiro geopolítico existente no seu entorno marítimo. Esse é o motivo que justifica a importância desse trabalho.

O processo estratégico foi conduzido com um objetivo, tendo em vista os temores crescentes em relação a possíveis conflitos militares no seu entorno, a luta pela reintegração de posse da província de Taiwan e a intensificação da busca por uma soberania nessa área, fazia-se necessário o desenvolvimento crescente de uma força naval com elevada capacidade de dissuasão.

Esse propósito contém elementos que fazem parte de um jogo geopolítico com várias nações envolvidas e contextualizam a problemática a ser resolvida, assim, a intenção desse trabalho é conseguir subsídios que contribuam, de alguma maneira, para obter alguma resolução satisfatória, que possa excluir qualquer intenção belicista na região conflituosa.

A conclusão desse projeto foi possível devido às pesquisas bibliográficas realizadas em diversas obras, as quais cabe ressaltar, a maioria, originalmente em língua inglesa, dos autores: Cliff (2015); Holmes e Yoshiara (2008); Kirchberger (2015); Pletcher (2011); Roy (2015); Tangredi (2013), entre outros.

Após analisar esses elementos que descrevem as tendências da modernização militar chinesa e a pretensão de soberania no MSC, convém fornecer um resumo dos principais conteúdos que compõem os seus capítulos e concluir com uma possível solução para o problema central contextualizado no tema.

Portanto, além deste primeiro, o segundo capítulo intitulado “Ambições, Economia, Sociedade e Visão de Futuro” traz ao leitor um resumo do ‘Sonho da China’, condicionado nas ambições do presidente chinês, Xi Jinping, em conseguir relevância no contexto geopolítico asiático; os resultados positivos alcançados na sua política econômica; um breve estudo da sua sociedade; e, por fim, a sua visão de futuro quanto à importância geopolítica na Ásia.

O terceiro capítulo analisa a evolução da estratégia das forças armadas, principalmente quanto a sua vertente naval, a partir do início da década de 1990, com ênfase na obtenção de meios navais. O título “Estratégia Naval da República Popular da China” foi utilizado para nomear esse capítulo.

A descrição da composição geográfica do Mar do Sul da China, a sua importância econômica no cenário mundial, um resumo das riquezas existentes, uma visão geopolítica dos países limítrofes e a questão de Taiwan estão presentes no quarto capítulo.

O quinto capítulo denominado “A Reivindicação de Soberania no Mar do Sul da China” elucida os motivos da China pela reivindicação de soberania; descreve a Linha de Nove Traços e os seus aspectos históricos e jurisdicionais; um confronto entre os direitos marítimos previstos na CNUDM e o processo de reivindicação de soberania da China, finalmente, a representação realizada pelas Filipinas à Comissão de Limites da Plataforma Continental sobre a reivindicação marítima do gigante asiático;

Por conseguinte, no sexto capítulo, é apresentada a conclusão do trabalho fundamentado no referencial teórico existente neste estudo.

## **2 AMBIÇÕES, ECONOMIA, SOCIEDADE E VISÃO DE FUTURO**

“A China é um país grande, e outros países são países pequenos e isso é apenas um fato”, essa frase foi proferida pelo ministro das Relações Exteriores da China, Yang Jiechi, em 2010, no 17.º Fórum Regional da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN). Num contexto geopolítico pode-se aferir que o político queria demonstrar para o público internacional a relevância política, econômica e militar de uma grande nação. Claro que a pretensão da China não é adquirir o status de líder global hegemônico, entretanto, a liderança da supremacia na Ásia está contida nesse contexto.

Desse modo, este capítulo discorrerá sobre este tema. Será trazido ao leitor uma síntese dos projetos ambicionistas do chefe do Estado chinês, com ênfase na construção de uma estratégia marítima; além de uma visão econômica e a sua relevância no cenário internacional; e, finalmente, uma análise da visão de futuro quanto aos aspectos da importância geopolítica na Ásia.

### **2.1 Sonho da China**

A China tem um sonho. Funcionários do Partido Comunista Chinês dizem isso. O presidente do país asiático, que ocupa o primeiro lugar entre eles, fez do “Sonho chinês” o seu credo logo após ascender ao posto mais alto da RPC em 2012. Isso não é um mero *slogan*; ele encapsula a visão oficial do partido sobre os propósitos e aspirações da China, sendo o primeiro e o mais importante “o grande rejuvenescimento da nação chinesa”. O presidente proclama que cumprir essa “grande renovação” constitui “o maior sonho para a nação chinesa na história moderna”. Significa que “Sonho chinês” está voltado para a sua estratégia

marítima, de como as forças navais podem coagir, dissuadir e lutar para realizar os propósitos nacionais (HOLMES; YOSHIHARA, 2008).

A autopreservação, desenvolvimento e crescimento são os principais fatores nos cálculos do país asiático. A China, portanto, concentrar-se-á nas linhas de comunicação marítimas que transitam por suas águas periféricas, defendendo a continuação do tráfego e lidando com os problemas de Taiwan e outras disputas territoriais. Essa é a essência da sua estratégia, que se esforça para manter o *status quo*, enquanto a nação gradualmente acumula vantagens em relação a potenciais adversários (HOLMES; YOSHIHARA, 2008).

O que envolve rejuvenescer a China? Significa tornar a nação próspera e confiante em casa e influente no exterior. Há um componente econômico pronunciado no “Sonho chinês”. Em meados do século XXI, quando a China marcará o centenário da fundação da República Popular, o PCC pretende rivalizar com as economias de outros países desenvolvidos quando concluirá então a construção de uma sociedade próspera. Após essa primeira conquista, o país continuará os seus esforços de modernização até que o objetivo de transformar a China em “um grande país socialista moderno” seja alcançado até 2049. Para realizar esse sonho, o seu líder máximo ajustou algumas partes da política externa chinesa da era pós-Mao e seguiu uma combinação de estratégias de política externa proativas, assertivas, defensivas, contidas e cautelosas (YOSHIHARA; HOLMES, 2018; ROSSITER; CANNON, 2020).

Para alcançar esse objetivo, o presidente chinês começou a mudar o curso da política externa chinesa a partir do início de 2013. Embora algumas das características dessa política mostrem continuidade com a era do ex-presidente Hu Jintao, o líder chinês conseguiu fazer mudanças substanciais dando mais ênfase sobre a diplomacia de vizinhança e vinculando estreitamente os objetivos domésticos às metas da sua política externa (ROSSITER; CANNON, 2020).

Essas grandes ambições representam, inclusive, o contexto no qual a oferta da China pelo poder marítimo avança. Pessoas de fora que tentam compreender e responder ao empreendimento marítimo da China devem discernir como os implementos da estratégia marítima ajudam a China a realizar o seu sonho. Eles devem perguntar como o poder naval e a estratégia — o elemento estritamente militar do poder marítimo — se encaixam nesse esquema maior. E eles devem adivinhar se o poder marítimo e o instrumento naval estão alinhados com a missão nacional maior da China (YOSHIHARA; HOLMES, 2018).

Continua esses autores que os líderes do PCC, em suma, consideram o poder marítimo um componente essencial da política para a realização do Sonho chinês. O comércio marítimo, a vontade política para os mares e o poder naval são indispensáveis para rejuvenescer a China. Sob essa rubrica, Pequim se esforçará para acumular riqueza e produtividade econômica crescente por meio do comércio marítimo. Como atesta o seu contínuo desenvolvimento naval, Pequim se sente compelida a construir uma marinha de águas azuis aumentada com uma série de ferramentas de projeção de energia para proteger investimentos distantes e rotas comerciais. Ao mesmo tempo, os líderes do PCC trabalham arduamente para convencer os cidadãos de que o destino do país está no mar e que a nação deve dedicar recursos substanciais às façanhas marítimas. Essa interação entre comércio, vontade nacional e destreza militar impulsiona o poder marítimo chinês.

Assim, o “Sonho chinês, então, significa orquestrar a ascensão da RPC para recuperar o seu lugar historicamente legítimo, segundo seu líder máximo, na Ásia e além. Esse renascimento manterá os potentados do partido e gerará grande riqueza e poder. Além de dotar Pequim de uma nova influência diplomática e ajudar a China a assumir uma posição de liderança principalmente nos assuntos militares globais. Nesse processo, o poder marítimo terá lugar de destaque.

## 2.2 Aspectos econômicos

A RPC, de acordo com Couto (2008), que possui uma história e uma tradição milenar e que conseguiu um lugar de destaque no cenário mundial, possui uma economia estável, e por conta desses aspectos, tenta a todo custo, caminhar a passos largos para se tornar uma hegemonia para competir com os Estados Unidos da América pela supremacia mundial.

Por conta disso, continua esse autor, a partir de 1978, quando houve a abertura para o mercado externo, houve um fomento no desenvolvimento econômico, e o ritmo de crescimento foi aumentando ano após ano, tanto que, em 2003, o seu Produto Interno Bruto alcançou a incrível marca de US\$ 1,4 trilhão, o que lhe ajudou, naquela época, a alçar a sexta posição no ranking mundial, atrás apenas de França, Reino Unido, Alemanha, Japão e os Estados Unidos da América.

