



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS V- MINISTRO ALCIDES CARNEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS E SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

FLAVIANO FAGNER SANTOS MENEZES

**A SERPE SOBRE AS ÁGUAS: A ESTRATÉGIA MARÍTIMA CHINESA E
A DINÂMICA DO PODER NAS DISPUTAS NO MAR DO SUL DA
CHINA (2009-2016)**

**JOÃO PESSOA-PB
2017**

FLAVIANO FAGNER SANTOS MENEZES

**A SERPE SOBRE AS ÁGUAS: A ESTRATÉGIA MARÍTIMA CHINESA E
A DINÂMICA DO PODER NAS DISPUTAS NO MAR DO SUL DA
CHINA (2009-2016)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Relações Internacionais.

Área de concentração: Política Externa e Segurança.

Orientador: Prof. Dr. Henrique Altemani de Oliveira

**JOÃO PESSOA-PB
2017**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano da Dissertação.

M543s Menezes, Flaviano Fagner Santos.

A Serpe sobre as águas [manuscrito] : A estratégia marítima chinesa e a dinâmica do poder nas disputas no Mar do Sul da China (2009-2016) / Flaviano Fagner Santos Menezes. - 2017

186 p. : il. colorido.

Digitado.

Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Biológicas e Sociais Aplicadas, 2017.

"Orientação : Prof. Dr. Henrique Altemani de Oliveira ,
Coordenação do Curso de Relações Internacionais - CCBSA."

1. Estratégia marítima chinesa . 2. Disputas territoriais no Mar do Sul da China . 3. Realismo estrutural defensivo .

21. ed. CDD 327.51

FLAVIANO FAGNER SANTOS MENEZES

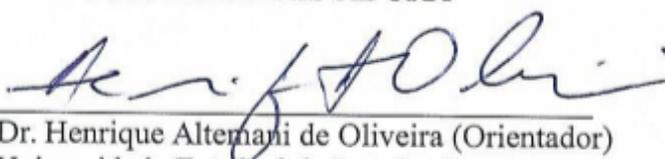
**A SERPE SOBRE AS ÁGUAS: A ESTRATÉGIA MARÍTIMA CHINESA E
A DINÂMICA DO PODER NAS DISPUTAS NO MAR DO SUL DA
CHINA (2009-2016)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Relações Internacionais.

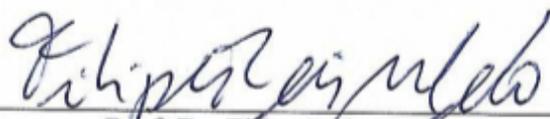
Área de concentração: Política Externa e Segurança

Aprovado em: 29/03/17.

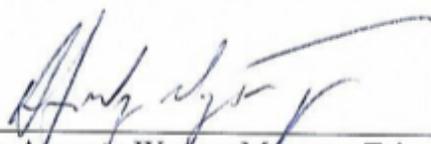
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Henrique Alternani de Oliveira (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Dr. Filipe Reis Melo
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Dr. Augusto Wagner Menezes Teixeira Júnior
Universidade Federal da Paraíba (UFPB)

À minha mãe, mulher batalhadora que criou seus dois filhos sozinha, pela sua dedicação, amor, incentivo e apoio, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ser minha fortaleza nos momentos difíceis e horas incertas. Agradeço seu imenso amor, justiça e benignidade. Agradeço também por ter me permitido conhecer pessoas incríveis e estudar o mestrado de relações internacionais na UEPB, permitindo conhecer teoricamente um pouco mais da história do Brasil e de sua política externa brasileira, bem como alguns países do sistema internacional, em particular da Ásia e Pacífico, e as distintas teorias de relações internacionais que tentam lançar luz sobre a realidade que vivemos permitindo compreender um pouco dos diversos meandros e problemas que afligem as diferentes populações da Terra, sendo nós apenas um bicho da terra tão pequeno como diria Camões em seus versos, e que podemos como pesquisador apenas dar uma pequeníssima contribuição sobre o tema que refletimos.

À minha família, pelo apoio, incentivo, amor e carinho demonstrado durante a realização desta pesquisa, foram alguns anos de pesquisa que poderia estar aproveitando com minha família, agradeço em especial a minha mãe Maria do Desterro dos Santos, mulher batalhadora, que tanto me incentivou a continuar estudando e acreditando em terminar esta fase da minha vida quando pensava não ser possível por diversos problemas pessoais, agradeço nossas caminhadas e sua presença constante na minha vida, e também faço um agradecimento muito especial a meu irmão Franklin Flauber Santos Menezes, agradeço nossas corridas pela praça do coqueiral, nossas conversas sobre diferentes temas, nossas idas ao cinema e seu apoio em diferentes situações.

À minha Tia Josalba Veloso dos Santos e meu Tio Fernando Henrique dos Santos que me auxiliaram quando tive sarampo na infância, agradeço seu incentivo e carinho para continuar estudando, agradeço os diálogos.

À minha Tia Regina Coeli Henrique dos Santos Lira Silveira, meu Tio Guilherme Lira Silveira, minha prima Gefani Coeli Henrique Lira Silveira pelas nossas conversas, incentivo a continuar estudando, seu amor e carinho.

À meus outros primos e primas da minha família pelo apoio, amor e incentivo.

