

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC ULISSES SOBRAL CALILE FILHO

A DIPLOMACIA NAVAL NO MAR DO SUL DA CHINA:
uma análise das ações da China entre 2001 e 2021

Rio de Janeiro

2024

CC ULISSES SOBRAL CALILE FILHO

A DIPLOMACIA NAVAL NO MAR DO SUL DA CHINA:
uma análise das ações da China entre 2001 e 2021

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

Orientador: CMG (RM1) Walter Maurício Costa de Miranda

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2024

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

AGRADECIMENTOS

À minha esposa Marcela e meus filhos Gabriel e Tiago pelo apoio e paciência dispensados durante a realização deste trabalho. Agradeço a compreensão pela minha ausência durante todo este ano.

Ao Capitão de Mar e Guerra Walter Maurício Costa de Miranda, meu orientador, pelas sugestões e intervenções extremamente profissionais, que foram primordiais para a elaboração desta pesquisa.

Aos meus amigos do CEMOS 2024, pelo companheirismo e amizade durante todo o curso.

RESUMO

Essa pesquisa analisa as ações de Diplomacia Naval da China no Mar do Sul da China tendo como principal referencial teórico Kevin Rowlands e Cristian Le Mière com seus conceitos da Diplomacia Naval e Marítima do século. A pertinência do estudo reside na oportunidade de melhor avaliarmos a contribuição da Diplomacia Naval e Marítima para atingir os objetivos políticos do país no Mar do Sul da China. Para alçar esse objetivo, foi realizada uma pesquisa bibliográfica e documental e, adotando-se uma metodologia descritiva e analítica focada na atuação da China nos diversos campos da Diplomacia Naval entre 2001 e 2021. Dessa maneira, a pesquisa apoiou-se na evolução da teoria da Diplomacia Naval e seus novos desafios para o século 21. Após contextualizarmos as diversas disputas de interesses do Mar do Sul da China, buscou-se confrontar a teoria apresentada com as ações da China na região de modo a identificar quais são os tipos predominantes de ações empregadas e se essas ações contribuem com a política externa do país. Ao integramos tais conteúdos, identificamos que Pequim emprega além da Diplomacia Naval, a Diplomacia Marítima, por meio de diversas ações com o foco em manter a segurança marítima na região e garantir seus interesses nas áreas em disputa.

Palavras-chave: Diplomacia Naval. Diplomacia Marítima. Mar do Sul da China. China.

ABSTRACT

This research analyzes China's Naval Diplomacy actions in the South China Sea, using as the main theoretical references Kevin Rowlands and Cristian Le Mière with their concepts of Naval and Maritime Diplomacy of the century. The relevance of the study lies in the opportunity to better evaluate the contribution of Naval and Maritime Diplomacy to achieving the country's political objectives in the South China Sea. To achieve this goal, a bibliographic and documentary research was conducted, adopting a descriptive and analytical methodology focused on China's actions in various fields of Naval Diplomacy between 2001 and 2021. Thus, the research relied on the evolution of Naval Diplomacy theory and its new challenges for the 21st century. After contextualizing the various disputes of interests in the South China Sea, the study sought to confront the presented theory with China's actions in the region to identify the predominant types of actions employed and whether these actions contribute to the country's foreign policy. By integrating such content, it was identified that Beijing employs not only Naval Diplomacy but also Maritime Diplomacy, through a range of actions focused on maintaining maritime security in the region and securing its interests in the disputed areas.

Keywords: Naval Diplomacy. Maritime Diplomacy. South China Sea. China.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Triângulo das tarefas navais.....	49
Figura 2 – Modelo de Diplomacia Naval pós-moderno.....	49
Figura 3 – Modelo de Diplomacia Naval do Século 21.....	50
Figura 4 – Mar do Sul da China	51
Figura 5 – Áreas em Disputa	51
Figura 6 – Cadeia de Ilhas.....	52

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ASEAN	–	<i>Association of Southeast Asian Nations</i>
CCG	–	<i>China Coast Guard</i>
CNUDM	–	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
EDM	–	Estratégia de Defesa Marítima
EMA	–	Estado-Maior da Armada
EUA	–	Estados Unidos da América
FDM	–	Fundamentos Doutrinários da Marinha
MB	–	Marinha do Brasil
MN	–	Milhas náuticas
MSC	–	Mar do Sul da China
NPCGF	–	North Pacific Coast Guard Agencies Forum
ONG	–	Organização não Governamental
ONU	–	Organização das Nações Unidas
Op Paz	–	Operações de Paz
PAFMM	–	<i>People's Armed Forces Maritime Militia</i>
PCC	–	Partido Comunista Chinês
PLAN	–	<i>People's Liberation Army Navy</i>
RPC	–	República Popular da China
TIDM	–	Tribunal Internacional do Direito do Mar
URSS	–	União das Repúblicas Socialistas Soviética
VANT	–	Veículo Aéreo não Tripulado
ZEE	–	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	A DIPLOMACIA NAVAL	11
2.1	DEFINIÇÕES	11
2.2	A EVOLUÇÃO DA DIPLOMACIA NAVAL	12
2.3	CAMPOS DE ATUAÇÃO DA DIPLOMACIA NAVAL	15
2.3.1	Diplomacia Coercitiva.....	15
2.3.2	Diplomacia Persuasiva	16
2.3.3	Diplomacia Cooperativa	17
2.4	DESAFIOS DA DIPLOMACIA NAVAL NO SÉCULO 21	18
2.5	CONCLUSÕES PARCIAIS	20
3	O MAR DO SUL DA CHINA	22
3.1	CONTEXTO HISTÓRICO	23
3.2	OS ASPECTOS LEGAIS.....	26
3.3	INTERESSES GEOPOLÍTICOS E ESTRATÉGICOS.....	30
3.4	CONCLUSÕES PARCIAIS	32
4	DIPLOMACIA NAVAL NO MAR DO SUL DA CHINA	34
4.1	A EVOLUÇÃO DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA DA CHINA	34
4.2	AÇÕES DA DIPLOMACIA NAVAL CHINESA.....	37
4.2.1	Ações Cooperativas	39
4.2.2	Ações Persuasivas.....	40
4.2.3	Ações Coercitivas.....	41
4.3	CONCLUSÕES PARCIAIS	43
5	CONCLUSÃO	44
	REFERÊNCIAS	46
	ANEXO A – FIGURAS	49

1 INTRODUÇÃO

Nos dias de hoje, testemunhamos as tensões e disputas no Mar do Sul da China entre diversos atores devido principalmente aos seus recursos naturais e à sua importância estratégica global. É importante ressaltar que, uma grande parcela do comércio marítimo mundial passa por aquelas águas, representando uma área de interesse para diversos países.

Neste contexto, a Diplomacia Naval se mostra fundamental para atingir os interesses políticos e estratégicos da China na região. Entretanto, devido às novas disputas de poder no mundo globalizado e à complexidade das relações internacionais, essas ações de Diplomacia Naval precisaram ser adaptadas a realidade dessa região, de modo a surtir o efeito desejado e não escalar uma crise ou um conflito armado.

Na tentativa de aprofundar essas mudanças evolutivas da Diplomacia Naval, o presente trabalho tem como objetivo principal analisar as ações empregadas pela China em seu Mar Meridional, especialmente no período de 2001 a 2021. Essa análise será realizada à luz dos conceitos da Diplomacia Naval clássica e contemporânea.

De forma a empreender esta análise, apresenta-se a seguinte questão de pesquisa: Em que medida a Diplomacia Naval Chinesa empregada no Mar do Sul da China contribui para atingir seus interesses políticos na região?

Para respondermos essa questão empregaremos nesta dissertação a metodologia descritiva e analítica, fundamentada em pesquisa documental e bibliográfica, descrevendo a teoria da Diplomacia Naval como um alicerce para formular as ações dos meios navais. Dada a natureza da pergunta, não foi estabelecida hipótese a ser testada, uma vez que seria difícil definir critérios para aceitá-las ou negá-las.

A apresentação da pesquisa contém cinco capítulos, sendo a Introdução o primeiro. No segundo capítulo, abordaremos os conceitos da Diplomacia Naval por meio de sua evolução histórica até os novos desafios do século 21. Para isso, mostraremos como os autores clássicos abordavam o tema e como os autores modernos ampliaram esses conceitos teóricos para permitir sua aplicação no mundo de hoje, ampliando assim, a gama de atividades da Diplomacia Naval. Após essa abordagem, teremos o arcabouço teórico necessário à pesquisa deste trabalho.

Em seguida, contextualizaremos o ambiente atual do Mar do Sul da China no capítulo 3, apresentando as principais disputas marítimas e territoriais pelos Estados

e como o Direito Internacional tem atuado na região. Apresentaremos também, os principais fatores que tornam a região um caldeirão de pólvoras, seja por seus recursos naturais ou por sua localização estratégica. Essa contextualização permitirá que tenhamos condições de melhor compreender as ações e interesses da China na região.

No quarto capítulo, o objetivo será analisar as ações de Diplomacia Naval da China no Mar do Sul da China no período de 2001 a 2021. Para isso, será analisado primeiramente a evolução da Estratégia Marítima chinesa nos últimos anos de modo a fundamentar essas ações na região. Por fim, apresentaremos as conclusões acerca do estudo no último capítulo.

2 A DIPLOMACIA NAVAL

A Diplomacia Naval como vertente da Política externa de um Estado vem evoluindo com o passar dos anos, e este capítulo tem o objetivo de apresentar essa evolução histórica, definindo conceitos importantes, com o objetivo de apresentar ao leitor um arcabouço teórico que será a base da pesquisa e análise do presente trabalho.

2.1 DEFINIÇÕES

Antes de iniciar a evolução da Diplomacia Naval, faz-se necessário definir alguns termos chave de forma a permitir ao leitor uma melhor compreensão da teoria apresentada.

O conceito da Diplomacia baseado na Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas de 1961 é definido primariamente como um meio de comunicação entre Estados para a condução de relações exteriores. Mas segundo Kevin Rowlands (1969), esse conceito é limitado e deve ser expandido para incluir a diplomacia como um meio pelo qual os aliados cooperam e os adversários resolvem conflitos sem recorrer à força (Rowlands, 2019)

Ampliando essa concepção, a diplomacia pode ser interpretada como um processo comunicativo que transcende a simples resolução de conflitos, avançando nos interesses de um ator internacional, independentemente da identidade desse ente ou da natureza de seus interesses. Seguindo Joseph Nye, que define Poder como "a capacidade de influenciar o comportamento dos outros para obter os resultados desejados" (Nye, 2004, p. 2, tradução nossa)¹, a diplomacia pode ser vista como um processo de comunicação que visa influenciar outros atores para promover interesses específicos (Rowlands, 2019).

Desta forma, alguns atores irão explorar a vertente militar da diplomacia para atingir seus objetivos políticos (Rowlands, 2019), tendo as Marinhas de Guerra um importante papel devido a suas características de mobilidade, flexibilidade, permanência e versatilidade (Brasil, 2023a). Ainda baseado nesses conceitos, o

¹ Do original: "the ability to influence the behaviour of others to get the outcomes one wants"

Poder Naval² de um país atua na política externa por meio da Diplomacia Naval, definida pela Estratégia de Defesa Marítima (EDM) como “O exercício da Diplomacia Naval está relacionado às ações voltadas para a promoção do Poder Nacional no exterior, utilizando o Poder Naval como elemento de apoio à Política Externa” (Brasil, 2023b).

Nesse contexto, o conceito de Diplomacia Naval é expandido, conforme os Fundamentos Doutrinários da Marinha (FDM), adotada pela Marinha do Brasil (MB), quando diz que:

Qualquer interação marítima internacional apresenta o potencial de gerar algum grau de Diplomacia Naval, por intermédio de cooperação, persuasão ou coerção. Mesmo com efeitos não claramente visíveis e por vezes manifestados em prazos dilatados, seus benefícios tendem a se estender no longo prazo, fortalecendo confianças e facilitando parcerias estratégicas ou cooperações econômicas (Brasil, 2023a, p. 2-8).

Segundo o Almirante russo Gorshkov, a natureza das marinhas, que possuem características específicas como prontidão constante para combate, mobilidade e a capacidade de concentrar rapidamente suas forças em áreas específicas do oceano, somados à neutralidade das águas internacionais, permite que as forças navais sejam deslocadas e concentradas sem infringir o direito internacional e sem fornecer ao adversário motivos formais para protestos ou outras formas de retaliação (Gorshkov, 1979).

Em suma, a Diplomacia Naval é uma ferramenta vital para atingir objetivos políticos no exterior aproveitando-se das características do Poder Naval de um Estado por meio de diversas tarefas e atividades.

2.2 A EVOLUÇÃO DA DIPLOMACIA NAVAL

As marinhas sempre foram um instrumento da política dos Estados sendo um importante auxílio à diplomacia em tempos de paz (Gorshkov, 1979).

Embora não abordasse diretamente a diplomacia naval, os textos clássicos sobre poder naval, refletem a supremacia marítima. Alfred Thayer Mahan (1840-1914), um dos escritores navais mais influentes, reconheceu a importância das marinhas em

² O Poder Naval compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa (Brasil, 2023b, p. 1-4).

tempos de paz, argumentando que a estratégia naval é essencial tanto na paz quanto na guerra (Rowlands, 2019).