Diversos autores são unânimes em divulgar os resultados positivos obtidos pelo tigre asiático no aspecto econômico, por exemplo, Cintra *et al.* (2015), pontuam que o fluxo de investimentos no mercado internacional sofreu uma evolução substancial em virtude da

expansão da economia chinesa. A participação da China no PIB mundial saltou de 2,5%, em 1983, para 13,5%, em 2014. Com efeito, a participação nas exportações mundiais tiveram um acréscimo de 12,1% nesse mesmo período.

Ainda, segundo esses autores, a RPC tem recebido anualmente um volume de investimento internacional superior a US\$ 100 bilhões cujo destino é, inicialmente, para a indústria de extração de recursos naturais. Entretanto, outros destinos sofrem aporte de investimentos externos, a exportação de produtos e serviços de alta tecnologia e a construção de ferrovias que operam trens de alta velocidade são vetores que também fazem parte desse processo.

Cabe ressaltar que esse sistema, de acordo com Cintra *et al.* (2015), favoreceu um rápido crescimento e desenvolvimento econômico e que levou a China a alcançar, como paridade de poder de compra, a cifra de US\$ 18,9 trilhões em 2014, superando o dos Estados Unidos da América, que foi de US\$ 18,1 trilhões nesse mesmo período.

Em consonância com esse processo de dinamismo econômico, a RPC tem buscado expandir a sua capacidade de projetar, internacionalmente, poder econômico, político e militar com a finalidade de ocupar posições cada vez mais relevantes no cenário geoeconômico e geopolítico (CINTRA *et al.*, 2015).

Esse dinamismo econômico buscado pela RPC, foi objeto de matéria publicada pela Agência de Notícias do Estado de Xinhua, em 29 de junho de 2021, ao explicar que a China respondeu por mais de 18% da economia mundial nesse ano, e o seu PIB ultrapassou 17,1 trilhões de dólares americanos. Assim, o seu PIB *per capita* aumentou para mais de 12 mil dólares em 2021 (XINHUA STATE NEWS AGENCY, 2022b).

De fato, o PCC continuará a dedicar recursos crescentes para efetuar melhorias qualitativas nas suas forças coercitivas e aumentar as capacidades de combate do ELP, consoante o desejo da liderança em desenvolver um país com notável poder marítimo. A crescente proeza militar da China deve muito à contínua expansão da economia chinesa; um aumento concomitante das despesas militares; e, primeiro, um compromisso forte e inabalável em construir forças armadas poderosas e modernas (BITZINGER; CHAR, 2018).

Assim, considerando os objetivos do líder chinês em assumir o papel de liderança global, aliados ao crescimento econômico como fator-chave para incremento dos gastos com defesa, o poder econômico e militar ocupará posições cada vez mais relevante no cenário geoeconômico e geopolítico.

### 2.3 A sociedade chinesa

Após discorrer sobre os aspectos econômicos e o seu incremento positivo no contexto geoeconômico mundial, convém destacar as características da população chinesa, pelo menos um resumo é essencial para entender a dinâmica existente entre a economia e a sociedade. O estudo desse conjunto é necessário para compreender a necessidade da reivindicação do seu entorno estratégico marítimo.

De acordo com Couto (2008), a visão que o ocidente possui sobre a família chinesa, de um grupo extenso, com várias gerações e famílias coligadas que vivem sob um mesmo teto, está ultrapassada. Esse comportamento familiar está restrito a poucas famílias. A versão moderna, principalmente nas grandes cidades, está baseada em uma estrutura familiar em que o casal vive com os seus filhos, e às vezes, com seus parentes próximos.

Apesar de o comportamento familiar sugerir uma proximidade ao modelo ocidental, visto que a abertura econômica do país e a convivência com produtos estrangeiros possa ter contribuído para essa mudança de paradigma, ainda não houve uma completa ruptura dos hábitos tradicionais chineses (COUTO, 2008).

Como complemento, Cáceres (2014) explicou que o governo se preocupava com as possíveis tensões que poderiam ocorrer entre os populares, tendo em vista o desequilíbrio de renda e riqueza existente entre o interior e o litoral. A disparidade econômica entre a população dessas duas áreas justificava que a prosperidade das regiões próximas ao mar não era sentida no interior.

Assim, em março de 2011, lideranças do Partido Comunista Chinês elaboraram um plano mais sensato para alcançar a segurança e a estabilidade doméstica, que envolvia garantir a confiança e a lealdade popular por meio do crescimento econômico, pleno emprego e aumento da renda, e que publicou notícias de uma grande e poderosa China que não é mais intimidada por hegemonias estrangeiras ou forças imperiais regionais. Essa abordagem se alimenta de sentimentos de integração nacional, ou seja, produz o discurso popular com *slogans* edificantes como o “renascimento da nação”, sinalizando com isso a intenção dos líderes chineses de se tornarem nacionalistas reformistas (CÁCERES, 2014).

Com isso, segundo Yoshihara e Holmes (2018), a presença marítima e o ativismo popular chinês são permanentes porque as forças que a impelem para os mares são de natureza estrutural. Eles são básicos para uma sociedade contemporânea. Uma profunda transformação socioeconômica reorientou a nação em direção aos mares desde que o líder

supremo Deng Xiaoping lançou o seu projeto de reforma e abertura há quatro décadas. Desse modo o Estado passou a depender do livre acesso e uso livre dos mares para seu bem-estar e até mesmo para sua sobrevivência. Essa confiança obrigou Pequim a desenvolver meios comerciais e militares duráveis para nutrir e proteger as fontes de riqueza e de poder.

Portanto, a China está em um estágio singular para fomentar uma sociedade moderadamente próspera em todos os aspectos e embarcar na nova jornada de construção de um país socialista moderno de maneira integral, com a ajuda, claro, das forças que a impelem para o mar.

#### 2.4 Visão de futuro da China

Durante o 19.º Congresso do PCC, em outubro de 2017, o líder político chinês estabeleceu um cronograma para transformar sonhos em realidade, segundo ele a China deveria ser uma sociedade próspera, com reflexos positivos na urbanização, na diminuição da pobreza, nos investimentos em pesquisa e desenvolvimento, na proteção do meio ambiente, e no reforço da base industrial (YOSHIHARA; HOLMES, 2018).

Em continuação, segundo esses autores, o líder chinês profetizou que até 2035, a China ocupará a vanguarda do poder econômico e tecnológico mundial. Igualmente, para subsidiar a política externa chinesa, prometeu modernizar o seu Exército Popular de Libertação. Segundo os dirigentes máximos do PCC, o poder marítimo é um componente essencial da política de seu líder supremo, logo, também está inserido no projeto ambicioso do sonho do líder chinês.

Além do mais, os líderes do PCC consideram que o comércio marítimo e o poder naval são indispensáveis para aumentar a projeção de poder do mar, então, Pequim se sente obrigada a construir uma força marítima de águas azuis. Nesse processo, trabalham incansavelmente para convencer os cidadãos chineses de que o destino da RPC repousa no mar e que a interação entre o comércio, vontade nacional e destreza militar impulsiona o poder marítimo da nação (YOSHIHARA; HOLMES, 2018).

Sobre a visão de futuro do país asiático, cabe acrescentar ainda que o relatório anual do Departamento de Defesa dos Estados Unidos da América, publicado em 2021, foi assertivo em afirmar:

Pequim busca reformular a ordem internacional para melhor se alinhar ao seu sistema autoritário e aos interesses nacionais, como um componente vital da sua estratégia para alcançar o “grande rejuvenescimento da nação chinesa”. De acordo com essa visão de mundo, o acúmulo do poder nacional abrangente da RPC, incluindo o poder militar, é necessário para estabelecer as condições para que



Pequim faça valer as suas preferências em escala global (UNITED STATES OF AMERICA, 2021, p. 7, tradução do autor<sup>4</sup>).

Uma notável questão de interesse futuro deve ser considerada quando se analisa o cenário estratégico projetado pela China. Nesse contexto, repousa o objetivo de reconquistar Taiwan. Segundo a RPC, resolver a questão da ilha vizinha e alcançar a reunificação completa do país são interesses fundamentais da nação chinesa. Faz parte dos seus princípios a “reunificação pacífica” e “um país, dois sistemas”. De acordo com o PLA, as Forças Armadas possuem a intenção de derrotar qualquer um que tente separar Taiwan da China e salvaguardar a unidade nacional a todo custo. Essas palavras com sentimento forte de determinação estão presente na publicação oficial do governo, que relaciona os seus princípios e objetivos de defesa em um contexto estratégico interno e externo (CHINA, 2019).