Foram muitos os obstáculos para realizar esta pesquisa que são enfrentadas por todos os pesquisadores brasileiros quando vão dedicar seu tempo ao universo acadêmico, que se refere à maneira de abarcar seu tema num ambiente tão vasto possuindo recursos e tempo limitados, em especial sobre aqueles que se debruçam pelo tema da Ásia e Pacífico, que enfrentam a provável dificuldade de encontrar fontes confiáveis, pois a fonte principal pode estar num idioma oficial que geralmente é desconhecido do pesquisador, e também o esforço de procurar uma polifonia de vozes sobre a reflexão do tema entre diferentes pesquisadores da área.

Também acredito que enfrentei obstáculos pessoais para a realização desta pesquisa que acreditava não ser possível superar.

Aos meus amigos, Marcos Antônio, pelas nossas conversas, pelas nossas histórias e por nossa amizade e sua mãe Josélia, seu irmão Leonardo e toda sua família, que sempre me trataram com extremo amor, zelo e carinho, e são lembrados com afeição e admiração.

Aos meus amigos, Matheus Pinheiro, Jânio Gomes e Evandro Torquato e Thiago por me recordar nossas histórias nas mesas de RPG, e que um dia espero poderão se tornar em um livro de ficção, são lembrados com afeição e admiração.

A meu amigo Robson Brito e Família pelos nossos diálogos sobre os mais diferentes temas e assuntos, agradeço a Nivaldo Pires, Joabson Soares, Daniela Luna, Nilo Cordeiro, Emannelle Pessoa, Clayton Medeiros, admiro seus exemplos de vida, agradeço por nossa amizade, são lembrados com afeição e admiração.

Agradeço a minha antiga célula na Igreja Batista do Bancários representada por Siméia, Patricia, Davi, Dona Maria Diniz pelos diálogos e fraternidade, também agradeço ao Pastor Mazinho por seus conselhos sábios e acolhimento, são lembrados com afeição e admiração.

Meu profundo reconhecimento e agradecimento ao meu Orientador, Dr. Henrique Altemani de Oliveira pela sua humildade, paciência, serenidade, por compartilhar seus vastos conhecimentos sobre a Ásia e o Pacífico e por ter aceitado o convite de orientar esta pesquisa, também agradeço seus conselhos, sugestões, revisões e encorajamento que tornaram possível a realização deste projeto. Além disso, também agradeço o grande privilégio que me concedeu pela possibilidade de realizar o estágio docência em Política Externa Brasileira na UEPB disciplina a qual ministra com extremo esmero e profissionalismo.

Faço também um agradecimento especial ao professor Dr. Alexandre César Cunha Leite, foram os debates instigantes dentro do GEPAP que originaram o interesse pelo tema, agradeço reiteradamente pelos seus bons ensinamentos, suas sugestões de leitura, sua paciência, incentivo que tanto auxiliaram para realização deste projeto. E também agradeço compreensão do professor Dr. Alexandre César Cunha Leite frente da direção do Mestrado de relações internacionais quando adoeci.

A todo corpo docente da Pós-Graduação em Relações Internacionais da UEPB ,em particular, ao Prof. Dr. Carlos Enrique Ruiz Ferreira, Prof. Dr. Daniel Afonso da Silva, Prof^ª. Cristina Carvalho Pacheco, Prof. Dr. Filipe Reis Melo, Prof. Dr. Paulo Roberto Loyolla Kuhlmann e Prof^ª. Dr^a Silvia Nogueira por compartilharem seus conhecimentos, sua atenção, pelas críticas construtivas e pelo excelente trabalho que desempenham dentro da instituição.

A todo corpo docente da UEPB no curso de Relações Internacionais também meus sinceros agradecimentos,

Agradeço aos avaliadores da Banca de qualificação, Dr. Alexandre César Cunha Leite e Dr. Felipe Reis Melo pela ideias de mudança do trabalho inicial e criticas construtivas que auxiliaram no desenvolvimento da pesquisa.

Agradeço aos avaliadores da Banca examinadora, Dr. Augusto Wagner Menezes Teixeira Júnior e Dr. Felipe Reis Melo pela solicitude de aceitarem o convite de avaliar a dissertação e suas sugestões para mudança na redação final.

Aos amigos dentro do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre a Ásia e Pacífico (GEPAP) na UEPB.

À Coordenação de Aperfeiçoamento Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão da bolsa.

A todos os amigos construídos durante o decorrer do Mestrado em Relações Internacionais da UEPB, em especial a Arthur Muniz Fernandes, Alex Meaux, Conrado Ottoboni, Nayanna Sábia, Pedro Frazão e Márcio Fortunato. Lembro tristemente das minhas crises de ansiedade, pânico e perseguição, mas também tento lembrar dos bons momentos da nossa turma. Agradeço a compreensão da turma.

Agradeço ao meu psiquiatra Doutor Zenos por me auxiliar na melhora da minha saúde.

Aos funcionários da UEPB, em especial aos funcionários da Secretaria da Pós-Graduação em Relações Internacionais, Alyne e Ellem pela extrema presteza em retirar dúvidas dos discentes e a eficiência que desempenham a frente da secretária do Mestrado em Relações Internacionais, também agradeço a todos funcionários da Biblioteca da UEPB que sempre atenderam com extrema gentileza e presteza, em especial a Isabelly.