Segundo Till, assim como Mahan, o Sir Julian Corbett (1854-1922) enfatizava que a guerra era um ato político tendo as Marinhas um papel primordial de obstruir ou suportar os esforços diplomáticos. Ainda nesse contexto, segundo Rowlands, o conceito de “Esquadra em Potência”³ do estrategista naval Sir Philip Colomb (1831-1899) ressalta os benefícios trazidos por essa força existencial que limita a liberdade de ação e a tomada de decisões de um adversário, constituindo uma parte da diplomacia naval clássica que é a dissuasão.

Outro escritor clássico e contemporâneo de Corbett, foi o teórico britânico Sir Herbert Richmond (1871-1946), que em suas publicações abordava a utilidade das forças navais em tempos de paz (Rowlands, 2019, p. 18), e escreveu que "O poder marítimo, em sua plena expressão é uma forma de força nacional capaz de dar peso à política nacional" (Richmond, 1934, p. 17, tradução nossa)⁴.

A partir dos anos 1960, o emprego da força naval limitada em tempo de paz passou a ser mais estudado, e o diplomata britânico James Cable se destacou escrevendo sobre o assunto (Speller, 2019). Em sua obra mais famosa, Cable explorou o termo *Gunboat Diplomacy* ou Diplomacia das Canhoneiras que ele definiu como:

Diplomacia das Canhoneiras é o uso ou a ameaça de força naval limitada, diferente de um ato de guerra, com o objetivo de obter vantagem ou evitar perdas, seja no avanço de uma disputa internacional ou contra cidadãos estrangeiros dentro do território ou da jurisdição de seu próprio Estado (Cable, 1994, p. 4, tradução nossa)⁵.

As ideias de Cable, embora apresentassem algumas limitações, foram inspiradoras e serviram como ponto inicial para os estudos da diplomacia naval. Teóricos posteriores, apesar de não adotarem os mesmos métodos de classificação

³ “Uma esquadra que evita o combate, conservando sua capacidade de ataque. Tal estratégia implica condicionar-se à vontade do adversário, em detrimento do uso direto da força naval. Trata-se então de uma estratégia virtual ou de dissuasão” (Wedin, 2015).

⁴ Do original: “Sea power, in its full expression is a form of national strength capable of giving weight to national policy”.

⁵ Do original: “Gunboat diplomacy is the use or threat of limited naval force, otherwise than as an act of war, in order to secure advantage, or to avert loss, either in the furtherance of an international dispute or else against foreign nationals within the territory or the jurisdiction of their own state”.

de Cable, aproveitaram a abordagem da Diplomacia das Canhoneiras como uma ação executada por um Estado contra o outro (Rowlands, 2019).

De fato, o modelo de Cable era mais focado no poder coercitivo da Força Naval, descartando o uso das Marinhas em atividades benignas. Esse foco sugeria uma maior eficácia do *Hard Power*⁶ em oposição ao *Soft Power*⁷ (Rowlands, 2019). Sendo assim, o termo Diplomacia das Canhoneiras, mais focado em atividades coercitivas, foi gradativamente sendo substituído pelo termo Diplomacia Naval, abrangendo assim, uma gama maior de atividades (Speller, 2019).

A partir desses conceitos, o teórico britânico em relações internacionais Ken Booth (1943-), ampliou essas ideias criando o triângulo das funções das forças navais (FIG. 1, ANEXO A), separando-as em funções militares, diplomáticas e poder de polícia. Ademais, outros acadêmicos foram refinando esses conceitos de forma a complementar e criar suas próprias taxonomias (Till, 2018).

Ainda nesse período, baseado principalmente nos conceitos de Booth, foi criado um modelo inicial para o período da Guerra Fria no qual subdividia a Diplomacia Naval em três áreas: coerção, influência não coercitiva e suporte às alianças (Rowlands, 2019).

Todavia, com o fim da Guerra Fria (1991) e conseqüentemente da bipolaridade entre Estados Unidos da América (EUA) e União das Repúblicas Socialistas Soviética (URSS), somados as transformações geopolíticas no mundo globalizado, ao crescimento da China e da Índia, à volta de movimentos nacionalistas, ao terrorismo e ao envolvimento de atores não estatais no sistema internacional, trouxeram novos desafios para a Diplomacia Naval (Rowlands, 2019).

Encerrando essa breve análise da evolução histórica da Diplomacia Naval, partindo dos grandes pensadores navais do século 19 até os dias atuais, observamos que as mudanças no sistema internacional foram moldando as atividades das Marinhas trazendo novas tarefas e desafios. Adiante, serão apresentadas as principais atividades das Marinhas associadas a Diplomacia Naval.

⁶ “Hard power é a capacidade de obter resultados desejados por meio de coerção ou pagamento” (Nye, 2011, p. 16).

⁷ “Soft power é a capacidade de influenciar os outros por meio de meios cooperativos, persuasão e atração positiva, com o objetivo de obter resultados preferidos” (Nye, 2011, p. 21).

2.3 CAMPOS DE ATUAÇÃO DA DIPLOMACIA NAVAL

Partindo do princípio de que, na maior parte do tempo, os Estados estão em tempo de paz, sendo o conflito armado um período de exceção onde os meios diplomáticos não foram suficientes, o emprego do Poder Naval se mostra mais utilizado em ações nas quais não envolvem o uso efetivo da força. E diante desta realidade, as marinhas são normalmente empregadas em uma gama extensa de atividades cujo um dos propósitos é apoiar a Política Externa.

A Marinha do Brasil, estabelece no EMA 301 – Fundamentos Doutrinários da Marinha - as áreas de interesses abrangentes da Diplomacia Naval incluindo diversas atividades, como: “exercícios multinacionais e visitas oficiais em portos estrangeiros; cooperação técnica; intercâmbios, cursos, simpósios e atividades militares no exterior; atividades dos Adidos Navais; Operações de Paz (Op Paz); e missões humanitárias” (Brasil, 2023a, p. 2-8).

Para Till, há muito mais atividades na Diplomacia Naval do que a simples confrontação no mar ou a visita a portos estrangeiros, ressaltando a importância de apoio ao governo nas negociações de direitos e acordos comerciais, como é o caso da Rota da Seda Marítima, e também em atividades de cooperação tecnológica, capacitação, dentre outras (Till, 2018).

É importante observar, que essas atividades variam do *Hard Power* para o *Soft Power*, como mostrado no modelo de diplomacia Naval pós-moderno (FIG. 2, ANEXO A), podendo ser classificado como Coerção, Proteção, Persuasão e Assistência. Embora existam pequenas diferenças entre os autores ao classificar as atividades da Diplomacia Naval, a maioria deles se baseia no espectro do comportamento de poder de Joseph Nye, indo da cooperação até a coerção (Rowlands, 2019).

Para efeito deste trabalho, iremos subdividir essas atividades, conforme o autor britânico Cristian Le Mière (1978-), em três categorias: **Diplomacia Coercitiva**, **Diplomacia Persuasiva** e **Diplomacia Cooperativa** (Mière, 2014).

2.3.1 Diplomacia Coercitiva

A Diplomacia Coercitiva é provavelmente a mais conhecida e foi a mais empregada por muitos anos. Apesar de ser associada ao termo Diplomacia das

Canhoneiras de Cable, esse tipo de diplomacia é muito mais amplo do que apenas ter Navios de guerra poderosos para intimidar o inimigo (Mière, 2014).

Segundo Till, a coerção compreende duas dimensões intimamente relacionadas: **dissuasão**⁸ e **compelência**⁹. A dissuasão tende a ser passiva em vez de ativa e visa impedir alguém de fazer algo, criando a expectativa de que os custos prováveis do ato excederem os benefícios prováveis. Por outro lado, a compelência é ativa e visa obrigar um adversário a fazer algo, ou talvez a parar de fazer algo. Embora com objetivos distintos, um ato de uma força naval poderá atingir os propósitos dessas duas dimensões (Till, 2018).

Uma operação naval em uma determinada área é um exemplo clássico de uma atividade da Diplomacia Coercitiva, pois irá forçar o adversário a fazer ou parar de fazer algo que ele não quer. Ademais, o envio de uma força-tarefa para uma área de interesse, pode ser visto como um ato de preparação para o conflito e, em última análise, uma bem-sucedida atividade de coerção. (Till, 2018).

Outra atividade que se destaca nesse contexto é o uso de meios navais para aplicar sanções internacionais por meio de uma operação de interdição marítima. Esse tipo de ação não letal visa obrigar um ou mais Estados a mudar suas políticas em determinados assuntos. Do ponto de vista da dimensão mais passiva da Coerção, as forças navais possuem a capacidade de dissuadir seu adversário mostrando suas capacidades e seu poder de fogo. Esta ação, quando realizada por um meio naval com armamento nuclear, chega ao seu maior nível chamado de Dissuasão Nuclear (Till, 2018).

2.3.2 Diplomacia Persuasiva

A diplomacia persuasiva encontra-se em um espaço intermediário entre a diplomacia coercitiva e a cooperativa. Se distingue da diplomacia cooperativa pela falta de colaboração nos resultados diplomáticos obtidos. Da mesma forma, difere da diplomacia coercitiva, pois não busca dissuadir nem obrigar o inimigo (Mière, 2014).

⁸ Atitude estratégica que, por intermédio de meios de qualquer natureza, inclusive militares, tem por finalidade desaconselhar ou desviar adversários, reais ou potenciais, de possíveis ou presumíveis propósitos bélicos. O mesmo que DETERRÊNCIA (Brasil, 2016).

⁹ Do inglês Compellence. Embora não conste nos dicionários da língua portuguesa e no Glossário das Forças Armadas, tem sido usado em artigos e trabalhos acadêmicos relacionados ao tema.

Mière enfatiza ainda que, esse tipo de diplomacia tem como objetivo aumentar o reconhecimento do poder naval e construir prestígio para a nação no cenário internacional, não visando intimidar potenciais adversários. E para isso, busca convencer os outros de que sua força está presente e é eficaz. Desta forma, a simples ação de presença pode ser caracterizada como uma atividade de persuasão, corroborando com o antigo conceito de "mostrar a bandeira", onde embarcações navais são usadas apenas para sinalizar presença e capacidade sem necessariamente influenciar as políticas de outro Estado (Mière, 2014).

Tal método é menos comum do que a diplomacia cooperativa ou coercitiva, pois seus efeitos são muitas vezes vagos e suas operações podem ter alto custo. Por essa razão, eventos de diplomacia persuasiva frequentemente são combinados com outras atividades. Apesar disso, os países em desenvolvimento continuam a usar essas atividades diplomáticas, pois suas marinhas ainda buscam se provar no cenário internacional (Mière, 2014).

2.3.3 Diplomacia Cooperativa

Cientes de que o uso coercitivo da diplomacia naval pode facilmente culminar em comportamentos desestabilizadores e conflitantes, a maioria dos Estados prefere utilizar suas marinhas em atividades cooperativas. Assim, o uso desse tipo de diplomacia naval engloba atividades destinadas a alcançar objetivos da política externa, não pela ameaça a potenciais adversários, mas pela influência no comportamento de aliados e potenciais amigos (Till, 2018). Segundo Till, os países podem avançar seus interesses mais eficazmente influenciando o comportamento de seus amigos, do que por meio de atividades coercitivas.

Uma gama de atividades realizadas pelas marinhas é considerada como Diplomacia Naval Cooperativa, podendo destacar a realização de exercícios militares conjuntos com marinhas amigas e o apoio no treinamento de marinhas mais fracas (Mière, 2014). Além disso, as visitas de navios a portos estrangeiros podem ser uma forma útil de intercâmbio diplomático, ajudando a manter ou garantir boas relações. (Till, 2018).

Ainda nesse contexto, com o propósito de construir coalizões e estreitar relações, as Marinhas tradicionalmente realizam programas de intercâmbios entre si

para treinamento do seu pessoal e participam também de eventos internacionais, como seminários e conferências para tratar de assuntos de interesse comum (Mière, 2014). Uma outra atividade cooperativa que vem ganhando destaque nas últimas décadas, é o uso dos meios Navais em apoio a desastres naturais e em assistências humanitárias (Rowlands, 2019).

Por fim, diversas marinhas atualmente, enfatizam a importância das operações de segurança marítima. Esse conceito inclui missões de combate à pirataria e ao terrorismo, assim como as operações de manutenção da paz (Speller, 2019).

2.4 DESAFIOS DA DIPLOMACIA NAVAL NO SÉCULO 21

No século 21, a diplomacia naval enfrenta uma série de novos desafios decorrentes de mudanças no cenário internacional, avanços tecnológicos e questões emergentes de segurança.

Mière ressalta que, o uso da diplomacia naval irá crescer devido a diversos fatores como: o ambiente legal, a austeridade fiscal no mundo desenvolvido, além do crescimento econômico e a expansão de capacidades no mundo em desenvolvimento. Isso se aplica tanto à diplomacia cooperativa quanto à coercitiva (Mière, 2014).