Portanto, é seguro afirmar, segundo esses referenciais teóricos, que a construção de uma defesa nacional forte e compatível com a posição internacional do país e os seus interesses de segurança e desenvolvimento é uma tarefa estratégica para a modernização socialista da China. Com isso, fortalecer a sua defesa nacional e militar para garantir a segurança na construção de um desenvolvimento pacífico é imperativo para implementar abrangentemente o pensamento do mandatário chinês sobre o fortalecimento das forças armadas e cumprir completamente o seu pensamento sobre estratégia militar.

### **3 ESTRATÉGIA NAVAL DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA**

Com a intenção de convergir o estudo do trabalho para entender os preceitos da estratégia naval adotada pelo Exército Popular de Libertação, vertente naval, foi necessário realizar análises sobre a aspiração da China voltada para a força marítima, a economia, a sociedade e, também, sobre a sua visão de futuro.

Para entender esses preceitos, inicialmente, é necessário mergulhar no conceito de estratégia naval, uma vez que, de acordo com Holmes e Yoshihara (2008), esses fundamentos estão ligados com a teoria defendida por Mahan.

Segundo esses autores, essa teoria que muitos estrategistas chineses se apegam, pressupõe que um Estado que aspira um crescente comércio marítimo deve se apoiar em uma

---

<sup>4</sup> Original em inglês: “Beijing seeks to reshape the international order to better align with its authoritarian system and national interests, as a vital component of its strategy to achieve the “great rejuvenation of the Chinese nation.” According to this worldview, the accrual of the PRC’s comprehensive national power, including military power, is necessary to set the conditions for Beijing to assert its preferences on a global scale”

esquadra poderosa capaz de afirmar o comando no mar e varrer os inimigos das suas águas que lhe são essenciais.

Portanto, para compreender o esforço chinês para definir uma estratégia naval assertiva este capítulo conduzirá o leitor para entender a política para aquisição de meios navais, que são essenciais para dispor de uma projeção de poder forte e eficiente.

Igualmente, além de possuir uma força naval eficiente o PLAN concorda que para dispor de uma projeção de poder nos mares faz-se necessário conduzir uma política de antiacesso e negação de área, termos que serão explorados ao longo deste capítulo.

### 3.1 Programa de modernização de submarinos e desenvolvimento de mísseis balísticos

A RPC possui uma extensa fronteira marítima, principalmente no sudeste asiático, logo, conforme Kirchberger (2015), para fazer frente a um ambiente comercial cada vez mais globalizado e integrado, que une países ao redor do globo por uma imensa rede de rotas comerciais, a construção de uma força naval deve tomar parte não apenas dos estudos militares e estratégicos, mas dos aspectos gerais de poder, tendo em vista que a análise do desenvolvimento de meios navais não parece ser apenas uma questão de estudar equipamento militar, treinamento, logística e estratégia, ou de delinear alianças, interdependências econômicas e equilíbrios de forças, é também um projeto importante sobre as percepções de ameaças internas e externas.

Um dos principais desafios para a construção e manutenção de um poder marítimo eficiente é o fomento de indústrias de desenvolvimento de ativos navais, equipamentos marítimos e eletrônicos de defesa. Desse modo, para uma crescente militarização naval a RPC tem alinhados interesses próximos a parceiros de exportação como Rússia, Ucrânia e Paquistão. Entre os mais relevantes projetos de construção naval convém mencionar o projeto de desenvolvimento de porta-aviões convencional a partir de um casco vazio obtido da Ucrânia, com assistência técnica desse país e da Rússia (KIRCHBERGER, 2015).

Desde o final da década de 1990, a China aumentou os seus gastos com ativos militares em mais de 10% a cada ano. Assim, desde 1997, o orçamento de defesa da China cresceu mais de 600%, posicionando o país como o segundo maior gastador de produtos de defesa do mundo (CLIFF, 2015).

Nessa época, a maioria do armamento do PLA também foi modernizado. O submarino mais avançado em serviço, a classe Shang, é comparável às primeiras versões da classe americana Los Angeles; e os caças mais avançados em serviço, o J-10 e o J-11B, são

aproximadamente iguais em capacidade aos F-16 e F-15, da marinha dos Estados Unidos da América. Além desses ativos, todos esses sistemas de armamentos, assim como muitos outros sistemas avançados de armas no arsenal da China, são produzidos internamente (CLIFF, 2015).

Ressalta-se ainda que a intenção da RPC é progredir na construção de submarino de mísseis balísticos da classe Tipo 094 “Jin” (SSBN) e do submarino de ataque nuclear (SSN) da classe Tipo 093 “Shang. Segundo Kirchberger (2015), a esquadra de submarinos nucleares é composta por quatro classes diferentes com 7 a 11 unidades, em estado de prontidão.

Em 2014, a China já operava com 53 submarinos diesel-elétricos. Isso significa que, com os seus 11 submarinos nucleares, a Marinha do PLAN possuía, naquela época mais de 60 submarinos. Este é um número muito alto em uma comparação internacional. Nesse aspecto, a China estava praticamente no mesmo nível da Rússia e perderia apenas para os EUA, que operavam 72 submarinos, todos movidos a energia nuclear. Em comparação aos dois países do BRICS<sup>5</sup> — Índia e Brasil — esses possuem apenas 16 e 5 submarinos convencionais, respectivamente (KIRCHBERGER, 2015).

Em continuação à modernização do seu arsenal de armamento tradicional, o PLA obteve também uma série de novos tipos de armas que possuem recursos assimétricos. O mais importante são os mísseis balísticos convencionais. Com isso, o PLA possuía no seu inventário mais de 1.100 mísseis balísticos convencionais com alcance de até mil e duzentos quilômetros. Esses mísseis são difíceis de interceptar, logo, garantia à China uma extraordinária capacidade de ataque contra alvos em um raio de mil milhas. Nesse rol de armamentos incluía-se também o desenvolvimento de mísseis balístico antinavio (CLIFF, 2015).

Os dados expostos acima são de 2014, como complemento, segundo o relatório do Secretário de Defesa dos Estados Unidos da América apresentado ao Congresso Nacional Americano, em novembro de 2020, um porta-voz do Ministério da Defesa da RPC afirmou que o PLA cumpriu o seu marco de modernização para “alcançar a mecanização geral” ainda em 2020, que foi anteriormente definida pela liderança do PCC. O objetivo da mecanização pode ser amplamente entendido como o PLA buscando modernizar as suas armas e equipamentos militares (UNITED STATES OF AMERICA, 2021).

---

<sup>5</sup> A ideia dos BRICS foi formulada pelo economista-chefe da Goldman Sachs, Jim O'Neil, em estudo de 2001, intitulado “Building Better Global Economic BRICs”. Fixou-se como categoria da análise nos meios econômico-financeiros, empresariais, acadêmicos e de comunicação. Em 2006, o conceito deu origem a um agrupamento, propriamente dito, incorporado à política externa de Brasil, Rússia, Índia e China. Em 2011, por ocasião da III Cúpula, a África do Sul passou a fazer parte do agrupamento, que adotou a sigla BRICS (BRASIL, 2014).

Esse mesmo relatório apontou que a quantidade de meios aumentou consideravelmente após 2014. Em 2020, por exemplo, a Marinha do Exército de Libertação Popular possuía numericamente a maior força naval do mundo com uma esquadra de 355 navios e submarinos, incluindo mais de 145 meios de superfície. Ainda, o país asiático anunciou que o seu orçamento militar anual aumentaria 6,8%, e continuaria por mais 20 anos de aumentos anuais de gastos com defesa, sustentando a sua posição como o segundo maior gastador de material bélico do mundo.

No curto prazo, o PLAN conseguirá realizar ataques de precisão de longo alcance contra alvos de superfície usando mísseis de cruzeiro de ataque terrestre, melhorando notavelmente a sua competência de projeção de poder no mar e continuará aprimorando as suas capacidades de guerra antissubmarino para proteger os porta-aviões e submarinos de mísseis balísticos (UNITED STATES OF AMERICA, 2021).

Como resultado, depreende-se que os gastos com ativos militares realizados pela RPC aumentou em mais de 10%, a cada ano, desde a década de 1990 e, na década atual de 2020, continuou a sustentar a segunda posição de maior gastador de material bélico do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos da América. Em vista disso, é possível aferir que a China caminha para implementar a sua projeção de poder no mar o que lhe garante uma posição confortável de potência naval no cenário internacional.

### 3.2 Programa de construção de porta-aviões

A análise do desenvolvimento naval da RPC não é apenas uma questão de estudar equipamento militar, treinamento, logística e estratégias, ou de alcançar um favorável vetor econômico. Igualmente, é uma questão de percepção de ameaças internas e externas. Nesse aspecto, uma esquadra naval deve possuir uma vertente ligada com o poder de dissuasão nos mares, para isso, um porta-aviões é uma figura essencial para demonstração de força e superioridade.