A todos que de alguma forma colaboraram para a realização desta dissertação.

Because the South China sea is where the sea lines of communication between the Horn of Africa and Sea of Japan join together, the state that dominates the South China Sea will be a long way toward dominating the navigable rimland of the Eastern Hemisphere. Of course, the opposite is more likely to be the case: no one state will dominate the South China Sea. Another reason why the South China Sea is so important is that is on the way to becoming the most contested body of water in the world (KAPLAN,2014:14)

**Robert D. Kaplan em Asias's Cauldron:
The South China Sea and the End of a Stable Pacific, 2014.**

RESUMO

As disputas no Mar do Sul da China entre Beijing e diversos outros atores da região da Ásia e Pacífico (Taiwan, Indonésia, Malásia, Vietnã, Filipinas e Brunei) têm sido considerada por muitos analistas como um importante *hotspot* gerador de instabilidade regional, ocupando um espaço fundamental na agenda de segurança chinesa. A estratégia marítima chinesa desempenha um papel pertinente nas disputas territoriais do Mar do Sul da China, pois Beijing tem-se valido de suas embarcações militares e não militares como poderosas ferramentas políticas, seja para pressionar outros atores da região, reafirmar suas reivindicações sobre a soberania e jurisdição ou consolidar suas posições nas águas contestadas no Mar do Sul da China, além disso Beijing tem apresentado um comportamento mais assertivo a partir de 2009-2010 segundo a compreensão de autores como Raditio (2015), Ross (2012), Zhang (2016), Friedberg (2015) e Yahuda (2013), o que tem preocupado especialistas e comunidade internacional. Neste contexto, o objetivo desta dissertação é analisar o comportamento estratégico marítimo atual de Pequim, tendo em conta as disputas no Mar Sul da China e seus interesses fundamentais nestas disputas. Procurou-se traçar um panorama do comportamento estratégico de Beijing entre o período de 2009-2016, além disso o presente trabalho descreve brevemente dois incidentes principais envolvendo as capacidades marítimas e navais de Beijing no Mar Sul da China, o incidente em *Scarborough Shoal* em 2012 entre China e Filipinas e o incidente com a plataforma petrolífera chinesa *Haiyang Shiyou 981* em 2014-2016 entre China e Vietnã com a finalidade de ilustrar o atual comportamento estratégico marítimo chinês. O procedimento metodológico empregado é o quantitativo-qualitativo, de caráter exploratório e descritivo, de viés eminentemente político e utilizando o realismo estrutural defensivo como referencial teórico. Argumenta-se que a China exibiu um comportamento estratégico complexo, por um lado demonstrou uma crescente assertividade que é representada precipuamente através do seu comportamento estratégico marítimo nas disputas, esta assertividade é provocada pelo dilema de segurança entre a China e o Sudeste Asiático e outros fatores menores, por outro lado como estado realista defensivo tem empreendido medidas cooperativas para aliviar o agravamento das tensões nas disputas, embora utilizando movimentos estratégicos diferenciados, o objetivo de Beijing tem sido o mesmo, não perder posições nas disputas do Mar do Sul da China, ou seja, manter o *statu quo*.

PALAVRAS-CHAVE: Estratégia Marítima Chinesa. Disputas territoriais no Mar Sul da China . Realismo estrutural defensivo.

ABSTRACT

The disputes in the South China Sea between Beijing and several other actors in the Asia-Pacific region (Taiwan, Indonesia, Malaysia, Vietnam, the Philippines and Brunei) have been considered by many analysts as a major hotspot generating regional instability, occupying a Space in the Chinese security agenda. China's maritime strategy plays a relevant role in the territorial disputes of the South China Sea, as Beijing has relied on its military and non-military vessels as powerful political tools, either to pressure other actors in the region, to reaffirm its claims on sovereignty and Jurisdiction or consolidate their positions in the disputed waters in the South China Sea, in addition Beijing has presented a more assertive behavior from 2009-2010 according to the understanding of authors such as Raditio (2015), Ross (2012), Zhang (2016) . Friedberg (2015) and Yahuda (2013) In this context, the purpose of this dissertation is to analyze Beijing's current maritime strategic behavior, taking into account the disputes in the South China Sea and its fundamental interests in these disputes. It sought to outline Beijing's strategic behavior between the period 2009-2016, in addition the present paper briefly describes two major incidents involving Beijing's maritime and naval capabilities in the South China Sea, the Scarborough Shoal incident in 2012 Between China and the Philippines and the incident with the Chinese oil platform Haiyang Shiyou 981 in 2014-2016 between China and Vietnam for the purpose of illustrating the current Chinese maritime strategic behavior. The methodological procedure employed is quantitative-qualitative, of an exploratory and descriptive character, with a predominantly political bias and using the defensive structural realism as a theoretical reference. It argues that China exhibited complex strategic behavior, on the one hand demonstrated a growing assertiveness that is represented primarily through its maritime strategic behavior in disputes, this assertiveness is brought about by the security dilemma between China and Southeast Asia and other factors Minor, on the other hand as realistic defensive state has undertaken cooperative measures to ease the aggravation of tensions in disputes, although using strategic differentiated movements, Beijing's goal has been the same, do not lose positions in the South China Sea disputes, or That is, to maintain the status quo.