Os principais desafios, segundo Mière são (Mière, 2014):

– **Nacionalismo e Soberania:** A globalização reduziu o conceito de Estado-nação e deu poder a grupos pequenos, como a Al Qaeda. No entanto, a diplomacia naval continua relevante, embora precise competir com sanções econômicas e políticas. A cooperação marítima entre países desenvolvidos é cada vez mais comum, enquanto países em desenvolvimento, com crescente capacidade de projeção de poder, utilizam a diplomacia naval para proteger seus interesses;

– **Direito internacional:** A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) é a principal regra internacional no domínio marítimo, formalizando zonas de território marítimo e direitos de passagem. Isso tem desencorajado o uso da violência e incentivado a diplomacia naval cooperativa e coercitiva, fornecendo um padrão legal para justificar ações e resolver disputas;

– **Multipolaridade:** A ascensão de potências emergentes como China e Índia está movendo o sistema internacional para um equilíbrio de poder, diminuindo a capacidade dos EUA de agir sem restrições. Nesse contexto, a diplomacia naval se

torna uma ferramenta valiosa para alcançar objetivos da política externa de forma econômica e com riscos reduzidos, especialmente com o aumento das capacidades militares dos países em desenvolvimento.

– **Mudanças nas características da guerra:** A diminuição das guerras interestatais e o crescimento das capacidades marítimas dos países em desenvolvimento são fatores que contribuem para o uso da diplomacia naval na atualidade;

– **Austeridade e recessão:** A crise financeira global de 2008 teve profundos impactos econômicos e sociais, especialmente nos países desenvolvidos. Na área de defesa, resultou em cortes significativos nos orçamentos militares, incentivando a preferência por diplomacia naval devido à sua relação custo-benefício e menor risco comparado a campanhas terrestres; e

– **Tecnologia:** avanços tecnológicos, como VANT (veículo aéreo não tripulado) e a guerra cibernética, oferecem alternativas mais baratas e seguras para a diplomacia coercitiva. Embora essas tecnologias possam complementar a diplomacia naval, elas apresentam problemas como a necessidade de entrar no espaço aéreo de outros países e a incerteza sobre as reações inimigas, o que limita sua aplicação.

Além desses desafios apontados por Mière, Rowlands apresenta em seu modelo da Diplomacia Naval do Século 21 (FIG. 3, ANEXO A), a importância dos atores não estatais, que incluem: Organizações Comerciais, população local, comunidade internacional e Organizações não Governamentais (ONGs) (Rowlands, 2019).

Segundo Rowlands, a diplomacia naval moderna pode apoiar tanto agendas realistas¹⁰ quanto liberais¹¹ nas relações internacionais. De um lado, uma interpretação mais liberal da diplomacia naval considera a presença e influência de instituições e leis internacionais, alianças e coalizões, atores não estatais e o comércio global interdependente, todos os quais moldam e restringem a política mundial. Por

¹⁰ “O realismo baseia-se em uma visão do indivíduo como primordialmente temeroso, egoísta e sedento de poder. Os indivíduos são organizados em Estados, os quais, por sua vez, agem cada qual na busca de seu próprio interesse nacional, definido em termos de poder. Este, por sua vez, é pensado principalmente em termos de recursos materiais necessários para coagir ou causar danos físicos a outros Estados” (Mingst, 2014).

¹¹ “O liberalismo sustenta que a natureza humana é basicamente boa e que as pessoas podem melhorar suas condições morais e materiais, o que torna o progresso da sociedade — e inclui a paz duradoura — possível. O mau comportamento ou o comportamento deletério dos seres humanos, como a injustiça e a guerra, são frutos de instituições sociais inadequadas ou corruptas e mal-entendidos entre líderes” (Mingst, 2014).

outro lado, na tradição realista, a diplomacia é centrada nos Estados, sendo um meio de agir conforme a lógica de um sistema internacional anárquico de poder distribuído entre atores egoístas que buscam maximizar seu poder. Isso pode ser aplicado tanto para alterar o equilíbrio de poder, quanto para manter o *status quo* (Rowlands, 2019).

Nesse sentido, devemos analisar também o conceito de Diplomacia Marítima que considera meios civis e não navais como ferramentas essenciais da diplomacia e isso inclui a guarda costeira, a frota mercante e outros ativos marítimos, como pesqueiros e plataformas de petróleo. (Mière, 2014).

Diante desta nova realidade, observou-se nos últimos anos, uma tendência crescente no uso de forças paramilitares marítimas para influenciar as políticas de outros atores em áreas disputadas. Esses eventos, que utilizam táticas semelhantes às da diplomacia naval coercitiva, mas com forças não militares ou paramilitares, Le Mière chamou de "*paragunboat diplomacy*". Esta prática se enquadra na definição de diplomacia coercitiva, pois são usadas para ameaçar, assediar ou colocar em perigo outros navios e suas tripulações. No entanto, essa coerção realizada sem o armamento disponível dos meios navais causa um impacto mais brando (Mière, 2014).

Em suma, a complexidade do mundo moderno impôs novos desafios ao ambiente marítimo, forçando os países a se adaptarem a esse cenário. Como resultado, a Diplomacia Naval expandiu seu espectro de ações para continuar contribuindo efetivamente para a realização de objetivos políticos.

2.5 CONCLUSÕES PARCIAIS

Apresentamos neste capítulo a evolução da Diplomacia Naval, desde seus primórdios até os desafios contemporâneos, que destacou a importância contínua das forças navais na política externa dos Estados. Inicialmente focada na supremacia marítima e na dissuasão, a Diplomacia Naval expandiu-se para incluir uma ampla gama de atividades cooperativas, persuasivas e coercitivas. Conceitos de teóricos como Mahan, Corbett e Cable, bem como estudos mais recentes de Kevin Rowlands, Geoffrey Till, Ian Speller e Cristian Le Mière, moldaram a compreensão moderna do papel das marinhas de guerra. Assim, sintetizamos os elementos da Diplomacia Naval contemporânea de modo a apresentarmos as conclusões parciais abaixo.

O cenário internacional complexo do mundo moderno exige que um Estado utilize uma ampla gama de atividades diplomáticas para atender seus interesses e influenciar outros atores. Desta forma, a Diplomacia Naval deve conter ações tanto no campo do *Soft Power*, por meio da cooperação e formação de alianças, quanto no *Hard Power*, realizando atos coercitivos.

Os novos desafios analisados, incluíram atores não estatais nas disputas de poder, trazendo a necessidade da Diplomacia Naval expandir-se para uma Diplomacia Marítima. Nesse sentido, o uso de forças paramilitares e não militares no ambiente marítimo tornaram-se uma ferramenta essencial na gradação das ações coercitivas, evitando uma escalada da crise.

Por fim, chamamos a atenção que as ações de Diplomacia Naval estão associadas tanto à agenda realista quanto à liberal. Diante dessas conclusões, consolidamos os conceitos teóricos necessários à análise deste trabalho.

3 O MAR DO SUL DA CHINA

Após um delineamento do arcabouço teórico da Diplomacia Naval, iremos abordar no presente capítulo os aspectos mais relevantes do Mar do Sul da China (MSC), também conhecido como Mar Meridional, de forma a contextualizar as disputas de interesses na região as quais servirão de base para a compreensão e análise do próximo capítulo.

O Mar da China Meridional cobre uma área de cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados e é pontilhada por numerosas ilhas, ilhotas, recifes, bancos de areia e rochas, organizadas em quatro grupos principais: Ilhas Paracel, Ilhas Pratas, Ilhas Zhongsha e Ilhas Spratly (Gao; Jia, 2013).

Essa área marítima é palco de múltiplas disputas entre China, Vietnã, Filipinas, Malásia, Brunei e Taiwan. Cada um desses atores baseia suas reivindicações em uma variedade de fundamentos históricos e legais, e essas contendas incluem a soberania territorial sobre essas pequenas ilhas, bem como disputas jurisdicionais por áreas marítimas. (Beckman, *et al.*, 2013).

Ainda nesse contexto, devido à sua posição geográfica, a região é vital para o transporte marítimo mundial, representando uma parcela significativa do comércio no setor de petróleo e gás. Dessa forma, essa posição do Sudeste Asiático como ponte entre dois oceanos e entre os continentes da Ásia e Oceania confere à região uma identidade e importância significativa para o comércio internacional (Roy, 2016).

Um outro fator relevante e que contribui para ampliar a importância da região é a abundância de recursos naturais vivos e não vivos. Além da enorme atividade pesqueira, estima-se que a região é rica em estanho, manganês, cobalto e níquel (Roy, 2016). Ademais, estima-se uma reserva de 190 trilhões de pés cúbicos de gás natural e 11 bilhões de barris de petróleo (AMTI, 2024).

Essas disputas antigas são uma fonte contínua de fricção entre os Estados envolvidos, com um potencial alarmante e perigoso para escalada de conflitos, frequentemente classificando a região entre os principais pontos de tensão do Pacífico Asiático. Além da ameaça à paz e segurança regional e internacional, essas disputas comprometem os esforços de preservação e proteção do ambiente marinho único da região e dificultam a gestão sustentável dos recursos vivos vitais (Beckman; Townsend-Gault, *et al.*, 2013).

Este capítulo está dividido em três seções. Inicialmente, descreveremos um breve contexto histórico da ocupação das ilhas pelos principais atores. Passaremos, em seguida, a apresentar os aspectos legais baseados no Direito Internacional. Por fim, trataremos dos diversos interesses geopolíticos e estratégicos que contribuem para moldar o cenário de segurança e diplomacia na região.

3.1 CONTEXTO HISTÓRICO

Estrategicamente localizada entre o Sudeste Asiático, China e Taiwan (FIG. 4, ANEXO A), o MSC tem sido o epicentro de intensas disputas geopolíticas e conflitos territoriais por décadas. Nesta seção, abordaremos os fatores históricos nos quais os principais atores fundamentam suas reivindicações territoriais.

Essas disputas da China com seus vizinhos são principalmente em relação a três grupos de ilhas: as Ilhas Spratly, onde a disputa envolve as Filipinas, Taiwan, Brunei, Vietnã e Malásia; as Ilhas Paracel, disputadas principalmente pelo Vietnã; e o Recife de Scarborough com as Filipinas, embora existam outras áreas de conflito menos relevantes, como as Ilhas Pratas, ocupada por Taiwan, e o Banco Macclesfield, (Giraud, 2017).

As reivindicações de soberania da China baseiam-se em descobertas históricas e ocupações que remontam à dinastia Song no século XII, com referências continuadas durante as dinastias Ming (1368 - 1644) e Qing (1644 - 1912). Registros indicam que marinheiros chineses descobriram as Ilhas Spratly há mais de 2.100 anos, e a China afirma ter exercido jurisdição sobre elas desde a dinastia Ming (Roy, 2016).

A China, junto com Taiwan e Vietnã, afirma ter direito às Ilhas Paracel, baseando-se em diversos usos históricos e descobertas passadas. Do século 19 até o início do século 20, a China reivindicou as Ilhas Paracel sem estabelecer uma ocupação efetiva (Roy, 2016). Em 1909, o governo chinês realizou expedições às Ilhas Paracel, incorporando-as formalmente em seus mapas pela primeira vez. (Hayton, 2014).

Cabe-se ressaltar, que antes do século 20, o Mar Meridional não despertava grande interesse entre os possíveis reclamantes¹². Na década de 1930, a França

¹² Chamaremos de reclamante o Estado que possui alguma disputa territorial ou marítima com um segundo Estado.

reivindicou as Ilhas Paracel e Spratly, e durante a Segunda Guerra Mundial, o Japão assumiu o controle da região. Com a saída do Japão após a guerra, a importância do MSC foi gradualmente reconhecida pelos Estados vizinhos (Roy, 2016).

Em 1946, conforme a Declaração do Cairo¹³ e a Proclamação de Potsdam¹⁴, a China recuperou as Ilhas Paracel e Spratly do Japão, não havendo reação do Vietnã ou de qualquer outro Estado e o contingente naval chinês ergueu marcadores de pedra nas Ilhas Woody, pertencente ao arquipélago de Paracel, e Itu Aba, pertencente às Spratly (Gao; Jia, 2013).

Nesse contexto, quando os Comunistas sob o comando de Mao Tsé-Tung (1893 - 1976) derrotaram os Nacionalistas na guerra civil e estabeleceram a República Popular da China (RPC), o novo governo em Pequim publicou um atlas em 1948, desenhando uma “linha de 11 traços”¹⁵ para indicar seu domínio sobre o Mar da China Meridional (Kenny, 2024).

Em 1953, dois traços foram removidos da linha de 11 traços, resultando na linha de nove traços, conforme Figura 4, que apareceu nos atlas chineses a partir desse ano. Posteriormente, em 1956, a China reiterou sua reivindicação às Ilhas Paracel e Spratly, afirmando que eram territórios chineses recuperados após a rendição do Japão (Gao; Jia, 2013).

É amplamente aceito que as tensões na região começaram a surgir no final da década de 1960, quando se percebeu o potencial de petróleo e gás natural na área. A situação mudou rapidamente no início dos anos 1970. Em julho de 1971, as Filipinas declararam posse do grupo de Ilhas Kalayaan, pertencentes as Ilhas Spratly. Em janeiro de 1974, a China retomou as Ilhas Paracel após um curto conflito com a então República do Vietnã (Vietnã do Sul), que anteriormente havia anunciado a inclusão de mais de dez ilhas e ilhotas das Ilhas Spratly em seu território (Gao; Jia, 2013).

Em abril de 1975, três semanas antes da queda de Saigon, Hanói ocupou seis das Ilhas Spratly para evitar que caíssem nas mãos chinesas. Ademais, a disputa

¹³ A Declaração de Cairo (1943) estipulou, entre outras coisas, que o Japão deveria entregar todas as ilhas do Pacífico adquiridas desde 1914, retroceder Manchúria, Formosa (Taiwan) e as Ilhas Pescadores para a China, e renunciar a todos os outros territórios "tomados pela violência e ganância" (Britannica, 2024a).