Em atendimento ao programa de construção de porta-aviões, Kirchberger (2015) cita que o porta-aviões australiano “HMAS Mel Bourne”, desativado em 1984, e adquirido pela China naquele mesmo ano, serviu de modelo de estudo para esse modelo de meio naval. Em 1998, a RPC comprou da Ucrânia o casco incompleto e enferrujado do porta-aviões Varyag, da classe Kuznetsov. Esse navio foi entregue à China apenas 70% completos, sem propulsão, conteúdo eletrônico, sensores ou sistemas de armas. Em setembro de 2012, o Varyag, rebatizado de Liaoning, foi finalmente comissionado. As avaliações mais realistas assumem

que a função principal do Liaoning será o treinamento e operações de pesquisa para uma futura força de porta-aviões construída localmente, em vez de missões de combate reais.

Caracteriza ainda esse autor que os principais estaleiros navais da China, agora, conseguem projetar e construir um casco de porta-aviões. A partir de declarações oficiais e imagens de satélite o país asiático está atualmente no processo de construção de até três cascos de porta-aviões nativos em um estaleiro perto de Xangai, com docas suficientemente grandes para acomodar tais navios.

Em imagens obtidas do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS)<sup>6</sup>, o porta-aviões — conhecido como Tipo 003 — está sendo construído no estaleiro Jiangnan, em Xangai. Segundo *The Economist* (2021), esse navio será o segundo porta-aviões construído na China e o maior meio de superfície que já serviu na esquadra chinesa (FIGURA 1).

Os especialistas do CSIS concluem, portanto, que o navio terá o tamanho do edifício Chrysler de Nova York: cerca de 300 metros. A construção desse gigante marítimo marcará outro salto no avanço da China como potência naval. Calculam, ainda, que ele já é 10 metros mais compridos que os seus antecessores. Esse provavelmente será o maior porta-aviões não americano do mundo por muitos anos, diz Rick Joe, que estuda as forças armadas da China e “talvez o porta-aviões convencional mais capaz da sua época”. Ela terá um convés maior e um espaço mais largo para abrigar mais aeronaves (THE ECONOMIST, 2021).

Ademais, essa empresa global de mídia informou em 2021 que o *Type* 003 seria lançado em breve. Contudo, não foi surpresa para o mundo quando, em 17 de junho de 2022, conforme previu a mídia estatal da RPC e segundo o *site* da Xinhua State News Agency (2022a), versão em inglês, a China lançou o seu terceiro porta-aviões, em Shanghai. A embarcação, batizada de Fujian, em homenagem à província de mesmo nome, foi totalmente projetada e construída pelo país.

Continua essa Agência que o navio é o primeiro porta-aviões fabricado na China que usa catapultas. Com um deslocamento de plena carga de mais de 80 mil toneladas, é equipado com catapultas eletromagnéticas e dispositivos de travamento.

Com o lançamento de mais esse meio naval, Kirchberger (2015) está correto em afirmar que a ampliação da quantidade de navios, pelo menos na esquadra de superfície, será inevitável a longo prazo se o ELP realmente pretende estabelecer uma força de porta-aviões.

---

<sup>6</sup> Definição em inglês: “The Center for Strategic and International Studies (CSIS) is a bipartisan, nonprofit policy research organization dedicated to advancing practical ideas to address the world’s greatest challenges.” (CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES, 2022)

Desse modo, as atuais tentativas da China de incorporar essa nova capacidade de combate na sua esquadra levarão, portanto, a um aumento considerável da quantidade de meios, e agora, com o lançamento de mais um porta-aviões, a sua capacidade de projeção de poder aumentou consideravelmente, principalmente na área objeto da sua reivindicação de soberania.

### 3.3 Estratégias Antiacesso (A2) e Negação de Área (AD)

A guerra antiacesso, também referida pela sigla “A2/AD” foi identificada no planejamento estratégico americano como a estratégia provável a ser empregada pela RPC. Abaixo, tenta-se explicar o conceito desse termo, segundo Tangredi (2013).

Explica esse autor que antiacesso e negação de área são termos modernos que se referem a estratégias de combate com o propósito de impedir que uma força oponente conduza ativos militares nas proximidades ou dentro de uma região identificada como alvo. Hoje, as estratégias antiacesso e negação de área — às vezes combinadas como negação de acesso/área ou abreviado como A2/AD—são temas de grande debate e considerados desafios estratégicos primários para os objetivos de segurança internacional dos Estados Unidos da América e os seus aliados. No entanto, apesar de esses termos serem modernos e serem revestidos de desafios estratégicos, são, ainda, um conceito antigo, sendo técnicas de estratégia usadas ao longo da história militar.

Continua Tangredi (2013) que negar o acesso a um inimigo é um objetivo essencial para qualquer defensor e deve ser considerado, principalmente, um componente legítimo de qualquer atividade militar. No entanto, os termos A2/AD, como usados atualmente, são especificamente destinados a denotar uma condução estratégica para se defender contra um oponente que possua força ou habilidade superior. Se o oponente puder usar essa força ou habilidade, é provável que o defensor seja derrotado imediatamente nos conflitos iniciais. Portanto, o objetivo de uma estratégia antiacesso ou negação de área é impedir que o atacante exerça a sua força operacionalmente superior para a região contestada e, com isso, aumentar o seu poder de combate.

A que se considerar também que esse conceito é utilizado pela Marinha do Brasil, que o emprega como uma das tarefas básicas do poder, o qual define que a negação do uso do mar consiste em impedir que um oponente utilize ou controle uma área marítima para seus propósitos, por certo período, sem ser requerido por nossas próprias forças (BRASIL, 2017).

Apesar da sua essência defensiva, as estratégias de *A2/AD* e negação de área não são exclusivas de um poder defensivo ou de *status quo*, ou de um oponente taticamente mais fraco. Mesmo que a proposta do conceito de *A2/AD* conduzir a um aspecto estratégico defensivo, o antiacesso é definido, também, como ações e capacidades, geralmente de longo alcance, projetadas para impedir que uma força oposta conduza operações militares numa área operacional. A referência a “longo alcance” é provavelmente impulsionada por capacidades desenvolvidas por potências como a República Popular da China, que incluem mísseis balísticos antinavio (TANGREDI, 2013).

O trabalho desse autor explica que, na perspectiva da abordagem antiacesso existe o conceito de que fatores incluídos no que foi descrito anteriormente são elementos fundamentais de uma política naval que possa mitigar uma vantagem em armamentos de alta tecnologia. Além disso, se RPC se envolver em um potencial conflito com os Estados Unidos, na área marítima reivindicada pelo gigante asiático, existe a convicção de que mesmo um adversário com armas, tecnologia e equipamentos superiores, será incapaz de manter a superioridade absoluta em todas as vertentes, tendo em vista que um confronto militar dentro de um contexto geográfico e político nessa região as oportunidades são mais favoráveis aos chineses (TANGREDI, 2013).

Assim, infere-se que embora as capacidades de armas de alta tecnologia aumentem a ameaça, elas também podem ser usadas para mitigá-la. Em vez de argumentar contra a dependência de forças marítimas, a análise em questão sucinta que as capacidades navais são fundamentais para “quebrar as grandes muralhas”.

Por conta disso, esse assunto será mais discutido no capítulo que trata sobre a reivindicação de soberania no Mar do Sul da China, por enquanto, o objetivo desse conteúdo foi apresentar o conceito de estratégia antiacesso e negação de área.

#### **4 CARACTERÍSTICAS DO MAR DO SUL DA CHINA**

O Mar do Sul da China é um grande mar semifechado cercado por Brunei, China, Indonésia, Malásia, Filipinas, Cingapura, Taiwan e Vietnã. Existem várias pequenas ilhas no seu interior, incluindo grupos de ilhas localizadas a distâncias consideráveis da costa continental do Estado litorâneo mais próximo. Existem também inúmeras elevações de maré baixa e características totalmente submersas, que não são “ilhas” conforme definido pelo direito internacional.

Esse espaço marítimo é uma das regiões econômicas e estratégicas mais importantes do mundo. É uma gigantesca extensão de mar com enormes riquezas em termo de pesca, petróleo e gás natural por onde passa mais de um terço de todo o tráfego marítimo comercial internacional.

Por conta das suas riquezas e do seu valor estratégico, possui o maior foco de tensão no sudeste e sul da Ásia. No seu entorno, países como Vietnã, Filipinas, Brunei, Malásia e Taiwan, não concordam com a China no seu projeto de reivindicação de soberania sobre o MSC, principalmente no que diz respeito aos arquipélagos Paracel e Spratly, que estão compreendidos no seu interior.

Entretanto, antes de discorrer sobre o seu projeto de reivindicação de soberania, que será discutido no próximo capítulo, cabe analisar a importância geográfica e econômica dessa região e sobre algumas características dos países circunscritos nessa grande massa de água de importante valor estratégico.

#### 4.1 Importância geográfica e econômica

Para compreender as características geográficas e econômicas das águas que banha o sudeste da China, é necessário entender o estudo realizado por Garcia (2019) que inicia o seu trabalho defendendo que o MSC é considerado uma das principais rotas para o transporte marítimo global. O Estreito de Malaca, segundo ele, é a principal passagem marítima entre os oceanos Índico e Pacífico, no Sudoeste, e finaliza no Estreito de Luzon, no Nordeste. Afirma ainda que 50% dos navios mercantes do planeta atravessam esses estreitos, e a maioria dessas estruturas marítimas continuam o seu percurso no Mar do Sul da China ou Mar da China Meridional, nomenclatura defendida por alguns autores, navegando em direção ao Pacífico.