KEYWORDS: Chinese Maritime Strategy. Territorial disputes in the South China Sea. Defensive structural realism.

LISTA DE MAPAS E FIGURAS

Mapa 1 - Mapa das principais áreas disputadas pela China no Mar do Sul e Oriental da China.....	28
Mapa 2 - Mapa do Sul e Oriental da China: profundidade e características submarinas.....	51
Mapa 3 - Reservas Comprovadas e Prováveis de Petróleo e Gás no Mar do Sul da China (em Milhões de Barris).....	57
Mapa 4 - Mapa Político da Região do Indo Pacífico.....	69
Mapa 5 - Rotas marítimas e Estreitos.....	74
Figura 1 - Expansão da esfera de influência naval chinesa	95
Figura 2 – Composição das frotas da PLAN.....	98

LISTA DE GRÁFICOS, QUADROS E TABELAS

Gráfico 1 - Produção de petróleo, consumo e superavit líquido ou déficit nas principais regiões do mundo, 2006 (milhões de barris por dia.....	55
Quadro 1 - Conflitos de interesses e dilema de segurança.....	109
Tabela 1 - Eventos principais envolvendo o comportamento estratégico chinês e as ações de outros atores nas disputas do Mar do Sul da China entre 2009-2016.....	124

LISTAS DE SIGLAS/ACRÔNIMOS

AAW	Anti-Air Warfare
ASCM	Anti-ship Cruise Missile/Míssil de cruzeiro antinavio
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations/Associação das Nações do Sudeste Asiático
ASW	Anti-submarine Warfare
ARF	ASEAN Regional Forum
BCD	Border Control Department
CIJ	Corte Internacional de Justiça
CMS	Chinese Maritime Surveillance
CNP	Comprehensive National Power/Poder Nacional Abrangente
CNUMD	Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar
CPCC	Congresso do Partido Comunista Chinês
CNOOC	China National Off-Shore Oil Cooperation
EPL/PLA	Exército Popular de Libertação/People's Liberation Army (RPCChina)
ECAFE	United Nations Economic Commission for Asia and Far East
EDCA	Enhanced Defense Cooperation Agreement
EUA	Estados Unidos da América
FLEC	Fisheries Law Enforcement Command
FONOPS	Freedom of Navigation Operations
GAC	General Administration of Customs
GF	Guerra Fria
KMT	Kuomintang (República da China-Taiwan)
JMSU	China-Joint Marine Seismic Undertaking
MRE	Ministério das Relações Exteriores
MSA	Maritime Safety Administration
MSC	Mar do Sul da China
NOPC	National Ocean Policy of China
ONGCV	Oil National Gas Corporation Videsh Limited
PCC	Partido Comunista Chinês
PLAN	Marinha do Exército Popular de Libertação
RPC	República Popular da China
SOA	State Oceanographic Administration
SSBN	Nuclear-Powered Ballistic Missile Submarine/Submarino de misseis balísticos movido a propulsão nuclear
SSN	Nuclear-Powered Attack Submarine/Submarino de ataque movido a propulsão nuclear
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
UWARC	Underwater Archaeological Heritage Centre
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
CAPÍTULO I – BEIJING E AS DISPUTAS NAS ÁGUAS CONTESTADAS DO MAR DO SUL DA CHINA.....	25
1.1 Uma breve história sobre as disputas no Mar do Sul da China.....	25
1.2 A Importância Estratégica do Mar do Sul da China para a RPC.....	44
1.3 A importância econômica do Mar do Sul da China para RPC.....	52
CAPÍTULO II– A ESTRATÉGIA MARÍTIMA CHINESA.....	63
2.1 A China avança em direção ao Mar	63
2.2 Os interesses marítimos da RPC e o Dilema de Malaca	68
2.3 A Silente Estratégia de Beijing.....	75
2.4 Evoluções da Estratégia Marítima do Dragão	90
CAPÍTULO III – O COMPORTAMENTO ESTRATÉGICO CHINÊS NO MAR DO SUL DA CHINA(2009-2016).....	100
3.1 Considerações iniciais.....	100
3.2 A Perspectiva do Realismo Estrutural Defensivo nas disputas do Mar do Sul da China.....	103
3.3 Eventos relacionados ao comportamento estratégico marítimo chinês no Mar do Sul da China (2009-2016).....	123
3.3.1 O impasse em <i>Scarborough Shoal</i> (2012).....	126
3.3.2. Movimentação da plataforma petrolífera chinesa Haiyang Shiyou 981 (HD 981) (2014-2016) próximo a fronteira entre China e Vietnã.....	135
CONCLUSÃO.....	146
REFERÊNCIAS.....	156

ANEXOS.....	174
ANEXO A- Disposição do arquipélago Paracel e Spratly	174
ANEXO B- Mapa da “Linha dos nove traços” anexado a nota verbal em 2009 pela China à ONU.....	175
ANEXO C- Declaração de Conduta das Partes do Mar do Sul da China.....	176
ANEXO D- Seção 3 da CNUDM referente ao direito de “a passagem inocente” pelo Mar Territorial de um Estado	179
ANEXO E- Comparativo das principais <i>Maritime Law Enforcement</i> (agências burocráticas de aplicação das leis marítimas) da região.....	184
ANEXO F- Primeira e Segunda Cadeia de Ilhas.....	185
ANEXO G- Comparação dos Combatentes navais na Ásia e Pacífico em 2015.....	186

INTRODUÇÃO

A ascensão da China, surpreendente em diversos aspectos, motiva um intenso debate entre acadêmicos, tomadores de decisões, analistas políticos e jornalistas, com reflexões sobre o gradativo aumento do poder chinês e conseqüentemente papel no porvir da ordem mundial.