¹⁴ A Proclamação de Potsdam (1945) delineou os termos de rendição japonesa na segunda Guerra Mundial (Britannica, 2024b).

¹⁵ Introduzida em 1947 pelos Nacionalistas (Kuomintang) sob Chiang Kai-shek, durante a Guerra Civil Chinesa (1945–49), o mapa que incluía a linha de 11 traços enfatizava a soberania chinesa e refletia o orgulho nacionalista após o que muitos chineses consideravam ter sido um século de humilhação por potências estrangeiras (Kenny, 2024).

entre Pequim e Hanói sobre as ilhas tornou-se pública em novembro de 1975, quando o jornal chinês Guangming Ribao criticou as reivindicações territoriais vietnamitas. Durante a década seguinte, a China consolidou suas posições nas Paracel, ampliando o porto e inaugurando uma pista de pouso na Ilha Woody em 1978 (Hayton, 2014).

O governo vietnamita emitiu dois livros brancos, um em 1979 e outro em 1982, contendo evidências históricas sobre a soberania do Vietnã nos arquipélagos de Paracel e Spratly. Essa reivindicação baseia-se nos direitos de sucessão como herdeiro do regime colonial francês, que primeiro ocupou as Ilhas Spratly em 1933. Ainda nesse período, a Malásia publicou um mapa, em 1979, no qual definia suas águas territoriais e sua área de plataforma continental, consequentemente reivindicando todas as ilhas emergentes como suas (Roy, 2016).

Após quase uma década de relativa inação, as disputas ressurgiram em 1988 quando Pequim avançou nas Ilhas Spratly e ocupou à força o Recife Johnson, resultando na morte de dezenas de marinheiros vietnamitas. As tensões diminuíram por alguns anos, mas aumentaram novamente em 1995, quando Pequim construiu bunkers sobre o Recife Mischief, no mesmo arquipélago, após uma concessão de petróleo pelas Filipinas (Mirski, 2015).

Essa ocupação do Recife Mischief pela China, afetou diretamente as águas reivindicadas por um membro da ASEAN¹⁶ pela primeira vez, gerando preocupação entre países como Malásia, Brunei, Indonésia e Cingapura. A ASEAN emitiu uma declaração de preocupação, mas sem impacto prático. A ocupação foi vista como uma jogada estratégica dentro da política chinesa de tomar e depois negociar (Hayton, 2014).

Em antecipação à ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a China promulgou sua Lei sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua em 25 de fevereiro de 1992. O Artigo 2 dessa lei inclui no território terrestre da China os quatro grupos de ilhas no Mar da China Meridional, além de outras ilhas, aos quais se aplica a zona territorial de 12 milhas náuticas da China (Gao; Jia, 2013).

¹⁶ A Associação das Nações do Sudeste Asiático, ou ASEAN, foi estabelecida em 8 de agosto de 1967 em Bangkok, Tailândia, com a assinatura da Declaração de Bangkok pelos países fundadores da ASEAN: Indonésia, Malásia, Filipinas, Cingapura e Tailândia. Brunei juntou-se à ASEAN 1984, seguido pelo Vietnã em 1995, Laos e Mianmar em 1997, e Camboja em 1999, formando os dez Estados Membros da ASEAN que conhecemos hoje (ASEAN, 2024).

Podemos, portanto, constatar que as disputas na região se intensificaram a partir da metade do século 20 e continuam até os dias de hoje. Entretanto, iremos abordar essas disputas mais recentes na próxima seção com um enfoque nos aspectos legais a partir da CNUDM.

3.2 OS ASPECTOS LEGAIS

A presente seção visa analisar a aplicação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar como um instrumento jurídico para a resolução desses conflitos, compreendendo as origens e objetivos da CNUDM, seus princípios fundamentais e sua relevância para as disputas no Mar do Sul da China. Além disso, serão abordadas as posições dos países envolvidos em relação à convenção e os mecanismos de resolução de disputas previsto.

A CNUDM foi adotada em 1982 e entrou em vigor em 1994. Seus principais objetivos são estabelecer um conjunto abrangente de regras para o uso do mar, garantir a conservação dos recursos marinhos e promover a cooperação internacional no uso sustentável dos oceanos. Além disso, a convenção busca estabelecer direitos e responsabilidades dos Estados em relação aos seus espaços marítimos, incluindo a delimitação de fronteiras marítimas e a prevenção da poluição marinha. As origens da CNUDM remontam às crescentes preocupações sobre a exploração desregulada dos recursos marinhos e à necessidade de um quadro legal para lidar com questões relacionadas aos oceanos (UN, 1998).

Ainda nesse contexto, os princípios fundamentais da CNUDM incluem a soberania dos Estados costeiros sobre suas águas territoriais, o direito de passagem inocente para navios estrangeiros, a jurisdição exclusiva dos Estados costeiros sobre a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) até 200 milhas náuticas (MN) da costa e a proteção do meio ambiente marinho. Além disso, a Convenção estabelece os princípios da equidistância e da linha reta para delimitação de fronteiras marítimas entre Estados vizinhos, visando promover a cooperação e a resolução pacífica de disputas (Brasil, 1995).

Esses princípios são fundamentais para a compreensão das reivindicações no Mar do Sul da China, uma vez que orientam as posições dos países envolvidos e servem como base para a aplicabilidade da Convenção na região. A CNUDM também

define três conceitos importantes e que afetam diretamente as disputas no MSC: ilha¹⁷, rochedo¹⁸ e “baixio a descoberto”¹⁹. As ilhas geram um mar territorial de 12 MN e uma ZEE de 200 MN, os rochedos geram apenas um mar territorial de 12 MN e os baixios não geram nenhum direito (Hayton, 2014).

É importante ressaltar que, embora os países envolvidos nas disputas do MSC tenham ratificado a CNUDM, eles possuem diferentes posições em relação ao tema (FIG. 5, ANEXO A). Enquanto a China argumenta que as ilhas em disputa são historicamente suas, e que, portanto, não estão sujeitas à Convenção, as Filipinas, Vietnã, Malásia e Brunei defendem que a CNUDM deve ser o principal instrumento para a resolução das disputas. Taiwan, por sua vez, segue a posição da China e não reconhece a jurisdição da convenção sobre as disputas na região (Tanaka, 2019).

Após depositar seu instrumento de ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 7 de junho de 1996, a China reafirmou sua soberania sobre todos os seus arquipélagos e ilhas listados no Artigo 2 da sua Lei sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua de 1992, enfatizando sua tese do direito pela ocupação histórica (Gao; Jia, 2013).

De modo geral, a CNUDM prevê uma resolução pacífica de controvérsias de acordo com a escolha dos Estados. O uso do Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM) é preferencial, mas a Corte Internacional de Justiça também pode ser selecionada. A criação de um tribunal arbitral também é uma opção quando não há consenso, com decisões vinculativas (Brasil, 1995). A Carta das Nações Unidas (1945) ressalta no parágrafo 1º do artigo 33 que:

As partes em uma controvérsia, que possa vir a constituir uma ameaça, à paz e à segurança internacionais, procurarão, antes de tudo, chegar a uma solução por negociação, inquérito, mediação, conciliação, arbitragem, solução judicial, recurso a entidades ou acordos regionais, ou a qualquer outro meio pacífico à sua escolha (Brasil, 1945).

Ainda nesse sentido, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar espera que os reclamantes cheguem a um acordo bilateral sobre a delimitação marítima antes de apresentar um caso ao TIDM ou a outro tribunal internacional. No

¹⁷ “Uma ilha é uma formação natural de terra, rodeada de água, que fica a descoberto na preamar.”

¹⁸ “Os rochedos que, por si próprios, não se prestam à habitação humana ou a vida econômica não devem ter zona econômica exclusiva nem plataforma continental.”

¹⁹ “Um “baixio a descoberto” é uma extensão natural de terra rodeada de água, que, na baixa-mar, fica acima do nível do mar, mas que submerge na preamar.”

entanto, a convenção falha em fornecer orientação precisa sobre como alcançar uma solução equitativa, levando os Estados a interpretarem as disposições da CNUDM de acordo com seus próprios interesses (Odeyemi, 2015)

Antes mesmo, da ratificação da CNUDM, a Declaração da ASEAN sobre o Mar do Sul da China de 1992 enfatizou a necessidade de resolver todas as questões de soberania e jurisdição relacionadas ao Mar Meridional da China por meios pacíficos, sem recorrer à força e instou todas as partes envolvidas a exercerem moderação com o objetivo de criar um clima positivo para a eventual resolução das disputas (Tanaka, 2019).

A Declaração ASEAN-CHINA sobre a Conduta das Partes no Mar do Sul da China, assinado em 2002, foi um outro mecanismo regional de solução de disputas, compatível com as disposições da CNUDM, no qual destacou a importância de resolver conflitos de maneira pacífica e de promover um ambiente de diálogo e cooperação para a resolução das disputas (Gau *et al.*, 2014).

Apesar das disposições internacionais, as disputas no MSC continuam contenciosas, com vários incidentes envolvendo China, Vietnã e Filipinas ao longo dos anos. Quando Malásia e Vietnã solicitaram à ONU a extensão de suas plataformas continentais em 2009, Pequim contestou tais solicitações, alegando violação de sua soberania e enviou o mapa com a Linha de Nove Traços, provocando objeções de outros países do Sudeste Asiático (Hawksley, 2018). Em 2011, um acordo preliminar foi alcançado entre China, Vietnã, Filipinas, Camboja, Malásia e Brunei, mas não proporcionou uma solução duradoura, refletindo as falhas da convenção em abordar efetivamente os aspectos de segurança das disputas marítimas (Odeyemi, 2015).

Em 2013, as Filipinas, indignadas com a interferência da China no Recife de Scarborough, recorreram ao Tribunal Permanente de Arbitragem em Haia. Três anos depois, o tribunal declarou a Linha de Nove Traços inválida sob a Convenção da ONU sobre o Direito do Mar, favorecendo as Filipinas em quase todos os aspectos e afirmando que a China precisava respeitar os direitos e liberdades das Filipinas nas áreas disputadas. (Hawksley, 2018)

A posição do Tribunal na arbitragem foi marcada por dois elementos principais: manter a integridade da CNUDM e prevenir o unilateralismo no mar. Isso foi exemplificado pela interpretação do Tribunal de que a Convenção prevalece sobre direitos históricos ou soberanos que excedam os limites impostos. A interpretação permitiu ao Tribunal exercer sua jurisdição de forma eficaz, separando disputas de

atribuição marítima de disputas de delimitação territorial e marítima, e reconhecendo o direito das Filipinas de apelar à uma corte em relação à violação das obrigações ambientais (Tanaka, 2019).

Em dezembro de 2022, Indonésia e Vietnã finalizaram a delimitação de suas ZEE após 12 anos de negociação. Baseados na CNUDM, esse acordo tem significância simbólica, prática e estratégica. Anteriormente, os dois países tinham reivindicações sobrepostas em torno das ilhas Natuna. Essa delimitação ajudará a resolver problemas de pesca ilegal e fortalecerá a cooperação marítima. Esse acordo também desafia as reivindicações territoriais da China e pode incentivar outros Estados do Sudeste Asiático a resolverem suas disputas marítimas bilateralmente (Tran, 2023).

De forma a reforçar sua postura oficial a respeito da soberania na região, a China lançou, em 2023, uma versão atualizada de seu mapa territorial oficial, adicionando um traço extra à linha de nove traços, criando uma "linha de dez traços". O novo mapa inclui a ilha de Taiwan e a maioria das Ilhas Spratly, violando a determinação do tribunal de Haia e a CNUDM. Essa atualização provocou rejeição imediata dos membros da ASEAN, incluindo Indonésia, Malásia, Filipinas e Vietnã, além de manifestações de descontentamento da Índia, Japão e Taiwan (Zhou, 2023).

Isto posto, podemos constatar que a aplicação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar nas disputas no Mar do Sul da China destaca tanto sua relevância como instrumento jurídico internacional quanto suas limitações diante das diferentes interpretações e reivindicações dos países envolvidos. Embora a arbitragem do Tribunal Permanente de Haia tenha reforçado a integridade da CNUDM e invalidado a Linha de Nove Traços da China, a implementação efetiva das resoluções continua desafiadora, evidenciando a necessidade de um compromisso contínuo com a cooperação pacífica e a resolução negociada de conflitos para garantir a estabilidade na região.

Na próxima seção, serão abordados os principais pontos de interesse na região, os quais possuem um enorme potencial de ampliar as disputas entre os Estados costeiros com a possibilidade de gerar uma instabilidade global.

3.3 INTERESSES GEOPOLÍTICOS E ESTRATÉGICOS

A grande importância geopolítica e estratégica do MSC é, de fato, devido à sua extensa área marítima com amplos interesses para diversos atores internacionais. Estima-se que um terço do comércio global passa por essas águas, incluindo recursos vitais como petróleo e gás natural para a economia de muitos países asiáticos. Além disso, a região é rica em recursos pesqueiros e possui potenciais reservas de hidrocarbonetos submersos. Essas características transformam o MSC em uma das regiões mais disputadas do mundo. Dito isto, iremos analisar nesta seção os principais interesses geopolíticos e estratégicos da região.