O autor sustenta ainda que apenas como comparação da grandiosidade do volume de unidade de navios, o tráfego nesse local é maior que o do Canal de Suez e cinco vezes superior ao do Canal do Panamá. Ressalta-se, entretanto, que não é apenas a medida de tráfego que salta aos olhos, e sim, a elevada quantidade de petróleo transportado, pois, de acordo com United States of America (2017), a *Energy Information Administration* (EIA), uma agência do Departamento de Energia dos EUA, estima que 30% da quantidade global desse óleo bruto, um comércio com valor de 15 milhões de barris por dia, é conduzido nesse mar.

Para corroborar o trabalho de Garcia (2019), a agência do Departamento de Energia dos EUA publicou no seu *site*, em julho de 2017, que os embarques de petróleo através



do Estreito de Malaca abastecem a China e a Indonésia, duas das economias que mais crescem no mundo. O estreito é o principal ponto de estrangulamento na Ásia, com um fluxo estimado de 16 milhões de Bpd<sup>7</sup>, dados coletados em 2016, em comparação com 14,5 milhões de Bpd, em 2011. O óleo bruto representa entre 85% e 90% do total de fluxos de petróleo por ano, e os produtos petrolíferos representam o restante (UNITED STATES OF AMERICA, 2017).

Garcia (2019) reforça ainda que, segundo o Ministério de Recursos Terrestres da China, o MSC pode conter de 23 a 40 bilhões de toneladas de reservas de petróleo. Esse número é maior que os recursos terrestres da China. Apesar disso, apesar das reivindicações dos países conflitantes, há um consenso entre eles de que o fundo desse mar possui valiosos recursos de hidrocarbonetos, importantes e necessários para promover o crescimento econômico nos seus Estados. A mídia estatal chinesa, em particular, referiu-se à área como o “Segundo Golfo Pérsico”, indicando a importância atribuída aos seus recursos potenciais de hidrocarbonetos.

Com isso, reconhece-se que o Estreito de Malaca, principal canal de navegação entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico, que liga as principais economias asiáticas, é uma importante passagem para o tráfego marítimo que adentra a região do MSC, logo, se for bloqueada, quase metade da frota mundial será obrigada a mudar de rota ao redor do arquipélago indonésio, através do Estreito de Lombok entre as ilhas indonésias de Bali e Lombok, ou através do Estreito de Sunda, entre Java e Sumatra, causando, conseqüentemente, o aumento dos custos de transporte e dos preços de energia em todo o planeta.

No anexo, é possível identificar o Estreito de Malaca, que se localiza entre a Malásia e a ilha indonésia de Sumatra (FIGURA 2).

#### 4.2 Interesse geopolítico dos países limítrofes

A modernização da esquadra chinesa na década de 2025 provavelmente provocará as mesmas reações que caracterizaram a resposta dos países do Sudeste Asiático ao crescente poder da China nos últimos 10 anos. Eles continuarão a ter um relacionamento próximo com os Estados Unidos da América, mas terão o cuidado de tentar evitar ser percebidos por Pequim. O objetivo é proteger ou equilibrar as suas relações entre a China e os EUA. O gigante asiático é o maior parceiro comercial de cada um dos seus vizinhos próximos,

---

<sup>7</sup> Bpd é uma sigla que define o termo “barris por dia”, segundo o *site* do Centro de Estudos de Energia da Fundação Getúlio Vargas, disponível em <https://fgvenergia.fgv.br>. Acesso em: 5 de julho de 2022.

e nenhum deles quer perturbar a relação econômica com os chineses (KAMPHAUSEN; LAI, 2015).

Segundo esses autores o interesse geopolítico dos países lindeiros ao MSC, inicialmente, podem ser categorizados em três vertentes: aqueles que estão na linha de frente da questão da disputa da soberania da área reivindicada pela China, especialmente o Vietnã e as Filipinas; aqueles com interesses significativos no resultado do desacordo territorial, especificamente, Indonésia, Malásia, Cingapura e Brunei; e aqueles inclinados a concordar com os interesses da China: Camboja, Laos, Myanmar e Tailândia.

Essa divisão esteve presente durante a Cúpula da Ásia Oriental ocorrida em novembro de 2012, na qual o presidente dos Estados Unidos da América, Barack Obama, participou. O acordo final da cúpula foi uma divisão entre seis países (Filipinas, Indonésia, Malásia, Cingapura, Vietnã e Brunei) que optaram por uma discussão mais ampla do projeto de soberania no MSC; quatro países (Camboja, Laos, Mianmar e Tailândia) que discordaram; e os países sem disputas de soberania com a China preferem não incomodar Pequim nesse aspecto (KAMPHAUSEN; LAI, 2015).

Nove anos após o acordo da Cúpula da Ásia Oriental, em julho de 2019, a China e os membros da Associação das Nações do Sudeste Asiático concluíram a primeira leitura do Código de Conduta (COC) no Mar do Sul da China. A RPC e as nações constituintes da ASEAN tentaram concluir as negociações do COC até 2021; no entanto, a pandemia de COVID-19 forçou o cancelamento das reuniões conjuntas do grupo de trabalho agendadas no ano anterior. Quando as negociações forem retomadas, é improvável que produzam resultados substantivos porque a RPC e alguns requerentes do MSC são sensíveis às regras estipuladas no COC, uma vez que as condições impostas limitam as suas atividades. Dado o atraso, a complexidade das questões e um mandato para o consenso da ASEAN — sobre uma questão sobre a qual os membros discordam — é extremamente improvável que haja um COC assinado em 2022 (UNITED STATES OF AMERICA, 2021).

Esses países desejam que a estratégia de reequilíbrio dos EUA aja como um freio à assertividade chinesa. Por conta disso, cada membro da ASEAN continuará a proteger cuidadosamente as suas relações entre Pequim e Washington. Características desse comportamento não faltam, em abril de 2012, por exemplo, a Tailândia, aliada dos EUA, estreitou as suas relações bilaterais com a RPC. Mais recentemente, a Tailândia optou por incluir o PLAN como participante no exercício Cobra Gold de 2014 (KAMPHAUSEN; LAI, 2015).

O trabalho desses autores destaca ainda que o Vietnã, como um estado de linha de frente nas pretensões pela soberania desse espaço marítimo em questão, tem sido cuidadoso para evitar piorar o seu relacionamento com a China e aparentemente prefere frear as suas tentativas de disputas no MSC. Malásia e Indonésia também tiveram o cuidado de equilibrar os seus compromissos com Washington e Pequim. A Malásia realizou a sua primeira consulta bilateral de defesa e segurança com a China em setembro de 2012 e concordou em fortalecer os intercâmbios militares e uma parceria mais ampla com Washington. Portanto, a aproximação desses países confere aos EUA um acesso mais fácil a essa região e uma presença naval norte-americana permanente nessas águas.

Cabe ressaltar, ainda, que, de acordo com Corr (2018), a soberania do Mar do Sul da China é reclamado por seis países requerentes: a República Popular da China, o Vietnã, Filipinas, Malásia, Brunei e Indonésia. Incluído nesse contexto também a República da China (Taiwan), que, nesse trabalho, a suas características serão analisadas em uma seção dedicada. Esses países observam as escolhas táticas e estratégicas uns dos outros, especialmente na esfera militar, econômica, diplomática e jurídica.

Por fim, com o compromisso de construir uma comunidade com um futuro compartilhado na sua vizinhança, a China se esforça para aprofundar a parceria militar com os seus países próximos. O ELP mantém contatos estreitos com as lideranças militares desses Estados. Os intercâmbios militares de alto nível cobriram quase todos o entorno da China e contribuíram para o crescimento da confiança mútua estratégica. A China estabeleceu consultas de defesa e segurança, bem como mecanismos de reunião de trabalho com 17 países do sudeste asiático para manter abertos os canais de intercâmbio. Nos últimos anos, a RPC realizou regularmente exercícios conjuntos em série e treinamento sobre contraterrorismo, manutenção da paz, busca e salvamento, e habilidades táticas com os seus vizinhos. Além disso, a cooperação em defesa com os países da ASEAN está avançando. As relações militares entre a China e os países do seu entorno são geralmente estáveis (CHINA, 2019).

Pode ser aferir nesse contexto que as estratégias das grandes potências e organizações internacionais possuem mais impacto conjunto na evolução do conflito no Mar que margeia o sul da China do que qualquer outro fator. Assim, os interesses dos países reclamantes estão subordinados às estratégias das grandes potências, incluindo a própria China.