Nas Relações Internacionais, os textos se avolumaram, com questionamentos sobre a natureza do crescimento chinês, sua influência, bem como seus interesses e impactos na política internacional. A China (apesar de suas ainda reconhecidas vulnerabilidades), gradualmente, tem se apresentado como uma potência mais atuante na ordem global e, aparentemente, este posicionamento tem se tornado uma tendência nos assuntos internacionais, principalmente na Ásia.

Em 2004, o sinólogo David Shambaugh assim discorria sobre as mudanças ocasionadas pela ascensão do antigo “Império do Meio”¹ no seu entorno e no mundo:

China's growing economic and military power, expanding political influence, distinctive diplomatic voice, and increasing involvement in regional multilateral institutions are key developments in Asian Affairs. China's new proactive regional posture is reflected in virtually all policy spheres-economic and military - and this parallels China's increased activism on the global stage (SHAMBAUGH, 2005: 64).

A literatura acadêmica norte-americana, assim como a internacional, questiona se o aumento de poder chinês poderá transformar a atual ordem regional e internacional no futuro e se a política de primazia criada pela presença americana na Ásia e Pacífico, desde o pós-Segunda Guerra Mundial, estaria se erodindo por este aumento.

Esta percepção, bem como outros fatores (a retirada de tropas norte-americanas do Oriente Médio e a conseqüente redução da prioridade estratégica desta região; a percepção de uma crescente assertividade da política externa chinesa na Ásia, principalmente nas disputas do Mar da China do Sul (MSC), além do aumento da importância geoeconômica da Ásia Pacífico), motivaram o governo Barak Obama a formular a Política do Pivô ou do Reequilíbrio da Ásia, no final de 2011, com repercussões no mundo político asiático, principalmente na insatisfação dos líderes chineses que viram tal política como uma medida

¹ De acordo com Kissinger, Zhongguo “Império do Meio” ou “País Central”, é como se denominava antigamente a China. O termo advém da milenar tradição chinesa que estabelecia a premissa que o país pela “excepcionalidade” da sua história e cultura era o centro do mundo (KISSINGER, 2013:16-22).

para conter sua ascensão, embora os tomadores de decisão americanos neguem esta finalidade.

O aumento gradual das capacidades militares chinesas é uma realidade, mas ainda está muito longe de alcançar a águia americana², mesmo com os esforços chineses, e principalmente, com a modernização atual da sua marinha. Ainda assim, a República Popular da China (RPC, ou China) tem se projetado à frente de muitas marinhas da região da Ásia Pacífico, embora People's Liberation Army Navy (PLAN) ainda se mostre inferior em tecnologia quando comparada com a marinhas maiores como a japonesa e a sul-coreana. (LEMIERE e RAINE, 2013: 65), tal modernização pode não representar uma ameaça a balança de poder entre China e EUA como lembra Ross. “In short, the PLA is still unable to challenge U.S. dominance at sea or upend the balance of power in the region (ROSS, 2012:73), mas tem preocupado os receios de alguns de seus vizinhos.

Em busca da modernização militar constante, a China começou a inovar estrategicamente. Se antes acomodava seus recursos em um vasto poderio terrestre, tentando impedir qualquer conflito em suas fronteiras terrestres, nos últimos anos, vem fazendo ajustes no sentido de projetar-se no além-mar, modernizando sua estrutura naval e mudando o singrar de sua estratégia marítima³ na região. Diversos vetores de cunho político, econômico, científico e social incentivam a China a investir estrategicamente na modernização das suas forças navais, possivelmente na meta de construir-se como uma futura potência marítima global:

“People's Daily” commented that this was the “ Century of the Oceans”, and the world's power were all making maritime rights and interests a top priority. It noted that the total output value of China's marine-based industries was 3.2 trillion Yuan (\$ 508 billion) in 2009, accounting for 9,5% of the country's GDP. Hence China's economy relied heavily on maritime resources and trouble-free shipping lanes. So

² De acordo com o Banco Mundial, em 2014, os EUA gastaram em torno de 3,8% do seu Produto Interno Bruto em Defesa, por sua vez, a China investiu no mesmo ano aproximadamente 2,1% do seu PIB. Os EUA têm diminuído gradativamente seus gastos militares buscando um maior controle dos gastos orçamentários com a finalidade de diminuir sua dívida pública, o congresso americano tem realizado avanços importantes com fim da guerra do Iraque pois em 2010 gastavam 4,2% do PIB em defesa. (THE WORLD BANK, 2015; SIPRI, 2014: 10-12) Os EUA ainda permanecem como o detentor dos maiores gastos militares do mundo, e continuam também os maiores exportadores de armas participando com 29% da distribuição global de armamento, a RPC participa em 4º lugar (6%) da distribuição global, mas é o segundo maior importador (5%) atrás apenas da Índia (14%)(THE WORLD BANK, 2015; SIPRI, 2014: 10-12).