Primeiramente, destaca-se a importância da região por seus recursos naturais. É uma área de biodiversidade globalmente significativa, abrigando habitats de recifes que suportam pelo menos 3.365 espécies conhecidas de peixes. Apesar de sua pequena extensão no âmbito global, esta região fornece cerca de 12% da captura mundial de pescados, avaliada em mais de US\$ 21 bilhões por ano (Schofield, 2017).

Além disso, a pesca na região provê cerca de 25% das necessidades de proteína para 500 milhões de pessoas e é responsável por 80% da dieta dos Filipinos (Roy, 2016). Esses recursos vivos são essenciais não apenas economicamente, mas também fornecem emprego para pelo menos 3,7 milhões de pessoas e são fundamentais para a segurança alimentar de centenas de milhões na região (Schofield, 2017).

Além dos recursos vivos, um segundo ponto que merece destaque são os recursos naturais não vivos. Há especulações sobre significativos recursos energéticos no leito marinho. Em 2013, fontes dos EUA estimaram aproximadamente 11 bilhões de barris de petróleo e 190 trilhões de pés cúbicos de gás. Estimativas chinesas são ainda mais altas, com a Companhia Nacional de Petróleo Offshore da China estimando 125 bilhões de barris de petróleo e 500 trilhões de pés cúbicos de gás em 2012 (Schofield, 2017). Se as estimativas chinesas estiverem corretas, esta região teria mais petróleo do que qualquer área do mundo, exceto a Arábia Saudita. Alguns observadores chineses chamam o MSC de "segundo Golfo Pérsico" (Kaplan, 2014).

O terceiro elemento analisado é a importância da região para o comércio internacional. Nesse aspecto, o MSC é crucial, pois contém importantes rotas marítimas globais, sendo que cerca de 80% das importações chinesas transitam por

essas águas. Ademais, toda a região, incluindo a Coreia do Sul e o Japão, depende da liberdade de navegação para os navios que transportam mercadorias de diversas partes do mundo. Em termos de commodities, 70% do comércio global de petróleo passa pelo estreito de Malaca, próximo às águas de Cingapura, na entrada do Mar do Sul da China (Giraudo, 2017).

Ainda nesse aspecto, o Mar Meridional funciona como uma passagem vital entre os oceanos Índico e Pacífico Ocidental, onde rotas marítimas globais se conectam. Desta forma, se torna central para a navegação da Eurásia, com destaque para os estreitos de Malaca, Sunda, Lombok e Makassar, onde mais da metade da tonelage anual da frota mercante mundial passa por esses pontos estratégicos, assim como um terço de todo o tráfego marítimo global (Kaplan, 2014). Kaplan também ressalta que o petróleo transportado pelo Estreito de Malaca através do Mar do Sul da China, é três vezes a quantidade que passa pelo Canal de Suez e quinze vezes a que transita pelo Canal do Panamá.

Em outubro de 2013, o presidente chinês Xi Jinping propôs a "Rota da Seda Marítima do Século 21" para fortalecer a cooperação China-ASEAN, utilizando a histórica Rota da Seda Marítima²⁰ como base. A implementação desta iniciativa reforça ainda mais a importância da região para o comércio internacional (Chang, 2018).

Por último, mas não menos relevante, destaca-se a importância da posição estratégica da região, que pode ser considerada assimétrica. Por um lado, para a China, ela se torna vital, pois serve como uma "janela" que limita a saída de seus meios navais para atingir os oceanos Índico e Pacífico. Em contrapartida, para Malásia, Filipinas, Indonésia e Taiwan, não assume essa mesma relevância, visto que esses países possuem acesso marítimo para fora do MSC (Giraudo, 2017). Os japoneses também demonstraram a importância estratégica da região durante a Segunda Guerra Mundial, ao usar as Ilhas Spratly como uma base submarina (Roy, 2016).

Dentro dessa perspectiva, a região é estratégica tanto para a defesa do território chinês quanto para a projeção do seu Poder Militar e principalmente do seu Poder Naval para as águas azuis.

²⁰ A Rota da Seda Marítima remonta à dinastia Han (206 a.C – 220 d.C). No final da Dinastia Tang (618 - 906), as guerras bloquearam a Rota da Seda terrestre e o centro econômico da China se deslocou para o sul, tornando a rota marítima a principal via para o comércio exterior, substituindo a rota terrestre.

Nesse contexto, o território chinês se vê cercado por um conjunto de ilhas conhecido como “primeira cadeia de ilhas” ou “cinturão de ilhas” (FIG. 6, ANEXO A), conectando o arquipélago japonês, as Ilhas Ryukyu, Taiwan, o arquipélago filipino e as Ilhas Sunda. Essa cadeia de ilhas está interligada ao longo das áreas costeiras da China formando uma barreira entre o continente e o oceano, formando uma série de estreitos e canais essenciais. Ademais, esses acessos se tornam críticos para a segurança nacional e para o desenvolvimento econômico da China (Holmes; Yoshihara, 2018).

A primeira cadeia de ilhas ameaça a China de várias formas. Primeiramente, os principais estreitos e canais ao longo dessa cadeia estão sob controle de outros Estados, tornando o comércio marítimo chinês vulnerável a bloqueios nos pontos focais²¹. Um segundo ponto a destacar é que a cadeia de ilhas delimita as reivindicações territoriais e de recursos naturais da China, onde disputas marítimas com países vizinhos são frequentes. Por fim, a proximidade do continente à cadeia de ilhas expõe cidades costeiras chinesas a armas de precisão de longo alcance instaladas ao longo do arquipélago, mostrando a carência de profundidade estratégica das fronteiras marítimas chinesas (Holmes; Yoshihara, 2018).

Diante destas considerações, podemos concluir que o vasto potencial em recursos naturais, vivos e não vivos, atrelados à importância da região para o comércio global além da sua posição estratégica para a defesa do território chinês, fazem com que a China adote uma postura mais assertiva na região de forma a garantir seus interesses.

3.4 CONCLUSÕES PARCIAIS

Inicialmente, buscamos neste capítulo contextualizar o leitor com os principais fatores de disputas na região do Mar do Sul da China. Apoiados pelo contexto histórico, pode-se observar os argumentos utilizados pelos Estados reclamantes nas disputas por territórios e zonas marítimas numa área com grande potencial de recursos naturais.

De fato, a importância estratégica da região e a descoberta de reservas de petróleo e gás transformaram essas águas em uma área instável devido aos conflitos

²¹ Denominados ‘choke points’ na língua inglesa.

de interesses dos países. Por um lado, a China alega o seu direito histórico de ocupação das ilhas, tentando impor o seu mapa das nove linhas, por outro lado, os demais países utilizam o Direito Internacional por meio da CNUDM para legitimar sua soberania sobre as áreas em disputa.

Em resumo, nessa disputa entre o direito histórico defendido por Pequim e o direito baseado nas regras estipuladas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o Tribunal Permanente de Arbitragem em Haia favoreceu as Filipinas em seus pleitos. Embora a China tenha saído derrotada nessa disputa, ela não reconheceu a decisão, evidenciando a falta de um mecanismo internacional para aplicar essas decisões.

Além disso, ressaltou-se a maior importância para a China dessa região no aspecto estratégico de segurança e defesa do seu território. Dominar as cadeias de ilhas é crucial para a China quebrar o cerco percebido, garantir seus interesses marítimos e projetar poder. Dadas essas circunstâncias, a China adotou uma postura mais assertiva militarizando a região.

No próximo capítulo iremos analisar essa postura adotada pela China, com um enfoque na Diplomacia Naval adotada pela Marinha do Exército de Libertação Popular (PLAN).

4 DIPLOMACIA NAVAL NO MAR DO SUL DA CHINA

O presente capítulo tem como propósito relacionar os conceitos teóricos apresentados no Capítulo 2 com as ações adotadas pela China em seu Mar Meridional, visando avaliar os campos da diplomacia naval predominantes utilizados pela China e como ela está enfrentando os novos desafios do século 21.

Desta forma, serão analisados na primeira seção a evolução da estratégia marítima chinesa no século 21 que levou à expansão da indústria naval e conseqüentemente uma significativa transformação na PLAN. Em seguida, na segunda seção buscaremos analisar a evolução ao longo dos anos das ações de Diplomacia Naval da China na região. Na terceira seção deste capítulo, analisaremos como a China vem enfrentando os novos desafios apresentados no capítulo teórico. Por último, faremos uma síntese dos principais pontos analisados.

4.1 A EVOLUÇÃO DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA DA CHINA

A estratégia marítima da China no século 21 vem se transformando significativamente, refletindo a crescente importância do seu poder naval. Esta evolução está intrinsecamente ligada aos objetivos econômicos, militares e geopolíticos do país, destacando a ascensão da China como uma potência marítima. Nesta seção iremos explorar as principais mudanças e fatores que moldaram essa estratégia ao longo dos últimos anos.

O Almirante Wu Shengli, Comandante da PLAN entre 2006 e 2017, construiu um argumento poderoso para justificar porque a China deve se aventurar no mar. Ele enquadra seu argumento no contexto do "século de humilhação", dizendo que na história moderna, a China sofreu mais de 470 invasões vindas do mar. Percebeu ainda que a ausência de uma conscientização marítima permitiu essa fraqueza e concluiu que somente uma marinha forte permitirá o crescimento da nação (Holmes; Yoshihara, 2018).

Embora Xi Jinping tenha sido o líder mais notável da China nos últimos anos, ele é apenas o mais recente de cinco gerações de líderes do Partido Comunista Chinês (PCC) que buscaram consolidar o poder marítimo. Mesmo sob a liderança de Mao Tsé-Tung, os comunistas chineses já reconheciam a importância estratégica da

marinha. Os esforços para reduzir a lacuna entre a indústria naval atrasada da China e suas crescentes necessidades militares e comerciais no mar começaram bem antes de Xi. A atual situação marítima da China deve-se muito aos investimentos realizados pelos seus líderes, revelando uma longa trajetória de valorização da estratégia marítima (Holmes; Yoshihara, 2018).

Hu Jintao, presidente da República Popular da China (RPC) entre 2003 e 2013, deu os primeiros passos para transformar a marinha da China em uma força global. Hu destacou a importância dos oceanos para o comércio internacional e como fonte de recursos estratégicos, sublinhando a necessidade de defender tanto os interesses de soberania quanto os de desenvolvimento econômico do país (Holmes; Yoshihara, 2018).

Durante o governo de Hu, Pequim enviou sua primeira força naval para patrulhas antipirataria no Golfo de Aden em 2008 e realizou operações expedicionárias inéditas, como a evacuação de cidadãos chineses da Líbia em 2011, demonstrando assim, o início das ações de diplomacia cooperativa em um contexto internacional. Hu vinculou explicitamente a PLAN às novas missões históricas, enfatizando sua importância em defender a soberania e os direitos marítimos da China. Em seu relatório ao 18º Congresso do Partido, em 2012, afirmou a intenção de transformar a China em uma “grande potência marítima” (Holmes; Yoshihara, 2018).

Essa afirmação não foi apenas mais um objetivo na lista de Hu Jintao. Os relatórios de trabalho do Congresso do Partido são análises dos cinco anos anteriores de liderança e refletem o consenso do partido sobre a agenda política para os próximos cinco anos. Hu também anunciou outro objetivo diretamente relacionado à meta de se tornar uma "potência marítima", que era a construção de uma força militar compatível com a posição internacional da China (McDevitt, 2020).

Essas diretrizes foram aprimoradas por Xi Jinping, sucessor de Hu, que em seu primeiro relatório de trabalho como secretário-geral, no 19º Congresso do Partido em 2017, definiu o termo "compatível com a posição internacional da China" como "classe mundial" e fez a seguinte declaração:

Faremos da nossa missão assegurar que, até 2035, a modernização de nossa defesa nacional e de nossas forças esteja basicamente concluída; e que, até meados do século 21, as forças armadas de nosso povo estejam

totalmente transformadas em forças de classe mundial (McDevitt, 2020, p. 16, tradução nossa)²².

Cabe salientar que essa mudança de postura estava oficializada desde 2015, quando a China divulgou seu Livro Branco de Defesa com sua estratégia militar futura, destacando a necessidade de desenvolver uma força naval moderna para salvaguardar sua soberania, direitos marítimos, segurança de rotas estratégicas e interesses no exterior, além de participar da cooperação marítima internacional (Giraud, 2017).

Nesse contexto, podemos dividir os objetivos do poder naval da China em três categorias principais. O primeiro é o de gerenciar, controlar e dissuadir eficazmente áreas marítimas específicas para se tornar uma potência regional dominante. O segundo objetivo é poder exercer forte influência política na ordem marítima internacional e nos assuntos marítimos regionais e globais. O último é utilizar de maneira eficaz os recursos e as águas dentro e além de sua jurisdição para se tornar uma potência econômica marítima internacional (Bo, 2020).

De forma a atingir esses objetivos e se tornar uma potência marítima, foram realizados pesados investimentos na construção naval, transformando a PLAN em uma Marinha global. Desde o início dos anos 2000, foram incorporadas novas classes de destróieres, fragatas e corvetas construídas em território chinês. Destacam-se o destróier Tipo 052D Luyang III, a fragata Tipo 054A Jiangkai II e a corveta Tipo 056 Jiangdao, que entraram em produção em série (Holmes; Yoshihara, 2018).