### 4.3 A questão de Taiwan

Antes da década de 1980, o ELP era o principal ator ao lidar com Taiwan, esse papel pode ser datado do período da guerra civil entre o PCC rebelde e o governo nacionalista de Chiang Kai-shek, antes de 1949. Com a derrota do Japão em 1945, imediatamente após o fim da Segunda Guerra Mundial, o governo nacionalista na China continental tornou-se o principal alvo do PCC muito rapidamente, cujo único objetivo era derrotar militarmente os nacionalistas. Depois de 1949, quando o governo nacionalista se retirou para a ilha de Taiwan, o ELP continuou a ser o principal ator a lidar com Taiwan, e não é difícil entender o motivo. O governo recém-estabelecido em Pequim, a República Popular da China, havia tentado completar a missão inacabada de esmagar militarmente as forças do governo opositor e reunificar as duas Repúblicas. Contudo, esse objetivo nunca foi concluído (BITZINGER; CHAR, 2018).

Para compreender quão próximo Taiwan está da China, basta entender que entre a ilha e o continente existe o Estreito de Taiwan, que tem apenas 160 quilômetros de largura, tornando-se um dos canais mais estreitos do Pacífico Ocidental. A China pode em uma década ou mais ser capaz de derrotar Taiwan em uma guerra, apesar da assistência dos EUA à Ilha. Entretanto, ocupá-la é uma empreitada difícil, portanto, provavelmente nunca será tentada. Este não seria o caso se o Estado insular não fosse uma ilha com poucos quilômetros de largura separando-a do continente (KAPLAN, 2014).

De acordo ainda com Kaplan (2014), esse impedimento à invasão ocorre porque enquanto um Estado pode construir uma força naval e transportar um exército através do mar, é muito mais difícil desembarcar um contingente militar em uma costa hostil e depois movê-lo para o interior para subjugar permanentemente uma população. A geografia marítima do Leste asiático argumenta a favor da competição naval, mas milita contra os desembarques anfíbios em áreas densamente povoadas, favorecendo a defesa de Taiwan.

Assim, o conflito não resolvido da China com Taiwan sobre a soberania da ilha continua a ser um problema geoestratégico de primordial importância devido à proximidade desse arquipélago ao litoral chinês; suas relações estreitas com os EUA, que atua como o poder guardião efetivo de Taiwan; e devido a um possível envolvimento do país norte-americano em um confronto militar. A famosa frase de Douglas MacArthur de que Taiwan é um “porta-aviões inafundável”, que, além disso, está localizado próximo a linhas marítimas vitais, ressoou amplamente no pensamento estratégico chinês, explicando em parte a

qualidade quase obsessiva da preocupação da China com a questão de Taiwan (KIRCHBERGER, 2015).

Por que a China não invade Taiwan? Provavelmente, só o presidente chinês, Xi Jinping, pode responder definitivamente, contudo os prejuízos econômicos decorrente de uma invasão à ilha, é um fator considerável, tendo em vista que a República “rebelde” está sob proteção dos Estados Unidos da América, que poderá retaliar com sanções econômicas.

## **5 REIVINDICAÇÃO DE SOBERANIA NO MAR DO SUL DA CHINA.**

A busca da China pelo controle territorial e pelos recursos existentes no MSC enseja uma política discordante dos países que também aspiram o direito de soberania sobre essa área. As reivindicações de soberania sobre ilhas e ZEE nesse espaço, que também são conduzidas por Vietnã, Filipinas, Malásia, Brunei e Taiwan encerram uma fonte contínua de tensões na região e, apesar de não existir nenhum conflito bélico em decorrência de tais disputas, ainda assim há potencial para que isso de fato ocorra futuramente.

Assim, o objeto de estudo desta seção se concentra na reivindicação proposta pelo gigante asiático e pelos textos declaratórios resultantes do tratado multilateral celebrado sob os auspícios da ONU em Montego Bay, Jamaica, em 1982, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Será analisada a Linha de Nove Traços, sendo uma demarcação em formato de 'U' sobre o mapa do Mar do Sul da China que abarca, principalmente, os arquipélagos de Paracel e Spratly. Além disso, as partes que compreendem as definições, segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de Estados Arquipelágicos, de Zona Econômica Exclusiva e de Plataforma Continental. Por fim, nesse processo, será analisada a Representação feita pelas Filipinas à CLPC.

### **5.1 Motivos da China pela reivindicação da soberania**

A China conserva várias características marcantes: o Partido Comunista Chinês; crescimento econômico acelerado resultante de mão de obra de baixo custo; abertura comercial; consumo doméstico e urbanização; rápida industrialização e forte apoio às exportações; capitalismo autocrático; governo de partido único e repressão política; e firme controle governamental de muitos aspectos da vida sociocultural chinesa (CÁCERES, 2014).

Explica ainda o autor que o governo sabia que olhar para fora em vez de para dentro era o caminho para se tornar uma superpotência. Em todo o país, especialmente nas

áreas costeiras, foram apoiadas a produção nacional e as unidades fabris. A produção comercial e industrial foram direcionadas para os mercados interno e externo. Internamente, significou geração de empregos, que resultou em aumento da renda, no que lhe concerne, foi destinada ao consumo e à poupança. Externamente, a produção era exportada não apenas para os países vizinhos da região, mas também internacionalmente, para o consumo no ocidente.

Continua Cáceres (2014), à medida que os gastos eram alocados, os estrategistas na China raciocinavam que todos os Estados bem-sucedidos se assentam em três pilares fortes: prosperidade, poder e segurança. No entanto, a ligação desses pontos é incompleta sem a inclusão de contribuições essenciais para a produção: fontes de energia, recursos naturais e matérias-primas. A ausência desses insumos essenciais pode levar à paralisação abrupta do maquinário econômico e industrial; visto que se acredita que o Mar do Sul da China encerra a promessa de vastas reservas de petróleo e gás, bem como um importante canal marítimo. Não é de estranhar que o Governo chinês esteja tão assertivamente focado em controlar (ou possuir) os territórios, recursos e águas desse mar.

## 5.2 Linha de Nove Traços

As fronteiras dos mares são os novos campos de batalha. Além das crescentes disputas de fronteiras terrestres entre os Estados, há um aumento consistente nos combates de fronteiras marítimas em todo o mundo. Uma dessas fronteiras mais controversas no domínio geoestratégico contemporâneo é a famosa linha 'Ten Dash', conhecida também por Nine Dash Line ou, em português, Linha de Nove Traços. Refere-se à demarcação em 'traços' usada pelo governo da RPC para reivindicar as águas, ilhas e recursos na região do MSC com base nos seus 'direitos históricos'. Essa linha tracejada abrange uma área de aproximadamente 2 milhões de km<sup>2</sup>. Em outras palavras, o NDL cobre cerca de 85 a 90 por cento da área total do mar reivindicado (BHATT, 2020).

Essas reivindicações sobre o MSC são amplamente baseadas em fundamentos históricos e arqueológicos. Pequim cita regularmente as numerosas expedições enviadas à área durante a Dinastia Han em 110 EC e pela Dinastia Ming no século XV como prova da descoberta e administração da área. Além dessas expedições, referências históricas em registros imperiais, mapas e achados arqueológicos têm sido usados para complementar as reivindicações territoriais chinesas. Após o fim da Segunda Guerra Mundial, em 1945, o Japão, que há anos ocupava muitas das características dos arquipélagos de Paracel e Spratly, retirou

suas forças e abandonou todas as reivindicações na região como parte de sua rendição incondicional. Isso abriu o caminho para a República da China, liderada por Chiang Kai-Shek, para aumentar as reivindicações tradicionais chinesas para a área, sobre o mapa de nove traços, que foi posteriormente adotado pelo Partido Comunista Chinês após a sua vitória sobre as forças nacionalistas na Guerra Civil Chinesa em 1949 (GARCIA, 2019).

De acordo com Garcia (2019) o mapa da Linha de Nove traços representa a reivindicação mais ampla da RPC sobre cerca de 80% da área total do Mar do Sul da China. A área excede em muito o que é reivindicado como território, segundo a CNUDM. Este é um problema agravado pelo fato de que a área reivindicada inclui águas que ficam no interior das ZEE reivindicadas pelas Filipinas, Malásia, Brunei e Vietnã. Não está claro se Pequim reivindica soberania sobre todo o mar e o seu fundo na área fechada, ou se mantém reivindicações mais limitadas, como soberania sobre as características da terra ou direitos históricos de pesca e navegação. Apesar de alguma ambiguidade sobre as reivindicações, existe a suspeita de, no mínimo, que a China está reivindicando soberania sobre os grupos de ilhas na área delimitada pela linha em forma de U, no mapa. Os grupos de ilhas reivindicados são as Ilhas Pratas (Dongsha), Paracel (Xisha), Spratly (Nansha) e o Banco Macclesfeld (Zhongsha) (FIGURA 3).

### 5.3 Direitos marítimos X reivindicação da China

A CNUDM é um documento que norteia todos os aspectos do espaço oceânico, desde a delimitação de fronteiras, regulações ambientais, pesquisa científica e comércio até a participação na resolução de conflitos internacionais envolvendo questões marítimas. Com esse intuito, esta seção explorará as definições existentes nos artigos da Convenção e fará um paralelo com questões cruciais a respeito do processo de reivindicação de soberania pelo Estado chinês sobre o MSC.