³ Segundo Till, o mar é um ambiente estrategicamente relevante, possuindo quatro atributos interligados que podem ser motivo de conflito ou de cooperação nas relações internacionais: **recurso** (é utilizado como fonte de matéria-prima e alimentação), **meio de transporte** (os grandes oceanos permitiram ligações entre os diferentes pontos do globo), **fonte de informação** (o intercâmbio da informação entre diferentes povos e diferentes culturas) e **de domínio** (o mar é fonte de vulnerabilidade, diversos povos utilizaram o mar como meio estratégico para conquistar outros povos, como a Grécia antiga e o antigo Império Romano)(TILL, 2004, p.6-15).

Beijing needed to build its naval power in order to protect and expand the national maritime rights and interests”(AGNIHOTRI , 2013, p.31).

A construção da China como potência marítima global é uma realidade possível no futuro e é apontada como de significativa importância para o desenvolvimento econômico sustentável chinês. A economia da China, em constante expansão, depende excessivamente da importação de matérias-primas e insumos energéticos, o que a impele a garantir a segurança de suas linhas de abastecimento, que se concentram em diversas linhas de comunicação marítimas (do inglês SLOCs - *Sea Lanes of Communications*). Portanto, é inevitável que a China concentre esforços no sentido de desenvolver sua estratégia marítima e suas capacidades navais, pelo menos este tem sido o argumento mais comum dos estrategistas chineses ao justificar a evolução crescente da marinha chinesa e o aumento dos gastos chineses em defesa, ou seja, a estratégia marítima chinesa seria eminentemente defensiva.

A importância da relação da China com o oceano é fundamental e bastante antiga. O oceano conecta a China com o mundo e tem cada vez mais sopesado sua importância e a necessidade de proteger seus interesses marítimos. Os líderes chineses, nos últimos anos, em seus discursos políticos, têm buscado reforçar o papel dos mares e do objetivo chinês de se tornar uma verdadeira potência marítima:

Over the past two years, China’s top leadership has emphasized the need for China to become a maritime power. In his final report as chairman of the Communist Party of China at the 18th Party Congress, Hu Jintao declared, **“we should enhance our capacity for exploiting marine resources ... resolutely safeguard China’s maritime rights and interests, and build China into a maritime power.”** (Grifo nosso) President Xi Jinping further championed efforts to comprehensively advance China’s maritime development, declaring at a high-profile study session in July 2013 that **“[w]e need to do more to take interest in the sea, understand the sea, and strategically manage the sea, and continually do more to promote China’s efforts to become a maritime power.”** (Grifo nosso). The public emphasis on maritime power and the need to “resolutely safeguard” China’s maritime rights and interests reflects a growing consensus in China that maritime power is essential to advancing China’s overall national development (OFFICE NAVAL INTELLIGENCE, 2015: 05, *grifo nosso*)

Com efeito, muitos são os interesses e benefícios que incentivam a RPC a desenvolver sua estratégia marítima e aperfeiçoar seu *Naval Power* (Poder Naval) para se tornar futuramente e efetivamente um *Sea Power*⁴(Poder Marítimo). A segurança do comércio transita inegavelmente pela proteção marítima e a China é incentivada obviamente a expandir

⁴ De maneira geral, Huang considera que *Naval Power* é um Estado com uma força naval poderosa e eficiente com um poderoso domínio do mar. Por sua vez, *Sea power* significa ter a capacidade de usar o mar para o desenvolvimento político-econômico, ganhar o domínio do mar de potenciais inimigos, além de controlar o comércio internacional por via marítima, utilizar eficientemente seus recursos oceânicos, realizar operações com a marinha em tempo de guerra e usar a marinha como elemento de diplomacia, dissuasão e influência política em tempos de paz(HUANG, 2009:30).

e aparelhar sua Marinha, dando causa a uma maior atividade naval e, conseqüentemente, produzindo maiores chances de incidentes(HUANG, 2010).

O interesse nacional marítimo da China é uma extensão natural da soberania nacional chinesa e se alarga e perpassa pela proteção de sua Zona Econômica Exclusiva⁵, de seu mar territorial, de sua plataforma continental e zonas contíguas e também em preocupações no que tange às principais disputas territoriais marítimas, eventualmente entrando em conflito com os interesses de outros atores do sistema regional ou internacional (HUANG, 2009; TOMÉ, 2010; HOWARTH, 2006).

A China afirma, enfaticamente, seus “direitos históricos” sobre vasta parcela do MSC e sobre os territórios inseridos dentro deste Mar, inevitavelmente colidindo com as posições adotadas por outros atores como Brunei, Malásia, Filipinas, Indonésia, Vietnã e mesmo Taiwan, o que também afeta os interesses de outras grandes potências externas tais como os Estados Unidos e o Japão, pela importância estratégica que o MSC adquire.

Alguns analistas apontam que Beijing tem apresentado um comportamento mais “assertivo” (isto é, mais agressivo do que no passado) em sua política externa e, principalmente, nas disputas do MSC, a partir de 2009. Defendem que este comportamento pode ser visualizado nas ações de Beijing, a partir deste período, como, por exemplo, na resposta chinesa, com uma nota verbal, quando “(...) Vietnam and Malaysia made submissions to the United Nations (UN) Commission on the Limits of the Continental Shelf, seeking to extend their continental shelves into the South China Sea beyond the normal 200 nautical miles.” (ZHANG, 2016:100).