Em pouco mais de uma década desde que a China começou a comissionar esses navios de guerra modernos, ocorreu uma transformação na PLAN, evoluindo de uma força de defesa costeira baseada em tecnologias obsoletas da era soviética para uma força naval moderna com capacidade de operar a longas distâncias e por longos períodos (Holmes; Yoshihara, 2018). Essas mudanças ampliaram a capacidade da marinha de manter presença em áreas disputadas e influenciar as decisões de líderes estrangeiros. Em 2016, a PLAN comissionou vinte e três novos navios de superfície, enquanto a Marinha dos EUA comissionou apenas seis (Martinson, 2018).

²²Do original: We will make it our mission to see that by 2035, the modernization of our national defense and our forces is basically completed; and that by the mid-21st century our people's armed forces have been fully transformed into world-class forces.

O Almirante Shen Jinlong, comandante da PLAN entre 2017 e 2021, destacou que a proeminência da marinha aumentou desde o início do século 21 devido ao crescimento econômico da China, seu status internacional, novas preocupações de segurança e prioridades estratégicas globais. A indicação mais clara dessa nova proeminência é o desenvolvimento de uma marinha de águas profundas. Em 26 de abril de 2017, a PLAN lançou seu segundo porta-aviões, Shandong, no estaleiro de Dalian (Li, 2023).

Para corresponder ao status de superpotência econômica, a marinha chinesa adquiriu mais navios, aprimorou sua tecnologia e realizou exercícios navais frequentes. Em 2020, a PLAN contava com 240.000 oficiais e marinheiros, uma força de combate de 350 navios de superfície e submarinos. Ademais, a marinha chinesa também contava com 15.000 fuzileiros navais e 26.000 membros da aviação naval, com 690 aeronaves. Seu deslocamento totalizou 1,82 milhão de toneladas em 2019, tornando-a a segunda maior marinha do mundo, superada apenas pela Marinha dos EUA. Além disso, a PLAN continua sua expansão na década de 2020, comissionando novos navios de guerra e construindo mais instalações navais (Li, 2023).

Percebemos nesta seção a importância da evolução da Estratégia Marítima da China que claramente ampliou as capacidades do país de atingir seus objetivos políticos e estratégicos por meio da Diplomacia Naval. De fato, ao realizar missões internacionais de combate à pirataria e missões humanitárias, a PLAN inicia uma nova era de Diplomacia Naval Cooperativa. Outrossim, ao tornar-se uma Marinha Global, ampliando seus meios e capacidades, o Poder Naval chinês passa a exercer plenamente a Diplomacia Persuasiva e Coercitiva, principalmente nas áreas de disputas territoriais.

Assim, concluído esse breve histórico da evolução da estratégia marítima chinesa e conseqüentemente da sua marinha, passamos à análise de como a China atua por meio da Diplomacia Naval no MSC.

4.2 AÇÕES DA DIPLOMACIA NAVAL CHINESA

À luz dos aspectos constatados na seção anterior, passaremos a analisar as ações de Diplomacia Naval realizadas pela China em seu mar meridional.

O papel da Diplomacia Naval chinesa tem se tornado cada vez mais importante,

dado sua ascensão como potência global e regional. Nos últimos anos, a China demonstrou uma capacidade de desdobrar forças navais, juntamente com um desejo crescente de proteger suas águas jurisdicionais. Além disso, a China tem mostrado uma disposição para usar um amplo conjunto de instrumentos diplomáticos a fim de alcançar seus objetivos estratégicos. Esses fatores combinados destacam a relevância da diplomacia naval chinesa no cenário internacional contemporâneo (Mière, 2014).

Antes de iniciarmos a análise das ações de Diplomacia Naval, faz-se mister ressaltar que essas ações são executadas não só pela Marinha chinesa, mas também por todo os componentes do seu Poder Marítimo, oficiais e não oficiais (Holmes; Yoshihara, 2018). Como parte da frota nacional, além da PLAN, a China possuía cinco agências de aplicação da lei no mar, conhecidas como os “5 Dragões” e em 2013, Xi Jinping unificou essas agências na Guarda Costeira da China (CCG) de forma a melhorar a eficiência operacional, centralizar o comando e integrar funções de aplicação da lei marítima. Essa reforma melhorou a capacidade da China de impor suas reivindicações marítimas e aumentar sua presença no mar (McDevitt, 2020).

Ainda nesse contexto, a China dispõe de um componente não oficial do Poder Marítimo que é Milícia Marítima, chamada oficialmente por Milícia Marítima das Forças Armadas do Povo (PAFMM). Composta por barcos pesqueiros tradicionalmente guarnecidos por trabalhadores civis da indústria marítima, a PAFMM tem se tornado mais profissionalizada e militarizada, recrutando ex-militares e desempenhando funções importantes em campanhas militares e incidentes coercitivos no MSC (McDevitt, 2020). Na medida em que a PAFMM se integra com PLAN e a CCG, forma um sistema de defesa em três camadas visando proteger os direitos e interesses marítimos da China. O Almirante McDevitt da Marinha dos Estados Unidos definiu a Milícia Marítima como:

A Milícia Marítima das Forças Armadas do Povo (PAFMM) é uma força organizada, desenvolvida e controlada pelo Estado, operando sob uma cadeia de comando militar direta para conduzir atividades patrocinadas pelo Estado chinês. A PAFMM é organizada e financiada localmente, mas responde ao topo da burocracia militar da China: o seu comandante em chefe, Xi Jinping (McDevitt, 2020, p. 229, tradução nossa)²³.

²³Do original: The People’s Armed Forces Maritime Militia (PAFMM) is a state-organized, -developed, and -controlled force operating under a direct military chain of command to conduct Chinese state-sponsored activities. The PAFMM is locally organized and resourced but answers to the very top of China’s military bureaucracy: the commander in chief, Xi Jinping.

Dito isto, iremos analisar a evolução dessas ações de Diplomacia Naval realizadas por esses componentes, destacando-as conforme as três categorias citadas no Capítulo 2: **Diplomacia Cooperativa, Diplomacia Persuasiva e Diplomacia Coercitiva.**

4.2.1 Ações Cooperativas

Primeiramente, podemos citar como uma operação da PLAN de Diplomacia Cooperativa, além das missões humanitárias e de combate a pirataria citadas anteriormente, o envio do navio hospital chinês Peace Ark à África em 2010, visitando Djibouti, Quênia e Tanzânia, onde a tripulação forneceu assistência médica às populações locais. Embora a missão pareça altruísta, ela também serve aos interesses diplomáticos da China, transmitindo uma mensagem de paz, construindo influência e fortalecendo parcerias (Mièrè, 2014).

Outro exemplo claro de uma ação cooperativa, foi a participação da China no Fórum da Guarda Costeira do Pacífico Norte (NPCGF) que reuniu as guardas costeiras do Canadá, China, Japão, Rússia, Coreia do Sul e EUA com o intuito de melhorar a segurança marítima e compartilhar conhecimentos. Envolvendo dois países da OTAN, dois fortes aliados dos EUA na Ásia Oriental além de China e Rússia, o evento contribuiu para a construção de laços entre os Estados que muitas vezes desconfiam uns dos outros no domínio marítimo (Mièrè, 2014).

Desde 2003, a China tem realizado exercícios conjuntos regularmente. A PLAN tem conduzido exercícios bilaterais ou multilaterais com as marinhas de países como Índia, França, Reino Unido, Austrália, Tailândia, EUA, Rússia, Japão, Nova Zelândia e Vietnã. Em 2007 e 2009, a PLAN participou de exercícios organizados pela Marinha do Paquistão e, em 2007, participou de um exercício conjunto nas águas de Singapura no âmbito do Simpósio Naval do Pacífico Ocidental. Em 2010, a China realizou treinamentos conjuntos com a Tailândia pela primeira vez (Rowlands, 2019).

Além de visitas a portos e exercícios ocasionais, a China começou a desenvolver diálogos estratégicos com países importantes para a segurança internacional, como Reino Unido, Austrália, África do Sul e Japão. A PLAN também realizou patrulhas conjuntas no Golfo de Tonkin com a Marinha do Vietnã. Essas

ações foram claramente intencionais, demonstrando uma atitude proativa e aberta à cooperação internacional (Rowlands, 2019).

Como se pode depreender, essas ações cooperativas mostram claramente uma estratégia de *soft power* da China ao estreitar laços com outros atores internacionais. Embora essas ações não tenham sido executadas exclusivamente no Mar do Sul da China, escopo desse trabalho, o efeito político e diplomático alcançado influenciam diretamente nos atores dessa região.

É oportuno reiterar que essas ações cooperativas com os países vizinhos são fundamentais para garantir a segurança necessária às linhas de comunicações marítimas com ênfase na Rota da seda Marítima do Século 21.

4.2.2 Ações Persuasivas

No tocante a diplomacia persuasiva, embora menos destacada do que as formas cooperativas e coercitivas, também tem sido empregada pela PLAN no Leste Asiático desde o início do século 21. Um exemplo notável ocorreu em 2013, quando Pequim enviou um navio anfíbio Tipo 071 ao Banco James, disputado pela Malásia e China. Este ato, que incluiu uma cerimônia de comprometimento com a soberania nacional, foi destinado a demonstrar a capacidade e presença da Marinha da China, enfatizando a habilidade de projetar força a longas distâncias e reivindicar territórios disputados no Mar do Sul da China (Mièrè, 2014).

O desfile naval do sexagésimo aniversário da Marinha chinesa, em abril de 2009, foi um outro exemplo de ação persuasiva, pois sem emitir ameaças, a robusta parada com 52 navios, incluindo a primeira aparição pública do submarino nuclear Tipo 092, apresentou o novo poderio naval da China e indicou às potências estrangeiras, como Japão e EUA, que a PLAN não deve ser subestimada (Mièrè, 2014).

No ano seguinte, a China realizou seu primeiro exercício no Mar Meridional envolvendo suas três frotas, demonstrando assim suas novas capacidades navais. Esse exercício serviu tanto como um ato de persuasão para mostrar sua força naval, quanto como uma forma de coerção, sugerindo que qualquer desafio à reivindicação da China sobre essas águas seria enfrentado por meio da força. A localização dos exercícios e a demonstração de poder militar foram mensagens claras tanto para os

países do Sudeste Asiático bem com para as demais nações com interesses na região (Mière, 2014).

Observa-se que a presença de pretextos diplomáticos em operações navais pode ser ambígua ou mal compreendida. Outrossim, as linhas entre a diplomacia coercitiva e persuasiva são frequentemente tênues, especialmente em exercícios navais que podem ser percebidos de ambas as maneiras, tornando difícil determinar se tais eventos são especificamente de coerção ou persuasão, ou até mesmo se são diplomáticos ou não (Mière, 2014).

4.2.3 Ações Coercitivas

As disputas marítimas e territoriais no MSC, apresentadas no capítulo 3, elevam a tensão na região, ampliando a necessidade do emprego de ações coercitivas por parte dos Estados. E nesse contexto, a coerção realizada por Pequim para garantir sua soberania na região se dá por meio do “*big-stick*” e do “*small-stick*”, sendo o primeiro representado pelos meios navais da PLAN e o segundo pelo conjunto da Guarda Costeira e Milícia Marítima, ou seja, são as forças militares e não militares, respectivamente (Holmes; Yoshihara, 2018).

Frente a essas tensões, desde 2007, a China intensificou sua assertividade marítima na região, confrontando navios de exploração vietnamitas e filipinos e cortando seus cabos. Esses atos serviram como mensagens claras para desencorajar a exploração de recursos disputados, apoiadas por campanhas diplomáticas para coagir empresas de petróleo e gás a não assinarem acordos com Estados do Mar do Sul da China (Mière, 2014).

Essa assertividade percebida das forças marítimas da China em sua região próxima tem envolvido principalmente navios de fiscalização levemente armados ou desarmados. As táticas são vistas como ameaçadoras, entretanto, ao usar esses navios não militares, a China sinaliza sua intenção de proteger sua soberania percebida sobre as ilhas disputadas, mas também seu desejo de evitar um conflito desnecessário e reduzir a possibilidade de escalada militar (Mière, 2014).

Merece menção, o caso do USNS *Impeccable*, em 2009, que foi desafiado por um navio de guerra da PLAN, um navio patrulha e embarcações pesqueiras a aproximadamente 120 km ao sul da Ilha de Hainan. A China alegou que a presença

do navio americano em sua ZEE violava as leis domésticas e internacionais, embora sua objeção legal fosse fraca, já que a CNUDM não impede atividades militares na ZEE. Esse evento demonstrou a disposição da China de usar a diplomacia coercitiva usando meios militares e não militares para transmitir mensagens políticas claras, evitando violência direta, mas utilizando ameaças implícitas (Rowlands, 2019).

Outro caso relevante do emprego de meios militares e civis foi exemplificado em 2012, quando a China assumiu o controle de fato do Recife de Scarborough após um impasse iniciado pelas Filipinas, que enviaram sua fragata BRP *Gregorio del Pilar* para prender pescadores chineses. A China respondeu com navios de patrulha não militares que impediram a fragata de se aproximar dos pesqueiros chineses, resultando em um impasse sem confronto direto, mas com um controle efetivo chinês da área (Mièrè, 2014).

Esses incidentes refletem uma combinação de ações planejadas e calculadas para evitar escalar a crise, demonstrando a eficácia da diplomacia coercitiva da China em proteger seus interesses marítimos (Mièrè, 2014). Pequim adotou a estratégia de confiar à diplomacia coercitiva aos meios não militares ou paramilitares reduzindo as chances de um desastre diplomático sem sacrificar os interesses chineses (Holmes; Yoshihara, 2018).