Em primeiro lugar, cabe sustentar que, segundo o art. 121, §1º, da CNUDM, United Nations (1982), a definição jurídica de ilha consiste numa área de terra formada naturalmente, cercada por água, que fica descoberta na preamar. Em continuação a essa definição, o art. 60, §8º, declara que as ilhas artificiais, instalações e estruturas não possuem estatuto de ilhas, logo, não devem possuir mar territorial.

Está claro que, para ser tipificada como ilha, a formação de terra deve ser natural. Tal critério possui relevância, visto que Estados desenvolvidos e possuidores de recursos financeiros superiores podem aterrar águas pouco profundas e torná-las ilhas artificiais,

suscitando, com isso, questionamento de soberania sobre águas territoriais ou zona econômica exclusiva.

Contudo, o conceito de formação de terra defendido pelos chineses vai de encontro a esse princípio, como explica Klaus Heinrich Raditio (2019) ao afirmar que a construção maciça de ilhas artificiais, conduzida pela China, é a sua maneira de mudar o comando no MSC. Essa diretriz não é detida pelo Estado que ocupa ou controla a maioria dos recursos nessas águas, mas é assumido pelo país que consegue projetar o seu poder mesmo que controle apenas uma minoria dos seus recursos.

Em segundo lugar, está o conceito de “Estados arquipelágicos”, que, segundo os art. 46 e 47, da CNUDM, somente Estados que atendam a essa definição, estão autorizados a traçar linhas de base retas em torno de arquipélagos meso-oceânicos. Além disso, o art. 7, § 3.º ao 6.º fornece requisitos adicionais para o desenho de linhas de base retas, a qual não deve afastar-se de forma apreciável da direção da costa. As áreas marítimas situadas nas linhas devem estar suficientemente ligadas ao domínio terrestre para serem submetidas ao regime das águas interiores. Não devem ser traçadas, com exceções específicas e limitadas, de e para elevações de maré baixa. Além de ser vedado a aplicação para isolar o mar territorial de outro Estado, alto mar ou de uma zona econômica exclusiva.

A RPC, segundo Lo (1989), não apresentou nenhum óbice por ocasião da assinatura da Convenção de 1982 ao corroborar o artigo que define que um Estado arquipelágico é considerado na totalidade, na definição de mar territorial, quando constituído por ilhas próximas umas das outras. Se a China conseguisse aplicar o princípio arquipelágico ao grupo das Ilhas Paracel e Spratly para medir os seus respectivos mares territoriais, uma grande parte do Mar do Sul da China, situada nos limites das linhas de base retas que ligam os pontos ultraperiféricos dos dois grupos de ilhas, respectivamente, se tornariam as águas internas do país. Geograficamente falando, as Ilhas Paracel estão bastante unidas, de modo que uma linha de base composta por linhas retas que ligam os pontos ultraperiféricos do arquipélago não permitiria controlar uma extensa área marítima como as suas águas internas. Isso significaria que as 'águas internas' no arquipélago de Spratly se sobreporiam em grande medida às ZEE, ou áreas marítimas acima das plataformas continentais dos estados costeiros circundantes.

Por fim, em terceiro lugar, a respeito de 'direitos históricos', não existe nenhuma disposição na CNUDM que contenha esse termo, tampouco há um entendimento uniforme



do que, especificamente, o termo significa em matéria de direito internacional. Assim, qualquer reivindicação de tais direitos precisaria estar consoante as disposições da Convenção, inclusive com relação às áreas de ZEE, plataforma continental e alto mar.

Contudo, segundo Raditio (2019), a RPC sustenta que a soberania, os direitos e as reivindicações relevantes sobre o MSC foram formados ao longo da história e defendidos pelo governo chinês. A soberania sobre as suas ilhas baseia-se na descoberta, ocupação e gestão a longo prazo, sustentada e eficaz. Alega o governo chinês que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar não confere a nenhum país o direito de estender a sua zona econômica exclusiva ou plataforma continental no território de outro país, e não restringe ou nega o direito de uma nação, formado na história. Assim, baseado nesse entendimento, pode afirmar categoricamente seus direitos históricos no interior da linha de nove traços.

### 5.3 Representação feita pelas Filipinas à Comissão de Limites da Plataforma Continental

Em 22 de janeiro de 2013, o governo filipino iniciou um processo de arbitragem na CLPC para contestar a reivindicação marítima da China no MSC. Em agosto de 2013, o Tribunal Permanente de Arbitragem emitiu uma nota de imprensa comunicando que um Tribunal Arbitral havia sido estabelecido sob a parte VII (Regime de Ilhas), da CNUDM. Esse Tribunal conduziu os procedimentos arbitrais conforme as regras da Convenção da qual as Filipinas e a RPC acordaram. Evidentemente, a China rejeitou esse processo. Se isentou da arbitragem compulsória e de outros procedimentos para solução de controvérsias. A alegação é que o órgão constituído não possuía jurisdição sobre a problemática, visto que o objeto da arbitragem é a soberania territorial sobre características do MSC (RADITIO, 2019).

Em 12 de julho de 2016, o Tribunal da CNUDM emitiu sua decisão que indeferiu a reivindicação marítima da China no MSC. Em seu comunicado à imprensa, o Tribunal afirmou que possui jurisdição sobre o assunto da arbitragem. Admitiu que a CNUDM não se pronuncia sobre soberania e nem o Tribunal. No entanto, afirmou que o objeto do processo é a fonte do direito marítimo, sendo da jurisdição da CNUDM (RADITIO, 2019).

Sobre os direitos históricos da China e a “linha dos nove traços”, o Tribunal decidiu que a presença e as atividades de pescadores e navegadores chineses no mar reivindicado nunca deveriam indicar soberania sobre as suas características. Em vez disso, representava o exercício da liberdade em alto mar, em vez de direitos históricos. Além disso, continuou a decisão, não há evidências de que a China tenha exercido historicamente controle exclusivo sobre as suas águas. Ademais, supondo que a China alguma vez exerça direitos históricos

exclusivamente sobre a água no interior da linha de nove traços, esses direitos excessivos são incompatíveis com a CNUDM e devem ser cessados. Em resumo, o Tribunal concluiu ser ilegal reivindicar direitos históricos a recursos na linha de nove traços. O Tribunal também decidiu que nenhuma característica das Ilhas Spratly se qualifica para ser uma ilha. Portanto, esses recursos não podem gerar um ZEE. São elevações de maré alta que não podem sustentar habitação humana para as quais têm direito apenas a 12 milhas náuticas de mar territorial ou elevações de maré baixa que não têm direito marítimo (RADITIO, 2019; BHATT,2020).

## 6 CONCLUSÃO

O título “A Estratégia Naval da República Popular da China: a reivindicação de soberania no Mar do Sul da China”, incentivou a busca por obras que explicassem os objetivos deste trabalho.

O conteúdo literário pesquisado trouxe informações que foram segmentadas em diversos capítulos. Inicialmente, foram analisadas as ambições da China, traduzidas do ‘Sonho chinês’; os seus aspectos econômicos, sociais e a sua visão de futuro. No capítulo seguinte, foi descrito o processo da sua estratégia naval, com ênfase no programa de modernização de submarinos, construção de porta-aviões e a sua estratégia de antiacesso e negação de área. Por conseguinte, analisaram-se as características do Mar do Sul da China, a sua importância geográfica e econômica, os interesses dos países que o orbitam e, em seguida, a questão de Taiwan.

Após a exposição dos argumentos que conduziram para construir uma justificativa do objetivo principal deste trabalho, analisou-se o processo de reivindicação de soberania da China no mar que banha o sudeste asiático, além de terem sido apresentados o conceito da linha de nove traços, um confronto entre o direito marítimo e as reclamações chinesas e, logo em seguida, a representação feita pelas Filipinas à Comissão de Limites da Plataforma Continental.

Um dos vértices que sustentam a argumentação final deste trabalho, é o texto que traduz o ‘Sonho da China’, idealizado pelo seu líder chinês. Segundo ele, o rejuvenescimento nacional está ancorado na defesa do tráfego marítimo, principalmente nas águas do seu entorno, e na solução dos problemas de Taiwan e nas disputas territoriais. Essa ambição é a última fase no longo prazo defendido pelo chefe do Estado que os líderes da China caracterizaram como essenciais para alcançar o *status* de grande potência.

O mandatário chinês possui o propósito de assumir uma posição de liderança no cenário internacional, ancorado em uma economia que continua a dar sinais que está caminhando para um destino promissor. Se o ritmo de crescimento for igual ao verificado em 2021, ocasião em que respondeu por mais de 18% da economia mundial, e o seu PIB ultrapassou 17,1 trilhões de dólares americanos, o país continuará a manter a segunda posição no cenário econômico mundial.