Mas também com um maior patrulhamento da PLAN e de outras agências de aplicação da legislação marítima no MSC, em eventos como o incidente do *USS Impeccable*, entre EUA e China no MSC (quando pescadores chineses e a marinha chinesa impediram pesquisas exploratórias desta embarcação no MSC e tentaram cortar seu cabo sonar) e muitas outras ações entre 2009 até o momento presente. Embora Friedberg lembre que a RPC, possivelmente, estava respondendo às provocações e movimentos dos outros Estados, “it is true that during the period 2009–2011, the Chinese government published a series of maps and documents that one could interpret as expanding and intensifying its claims in the region. But these were arguably part of a larger diplomatic and legal game in which other states may

⁵ Zona Econômica Exclusiva é uma zona situada além do mar territorial de um país que em geral não se estende por até 200 milhas marítimas da linha de base. O Estado costeiro em sua Zona Econômica Exclusiva tem prerrogativas especiais como utilização prioritária dos recursos naturais que são protegidas pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982.

have made the opening moves.” (FRIEDBERG, 2015: 135).

A política norte-americana do reequilíbrio colocou maior pressão estratégica sobre Beijing a partir de 2011, e induziu Shulong, e outros, a acreditar que a política americana focada nas questões de segurança pode ter sido responsável por criar problemas na Ásia (SHULONG, 2014) e, portanto, no MSC entre a China e outros estados reivindicantes.

Vale salientar que a maioria dos incidentes envolvendo a China e seus vizinhos no MSC teve a participação direta das marinhas, das agências de aplicação da legislação marítima, de barcos de pesquisas sismológicas e de barcos de pesca, ou seja, os Estados têm utilizado sua diplomacia naval e marítima, seus comportamentos estratégicos marítimos têm sobretudo visado reafirmar suas reivindicações, consolidar e fortalecer sua soberania e jurisdição sobre os territórios em disputa no MSC o que certamente justifica tentar compreendê-lo.

Tendo o emaranhamento destas inter-relações em primeiro plano, de maior proeminência da estratégia marítima chinesa, de maior atrito entre a China e seus vizinhos no MSC, além da balança de poder entre EUA e China, a presente Dissertação propõe-se a refletir sobre a seguinte questão: qual tem sido o comportamento estratégico marítimo de Beijing nas disputas do Mar do Sul da China entre 2009-2016 e como podemos compreender este comportamento?

A reflexão busca, de maneira geral, discorrer sobre os fatores que influenciam o comportamento estratégico marítimo da RPC nas disputas do Mar do Sul da China ao descrever o histórico dos choques de interesses entre a China e demais países do Sudeste Asiático e concentra-se em dois casos específicos do comportamento chinês mais assertivo, o embate em *Scarborough Shoal* (entre China e Filipinas) e o incidente da plataforma petrolífera *Haiyang Shiyu 981* (entre China e Vietnã).

São poucos os estudos, na academia brasileira, envolvendo a temática das disputas no Mar do Sul da China. Sua relevância decorre de vários fatores, a região da Ásia e Pacífico é um dos atuais polos mais importantes do comércio internacional; o Mar do Sul da China desponta como uma região que abriga um enorme tráfego de mercadorias, matérias-primas e recursos energéticos, sendo portanto uma região estratégica fundamental no plano dos interesses de diversas potências.

Ademais, segundo especialistas, o Mar do Sul da China também pode ser visto como verdadeiro termômetro das relações sino-americanas neste século, o que molda a disputa de

poder entre as atuais duas grandes potências do sistema internacional, Estados Unidos que luta para manter sua hegemonia e política de primazia na Ásia e Pacífico e a República Popular da China com a crescente modernização militar e expansão econômica em meio a sua “ascensão pacífica”. Aliás, a ascensão regional da China, enquanto potência marítima pode convergir em focos de tensão na região e na escalada de futuros atritos. Se estes focos de tensão não forem bem geridos e se a China não desenvolver estratégias que possam arrefecer o receio dos seus vizinhos e favorecer o desenvolvimento da segurança marítima regional, pode-se projetar que possibilidade das tensões no MSC se transformem em confrontos militares.

Apesar de o tema ser de natureza multidisciplinar e da existência de diferentes análises que aprofundam outras dimensões nas disputas do Mar do Sul da China (como no direito internacional ou na história das disputas), o tratamento analítico desenvolvido é eminentemente político sobre a natureza e os resultados das disputas no Mar do Sul da China, com o aproveitamento das demais disciplinas como um pano de fundo na fundamentação da pesquisa, conseqüentemente sem aprofundamento em áreas correlatas.

A abordagem teórica utilizada na estrutura conceitual do trabalho é a do realismo estrutural defensivo. O realismo defensivo advoga que os Estados convivem num sistema internacional anárquico e que a meta principal de qualquer Estado está atrelada à manutenção da sua segurança, pois sem ela um Estado não pode garantir todos os demais bens fundamentais à existência da sua população, como a vida, a liberdade e a propriedade.