Cabe destacar que, embora as ações iniciais de coerção sejam realizadas pelas forças não militares ou paramilitares, essas forças possuem na sua retaguarda todo o poder de fogo dos navios de guerra, de forma a aumentar o nível da coerção caso necessário. Em outras palavras, a ação de coerção usada por Pequim, é aplicada em três camadas concêntricas, onde na primeira é empregada a PAFMM com seus barcos pesqueiros, a camada intermediária é composta pelos meios da Guarda Costeira e a última camada mais afastada é garantida pelos meios de superfície da PLAN (Holmes; Yoshihara, 2018).

Pelo exposto, fica evidenciado que a China faz uso de todo o espectro da Diplomacia Naval para garantir seus interesses e objetivos políticos na região do Mar do Sul da China. Desta forma, suas ações variam do *Soft Power* ao *Hard Power*, focando na cooperação para a garantia da segurança marítima e na persuasão e coerção para assegurar sua soberania nas áreas disputadas.

Acresça-se que, essas ações, orientadas pela nova estratégia marítima na qual buscava tornar a China uma Potência Marítima Global, permitiram à Pequim adaptar-

se, ampliando seus meios marítimos para enfrentar os desafios da diplomacia naval do século 21 citados no Capítulo 2.

4.3 CONCLUSÕES PARCIAIS

Em suma, neste capítulo nos propusemos a analisar a teoria da Diplomacia Naval com as ações da China no MSC. Ao longo das seções, destacamos a evolução da estratégia marítima chinesa no século 21 que serviram como base para entender suas ações de diplomacia naval.

Observamos que, a evolução da estratégia marítima chinesa foi impulsionada por uma combinação de objetivos econômicos, militares e geopolíticos. Investimentos significativos na PLAN e a transformação da marinha em uma força global foram fundamentais para permitir uma postura mais assertiva na região.

A análise das ações de diplomacia naval revelou um uso das três categorias: cooperativa, persuasiva e coercitiva, com uma combinação de *soft power* e *hard power* para assegurar sua soberania e influenciar a ordem marítima internacional. Observamos também, o uso da Guarda costeira e da Milícia Marítima, que evitaram uma escalada da crise em situações de disputas com atores externos. Essas estratégias mostraram como Pequim tem enfrentado os novos desafios do mundo contemporâneo.

Assim, concluímos que a diplomacia naval tem sido uma ferramenta central na política externa chinesa, permitindo a Pequim garantir a segurança de rotas comerciais e seus interesses no Mar do Sul da China.

5 CONCLUSÃO

O propósito deste trabalho foi analisar o emprego da Diplomacia Naval chinesa em seu Mar Meridional, no período entre 2001 e 2021, a fim de avaliar se a Diplomacia Naval contribuiu para atingir os interesses do país na região.

Iniciamos essa pesquisa pelo levantamento do arcabouço teórico necessário ao entendimento do que vem a ser a Diplomacia Naval, isso foi feito com base nos referenciais teóricos de autores clássicos como Mahan, Corbett e Cable, finalizando com autores modernos como Kevin Rowlands, Geoffrey Till, Ian Speller e Cristian Le Mière. Isso nos levou a classificação dos campos da Diplomacia Naval, seguindo os conceitos de Le Mière, em três tipos, a saber: Diplomacia Cooperativa, Diplomacia Persuasiva e Diplomacia Coercitiva. Ademais, destacamos os novos desafios encontrados no século 21, mostrando a importância dos atores não estatais.

Nesse sentido, concluímos que esses novos desafios e o cenário internacional complexo passaram a exigir dos Estados o uso de uma ampla gama de ações da Diplomacia Naval para atingir seus objetivos políticos, variando do Soft Power ao Hard Power, o que possibilita cumprir tanto uma agenda Realista quanto liberal ou ambas. Soma-se a esse arranjo, o emprego no mar de meios paramilitares e não militares, proporcionando uma graduação do nível de coerção aplicado.

No que tange as tensões e disputas de interesse no Mar do Sul da China, identificamos por meio de um breve histórico, como os países defendem seus interesses e sua soberania nas diversas ilhas e ilhotas da região. Pudemos perceber que essas disputas aumentaram significativamente após a descoberta de reservas de petróleo e gás no final da década de 1960. Adicionalmente, destacamos a importância estratégica da região, principalmente para a China, que se vê cercada pela chamada Primeira Cadeia de Ilhas.

O que nos leva a concluir que, a China privilegia a postura que mais atende seus interesses como no caso dessas ilhas, ao alegar seu direito histórico de ocupação das mesmas, contrariando uma decisão emitida pelo Tribunal Permanente de Arbitragem em Haia sustentada pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar da qual é signatária, optando por uma postura realista quando seus interesses estão em jogo.

Um outro achado da pesquisa foi que a China privilegiou as ações de Diplomacia coercitiva em detrimento da Diplomacia Cooperativa a partir de metade da

década de 2010. Essa mudança de postura ocorreu devido a evolução da sua Estratégia Marítima a partir de 2013, que culminou na transformação da PLAN em uma Marinha global.

Essa pesquisa permitiu concluir também que a China utiliza todo o espectro da Diplomacia Naval para atingir seus interesses políticos. De um lado, mantém o foco em ações cooperativas para fortalecer a segurança das Linhas de Comunicações Marítimas na região, por outro lado, emprega ações coercitivas para garantir a soberania das áreas disputadas.

Nessa investigação identificamos ainda o amplo emprego de uma estratégia de coerção em três camadas, onde navios pesqueiros da Milícia Marítima atuam na primeira camada, seguidos dos navios da Guarda Costeira e por fim, mais afastados, os meios de superfície fortemente armados da PLAN. Esse método se mostrou eficaz ao utilizar meios não militares e paramilitares para evitar a escalada de uma crise internacional ou, até mesmo, o início de um conflito armado.

Assim, diante dessa nova estratégia, concluimos que a China evoluiu da Diplomacia Naval para a Diplomacia Marítima, onde meios não militares contribuem com ações coercitivas para garantir os interesses da política externa.

A conjuntura evidencia que a utilização da coerção, por uma Potência Naval crível, é capaz de desafiar as decisões dos tribunais internacionais sobre o direito do mar, garantindo os interesses dos Estados mais fortes.

A questão que colocamos foi: Em que medida a Diplomacia Naval chinesa empregada no Mar do Sul da China contribui para atingir os interesses políticos na região? A pesquisa nos permitiu concluir que, a Diplomacia Naval foi decisiva para garantir os interesses de Pequim na região, ou seja, a segurança no MSC e a soberania dos territórios e áreas marítimas disputadas não seriam mantidas sem as ações de Diplomacia Naval.

Por fim, como possível contribuição para a Marinha do Brasil, é importante destacar o emprego de meios não militares na Diplomacia Marítima do país, atuando em parceria com os nossos meios navais, de modo a contribuir para manter uma ação de presença contínua em nossas águas jurisdicionais e garantir nossa soberania na Amazônia Azul.

REFERÊNCIAS

ASEAN - Association of the Southeast Asian Nations, 2024. Disponível em: <https://asean.org/>. Acesso em: 24 Junho 2024.

BECKMAN, Robert; TOWNSEND-GAULT, Ian; SCHOFIELD, Clive; DAVENPORT, Tara; BERNARD, Leonardo. **Beyond Territorial Disputes in the South China Sea: Legal Frameworks for the Joint Development of Hydrocarbon Resources**. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2013. 351 p.

BO, Hu. **Chinese maritime power in the 21st century: strategic planning, policy and predictions**. New York: Routledge, 2020.

BRASIL. **Decreto Nº 1.530, de 22 de junho de 1995**. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 1995. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 27 Jun 2024.

BRASIL. **Decreto-lei Nº 7.935, de 4 de setembro de 1945**. Aprova a Carta das Nações Unidas, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional da Justiça. Rio de Janeiro – RJ: Câmara dos Deputados 1945. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-7935-4-setembro-1945-417286-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 24 Junho 2024.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA 301: Fundamentos Doutrinários da Marinha**. 1. ed. Brasília, DF: EMA, 2023a.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-310: Estratégia de Defesa Marítima**. 1. ed. Brasília, DF: EMA, 2023b.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Glossário das Forças Armadas**. 5. ed. Brasília, DF: MD, 2016.

BRITANNICA, Encyclopaedia. World War II. Encyclopaedia Britannica, 2024a. Disponível em: <https://www.britannica.com/event/World-War-II/The-Allies-invasion-of-Italy-and-the-Italian-volte-face-1943>. Acesso em: 23 Junho 2024.

BRITANNICA, Encyclopedia. Potsdam Declaration. Encyclopaedia Britannica, 2024b. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/Potsdam-Declaration>. Acesso em: 23 Junho 2024.

CABLE, James. **Gunboat Diplomacy 1919-1991: Political Applications of Limited Naval Force**. London: The Macmillan Press, 1994. 246 p.

CHANG, Yen-Chiang. The '21st Century Maritime Silk Road Initiative' and naval diplomacy in China. **Ocean and Coastal Management**, n. 153, 2018. p. 148-156.

GAO, Zhiguo; JIA, Bing B. The Nine-Dash Line in the South China Sea: History, Status, and Implications. **The American Journal of International Law**, v. 107, n. 1, January 2013. p. 98 - 124.

GAU, Michael Sheng-Ti; JIA, Bing Bing; MI, Chenxi; TALMON, Stefan; ZHANG, Haiwen. **The South China Sea Arbitration: A Chinese Perspective**. Oxford and Portland: Hart Publishing, 2014.

GIRAUDO, Alessandro. The South China Sea : the Mediterranean of Asia. **The Geostrategic Maritime review**. L'Harmattan: Paris, n. 9, 2017.

GORSHKOV, S. G. **Sea Power of the State**. Oxford: Pergamon Press, 1979. 290 p.

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

HAYTON, Bill. **The South China Sea: The struggle for power in Asia**. London: Yale University Press, 2014.

HOLMES, James R.; YOSHIHARA, Toshi. **Red star over the Pacific: China's rise and the challenge to U.S. maritime strategy**. Annapolis: Naval Institute Press, v. Second, 2018.

AMTI - The Asia Maritime Transparency Initiative. **The Asia Maritime Transparency Initiative and The Center for Strategic and International Studies**, 2024. Disponível em: <https://amti.csis.org/south-china-sea-energy-exploration-and-development/>. Acesso em: 19 Junho 2024.

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

KENNY, Miles. **Encyclopaedia Britannica**, 2024. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/territorial-disputes-in-the-South-China-Sea>. Acesso em: 23 Junho 2024.

LI, Xiaobing. **CHINA'S NEW NAVY: The Evolution of PLAN from the People's Revolution to a 21st-Century Cold War**. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2023.

MARTINSON, Ryan D. Echelon defense : the role of sea power in Chinese maritime dispute strategy. **China maritime studies**, Newport, n. 15, 2018. 98 p.

MCDEVITT, Michael. **China as a twenty-first-century naval power: theory, practice, and implications**. Annapolis: Naval Institute Press, 2020.

MIÈRE, Christian L. **Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges**. 1st. ed. New York: Routledge, 2014. 147 p.

MINGST, Karen A. **Princípios de relações internacionais**. 6. ed. Rio de Janeiro: Elsevier Editora, 2014.

MIRSKI, Sean. Lawfaremedia. **Lawfare**, 8 June 2015. Disponível em: <https://www.lawfaremedia.org/article/south-china-sea-dispute-brief-history>. Acesso em: 24 Junho 2024.

NYE, Joseph S. **Soft Power: The Means to Success in World Politics**. New York: Public Affairs, 2004.

NYE, Joseph S. **The Future of Power**. New York: PublicAffairs, 2011. 235 p.

ODEYEMI, Christo. UNCLOS and maritime security: the “securitisation” of the South China Sea disputes. **Defense & Security Analysis**, 31, n. 4, 10 Nov 2015. p. 293–302.

RICHMOND, Sir H. W. **Sea Power in the modern world**. London: Bell & Sons, 1934.

ROWLANDS, Kevin. **Naval Diplomacy in the 21st Century: a model for the post-cold war global order**. Abingdon: Routledge, 2019. 222 p.

ROY, Nalanda. **The South China Sea disputes: Past, Present, and Future**. London: Lexington Books, 2016.

SCHOFIELD, Clive. Contested Ocean Spaces: A case of study of the South China Sea. **Geography Review**. November 2017, p. 22-26,. Disponível em: https://www.hoddereducation.com/media/Documents/Magazines/Sample%20Articles/November%202017/GeogRev31_2_Nov2017_sample.pdf. Acesso em: 30 Junho 2024.

SPELLER, Ian. **Understanding Naval Warfare**. 2nd. ed. Abingdon: Routledge, 2019. 237 p.

TANAKA, Yoshifumi. **The South China Sea Arbitration: Toward an International Legal Order in the Oceans**. Oxford: Hart Publishing, 2019.

TILL, Geoffrey. **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century**. Abingdon: Routledge, 2018. 476 p.

TRAN, Bich. Fulcrum - Analysis on Southeast Asia. **Fulcrum**, 20 Jan 2023. Disponível em: <https://fulcrum.sg/the-significance-of-the-vietnam-indonesia-exclusive-economic-zone-demarcation/>. Acesso em: 12 julho 2024.