Todavia, os resultados econômicos positivos precisam ser partilhados para sua população, uma vez que a sua sociedade precisa ser próspera em todos os aspectos e embarcar na construção de um país socialista moderno de maneira uniforme. Esse propósito faz parte da visão de futuro do líder chinês, para tal, ele prometeu que até 2035 o país ocupará a vanguarda do poder econômico e tecnológico mundial, além disso, afirmou que o poder marítimo faz parte desse projeto.

Com esse intuito, as reformas militares são alvos desse processo. O programa de modernização de submarinos, o desenvolvimento de mísseis balísticos e o recente lançamento de seu terceiro porta-aviões são indícios para continuar uma política de antiacesso e negação de área como vetores para manter uma força de dissuasão, principalmente no mar que o margeia, cuja soberania, é reivindicada por si e pelos países vizinhos.

A respeito da reivindicação da soberania no MSC, cabe ressaltar que essa questão não é apenas uma estratégia de acréscimo de poder, nesse contexto, estão inseridos a busca por recursos existentes nesse mar, como exemplo, o hidrocarboneto, sendo uma das principais fontes de energia usadas globalmente, e esse ativo é necessário para promover o crescimento econômico chinês e dos Estados limítrofes.

Por conta disso, a China busca ampliar seu domínio nessas águas, inclusive, desenhou uma área que abarca cerca de 80% desse território marítimo — a linha de nove traços — e ampliou artificialmente algumas ilhas no seu interior. Esse comportamento, segundo a CNUDM, fere as regras previstas na legislação do direito internacional.

Com base nessas análises é possível concluir que, a despeito da RPC tenha conseguido avanços significativos ao longo dos anos na sua política econômica, incrementar o poderio de defesa para aumentar sua capacidade de projeção de poder naval, que os projetos ambiciosos de incorporar o território de Taiwan estejam no seu horizonte de visão de futuro e, principalmente, que a sua política de dominação no MSC seja objeto da sua estratégia de reivindicação de soberania nesse território, faz-se necessário esclarecer que o

grande país asiático precisa se engajar em um diálogo diplomático com seus vizinhos para melhorar as comunicações de crise e reduzir o risco estratégico, desse modo, alcançar uma solução que atenda o interesse comum.

Uma vez que o território reivindicado é palco de um importante tráfego marítimo de 30% da quantidade de petróleo que abastece as economias do mundo, e metade da frota mercante mundial cruzam o estreito de Malaca, é correto afirmar que os líderes asiáticos mantenham o respeito mútuo e a objetividade, fortaleçam ainda mais o diálogo, controlem os riscos e promovam a cooperação, em vez de criar deliberadamente confrontos e provocar incidentes.

Por conta disso, se a cooperação não for atendida um conflito militar poderá ser deflagrado, como resultado, o tráfego marítimo no MSC será indubitavelmente prejudicado. Consequentemente, visto que parte da economia global depende dos produtos transportados pelos navios que cruzam os estreitos que permitem acesso a esse mar e navegam por esse importante espaço marítimo, um confronto bélico nessa área, poderá causar um colapso na economia global.

## REFERÊNCIAS

BHATT, Pooja. **Nine Dash Line**: deciphering the South China Sea conundrum. New Delhi: Kw Publishers, 2020.

BITZINGER, Richard A.; CHAR, James (ed). **Reshaping the Chinese Military**: the PLA's roles and missions in the Xi Jinping era. London: Routledge, 2018.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**: Doutrina Militar Naval. Brasília, 2017.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ministério da Economia. **Conheça os BRICS**: Brasil, Rússia, Índia, China e África Do Sul. 2014. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/forumbrics/pt-BR/conheca-os-brics.html>. Acesso em: 7 jun. 2022.

CÁCERES, Sigfrido Burgos. **China's Strategic Interests in the South China Sea**: power and resources. London: Routledge, 2014.

CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES. **About Us**. <https://www.csis.org/>. Washington, 2022. Disponível em: <https://www.csis.org/programs/about-us>. Acesso em: 6 jun. 2022.

CHINA. The State Council Information Office of the People's Republic of China. **China's National Defense in the New Era**. Beijing, 2019. Disponível em: [https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201907/24/37ontente\\_WS5d3941ddc6d08408f502283d.html](https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201907/24/37ontente_WS5d3941ddc6d08408f502283d.html). Acesso em: 6 jun. 2022

CINTRA, Marcos Antonio Macedo; SILVA FILHO, Edison Benedito da; PINTO, Eduardo Costa. (org.). **China em transformação**: dimensões econômicas e geopolíticas do desenvolvimento. Rio de Janeiro: Ipea, 2015.

CLIFF, Roger. **China's Military Power**: assessing current and future capabilities. New York: Cambridge University Press, 2015.

CORR, Anders (ed). **Great Powers, Grand Strategies**: the new game in the South China Sea. Annapolis: Naval Institute Press, 2018.

COUTO, Sérgio Pereira. **A Extraordinária História da China**. São Paulo: Universo dos Livros, 2008.

GARCIA, Zenel. **China's Military Modernization, Japan's normalization and the South China Sea territorial disputes**. London: Palgrave Pivot Cham, 2019.

HOLMES, James R.; YOSHIHARA, Toshi. **Chinese Naval Strategy in the 21st Century: the turn to Mahan**. London: Routledge, 2008.

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

KIRCHBERGER, Sarah. **Assessing China's Naval Power: technological innovation, economic constraints, and strategic implications**. Berlin: Springer, 2015.

LO, Chi-Kin. **China's Policy Towards Territorial Disputes: the case of the South China Sea islands**. London: Routledge, 1989.

PLETCHER, Kenneth (ed.). **The Geography of China: sacred and historic places**. Chicago: Encyclopædia Britannica, 2011.

RADITIO, Klaus Heinrich. **Understanding China's Behaviour in the South China Sea: a defensive realist perspective**. London: Palgrave Macmillan, 2019.

ROSSITER, Ash; CANNON, Brendon J. (ed.). **Conflict and Cooperation in the Indo-Pacific: new geopolitical realities**. London: Routledge, 2020.

KAMPHAUSEN, Roy; LAI, David (ed.). **The Chinese People's Liberation Army in 2025**. Carlisle, USA: Strategic Studies Institute, 2015.

TANGREDI, Sam J. **Anti-Access Warfare: countering A2/AD strategies**. Annapolis: US Naval Institute Press, 2013.

THE ECONOMIST GROUP. Going for the jugular. **THE ECONOMIST**, London, Jun. 10, 2004. Shipping in South-East Asia. Disponível em: <https://www.economist.com/asia/2004/06/10/going-for-the-jugular>. Acesso em: 31 ago. 2022.

THE ECONOMIST GROUP. China wants everyone to tiptoe around the biggest issue. **THE ECONOMIST**, London, Aug. 5, 2015. Asian maritime security . Disponível em: <https://www.economist.com/asia/2015/08/05/china-wants-everyone-to-tiptoe-around-the-biggest-issue>. Acesso em: 1 set. 2022.

THE ECONOMIST GROUP. China's next aircraft-carrier will be its biggest. **THE ECONOMIST**, London, Jul. 3, 2021. Carry that weight. Disponível em: <https://www.economist.com/china/2021/07/03/chinas-next-aircraft-carrier-will-be-its-biggest>. Acesso em: 26 jun. 2022.

UNITED STATES OF AMERICA. U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. **World oil transit chokepoints**. Washington, 2017. Disponível em: [https://www.eia.gov/beta/international/analysis\\_includes/special\\_topics/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints/wotc.pdf](https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf). Acesso em: 5 jul. 2022.

UNITED STATES OF AMERICA. U.S.A Defense Department. **Military and Security Developments Involving the People's Republic of China**. Washington, 2021. Disponível em: <https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/2831819/dod-releases-2021-report-on-military-and-security-developments-involving-the-pe/>. Acesso em: 26 jun. 2022.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the law of the sea**. Jamaica, 1982. Disponível em: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm). Acesso em: 08 jul. 2022.

XINHUA STATE NEWS AGENCY. China launches third aircraft carrier. **Xinhua News**, Shanghai, 17 jun. 2022a. Disponível em: <https://english.news.cn/20220617/9ba72721f4a249888b301db08d164ea0/c.html>. Acesso em: 17 jun. 2022.

XINHUA STATE NEWS AGENCY. China registra desenvolvimento de alta qualidade na última década. **Xinhua News**, Beijing, 29 jun. 2022b. Disponível em: <https://portuguese.news.cn/20220629/2b6af0904dfc454dadfb0ae84eeae461/c.html>. Acesso em: 2 jul. 2022.

YOSHIHARA, Toshi; HOLMES, James R. **Red Star Over the Pacific: China's rise and the challenge to U.S. maritime strategy**. 2nd. Annapolis: US Naval Institute Press, 2018.

## ANEXO

Figura 1 — Porta-aviões Tipo 003



Fonte: The Economist Group, 2021.

Figura 2 — Estreito de Malaca



Fonte: The Economist Group, 2004.



Figura 3 — Nine Dash Line



Fonte: The Economist Group, 2015.