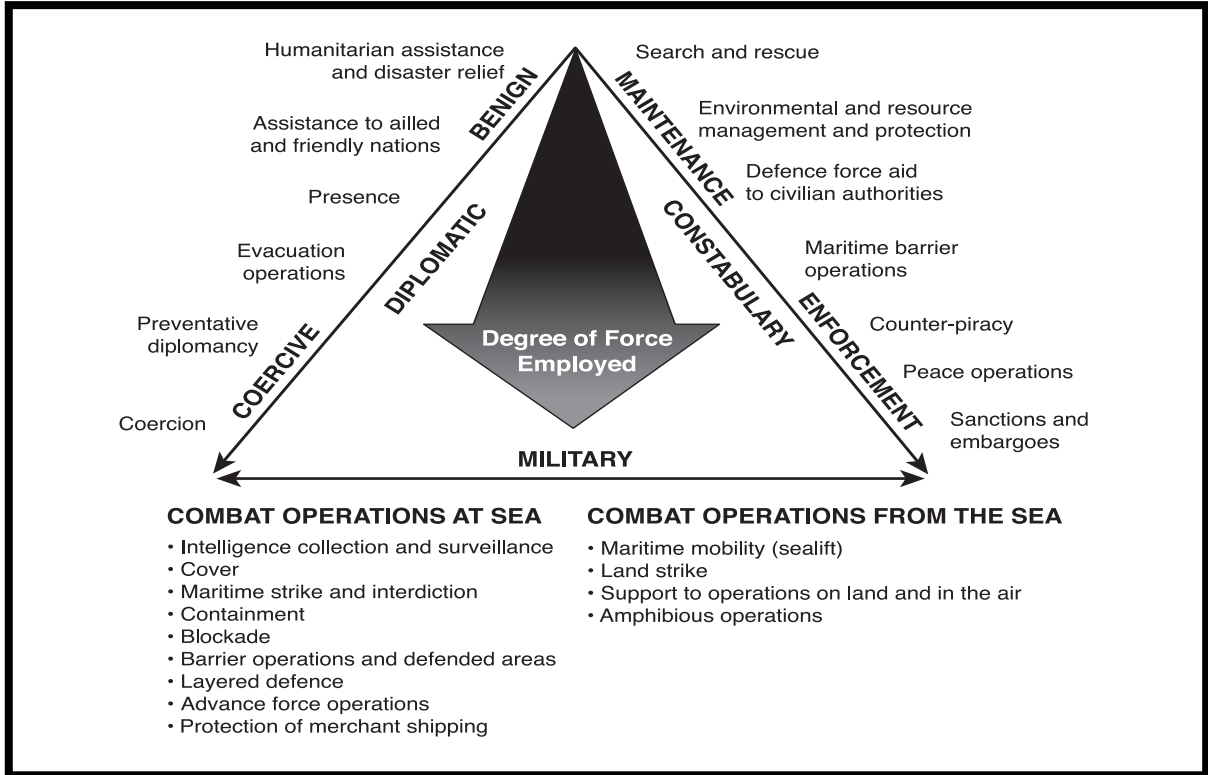
UN - UNITED NATIONS. **UN – Oceans and Law of the Sea**. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm. Acesso em: 27 Jun 2024.

WEDIN, Lars. **Estratégias Marítimas do Século XXI: A contribuição do Almirante Castex**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015.

ZHOU, Laura. China`s new map has riled region, with “collective concern” over its claims. **South China Morning Post**. 6 Sep 2023. Disponível em: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3233644/chinas-new-map-has-riled-region-collective-concern-over-its-claims>. Acesso em: 12 Julho 2024.

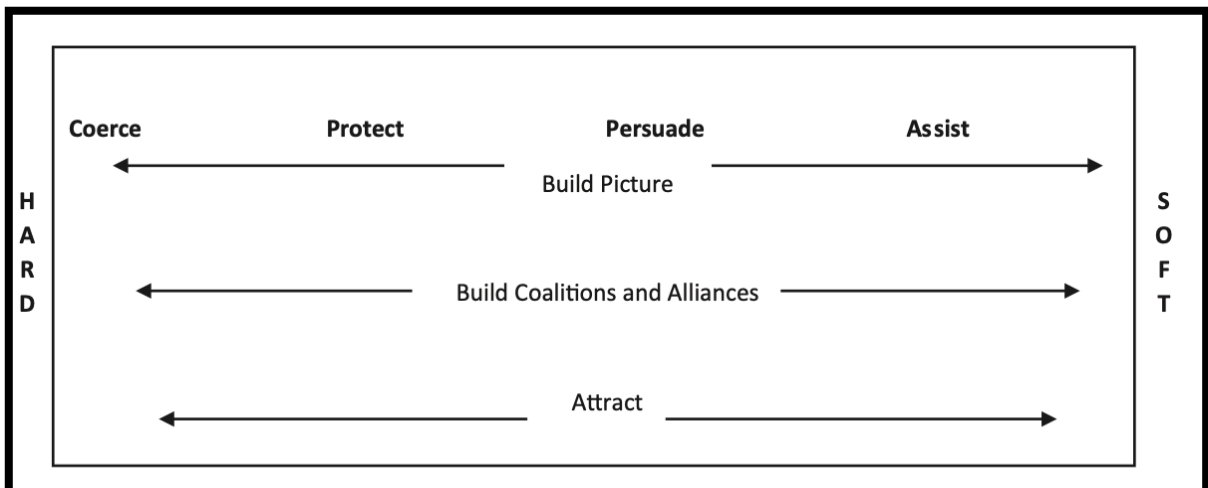
ANEXO A – FIGURAS

Figura 1 – Triângulo das tarefas navais.



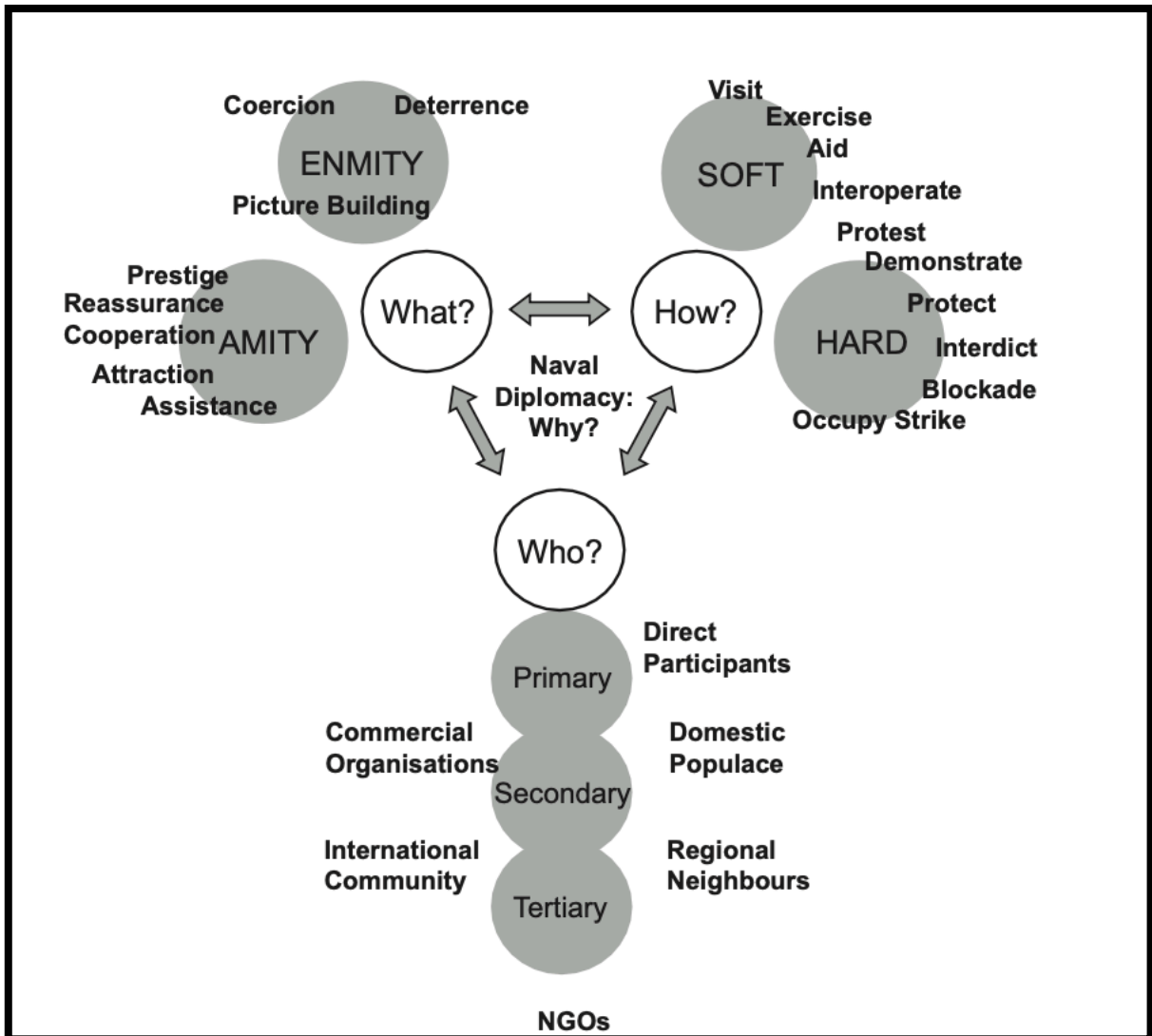
Fonte: TILL, 2018.

Figura 2 – Modelo de Diplomacia Naval pós-moderno.



Fonte: ROWLANDS, 2019.

Figura 3 – Modelo de Diplomacia Naval do Século 21.



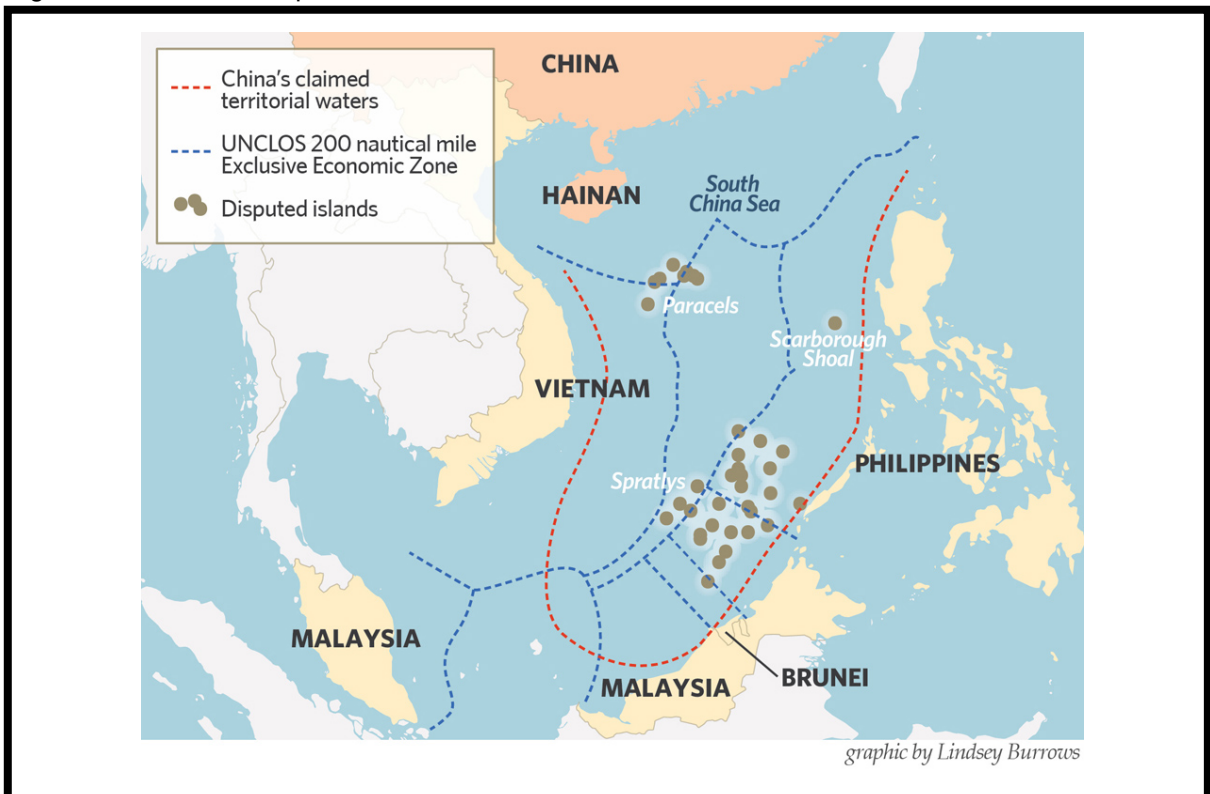
Fonte: ROWLANDS, 2019.

Figura 4 – Mar do Sul da China



Fonte: Encyclopaedia Britannica. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/territorial-disputes-in-the-South-China-Sea>. Acesso em: 23 de junho de 2024.

Figura 5 – Áreas em Disputa



Fonte: International Institute for Law of the Sea Studies. Disponível em: <https://iilss.net/history-of-the-south-china-sea-disputes-facts-and-legal-approach/>. Acesso em: 23 de junho de 2024.

Figura 6 – Cadeia de Ilhas



Fonte: HOLMES; YOSHIHARA, 2018.