O realismo estrutural é o gênero que compreende o realismo estrutural ofensivo e o realismo estrutural defensivo. O realismo estrutural estabelece cinco premissas fundamentais para a política internacional (MEARSHEIMER, 1995: 10-11):

1. *O sistema internacional é anárquico* (é considerado um princípio ordenador, anarquia não significa desordem, mas que os estados são independentes entre si e que não possuem uma autoridade central que os governe);
2. *Os estados possuem capacidades militares ofensivas, o que permite ocasionar danos, ou mesmo destruir outro estado* (os estados devem estar cientes dos riscos de negligenciar sua própria segurança, bem como das capacidades militares ofensivas dos demais estados no sistema internacional que pode ocasionar transtornos a sua própria segurança);
3. *Os estados nunca podem estar certos sobre a intenção de um outro estado* (as intenções de um estado são difíceis de discernir no véu da política e podem mudar no decorrer

do tempo, ou seja, os Estados devem estar sempre atentos sobre as ações de outros estados pois não podem saber com absoluta certeza como outro estado agirá no sistema internacional e, conseqüentemente, devem agir com prudência em suas relações com outros estados do sistema);

4. *O motivo básico condutor dos estados é a sua sobrevivência* (Estados desejam manter sua soberania e autonomia no sistema internacional); e

5. *Os Estados pensam estrategicamente sobre como sobreviver no sistema internacional* (Estados são entes racionais, embora possam cometer erros levados por falhas de informação ou pela conduta de seus líderes na política internacional, os Estados tendem a pensar racionalmente sobre seus ganhos no sistema internacional).

O realismo estrutural ofensivo difere do realismo estrutural defensivo porque o primeiro mantém a premissa que os estados sempre buscarão maximizar o poder para garantir sua segurança, logo deverão seguir uma política expansionista tentando alcançar a hegemonia no sistema internacional, por sua vez, o realismo defensivo “mantém que o sistema internacional provê incentivos à expansão somente em certas condições” (TALIAFERRO, 2000: 129).

A principal diferença entre o realismo estrutural ofensivo e o realismo estrutural defensivo é que este último “(,,,)valuing what they have more than what they desire” (DOUGLAS, 2012: 03).

A opção pelo realismo⁶defensivo decorre da consideração de que a China demonstra ser uma potência frágil no sistema internacional, apresentando ainda muitos problemas domésticos que dificultam sobremaneira a concertação de esforços para lidar com seus principais interesses externos (SHIRK, 2007). Ou considerada como uma “potência parcial”⁷, como sustenta Shambaugh (2013), com diversas limitações estruturais para se tornar

⁶ Os Realistas são o grupo dominante nas relações internacionais na China, com maior voz e peso político, tendo grande influência sobre a opinião da elite chinesa. David Shambaugh considera que a China é uma potência em ascensão, com uma série de identidades em conflito. Para este autor, a comunidade chinesa de relações internacionais se divide em sete perspectivas aparentes em um espectro: **Nativism** (composta em sua maioria por nacionalistas xenofóbicos e marxistas que criticam o ocidente, se caracterizam por elementos hipernacionalistas e antiamericanos), **Realists** (observam o Estado-nação como unidade central de análise, se inclinam a observar o ambiente internacional como anárquico e imprevisível), **Major Powers** (argumentam que a China deveria concentrar sua diplomacia nas relações com as grandes potências mundiais), **Asia First** (defendem que a China deveria concentrar suas relações na vizinhança asiática), **Global South** (defendem que a China deveria manter sua identidade e prioridade com os países em desenvolvimento), **Selective Multilateralism** (afirmam que a China deveria expandir seu envolvimento global de maneira gradual e seletiva), **Globalism** (postulam que a China deveria arcar com maiores responsabilidades em questões concernentes à governança global pelo seu tamanho, poder e influência)(SHAMBAUGH, 2011: 7-27).

⁷ Shambaugh em seu livro *China Goes Global: The Partial Power* examina seis diferentes dimensões da

verdadeiramente uma potência global.

A opção pelo realismo defensivo foi ainda mais reforçada com a constatação, durante o desenvolvimento da dissertação, que a China tende a evitar problemas em seu entorno que poderiam colocar em xeque seu longo processo de desenvolvimento econômico e escolhe se pautar por um discurso oficial pacífico, com a difusão do conceito de *ascensão pacífica* desenvolvido por Zheng Bijian, depois remodelado para o conceito de *desenvolvimento pacífico*, com o objetivo de combater a ideia da China como futura ameaça ao sistema internacional (KISSINGER 2011: 479-480), embora seu comportamento marítimo tenha sido eminentemente assertivo nos últimos anos (2009-2016) por fatores que serão observados nos capítulos a frente o que indica que tem enfrentado algumas variações do seu comportamento, mesmo assim a China ainda pode ser considerado um estado realista defensivo pois se utilizou algumas medidas cooperativas para aliviar as tensões no MSC o que é condizente com as ações de um estado realista defensivo.

Neste diapasão, pode-se compreender que a China orienta-se pelas premissas do realismo defensivo em sua conduta internacional nas disputas referentes ao Mar do Sul da China e em sua ascensão enquanto potência marítima. A China mantém uma preocupação constante com a segurança das diversas ilhotas e recifes no Mar do Sul da China pois, na perspectiva chinesa, são parte integrante do seu território nacional, constituindo-se como o núcleo de seus interesses fundamentais (como Taiwan e as Ilhas Diaoyutai/Senkaku).

Desta forma, a China pretende manter o *statu quo* nas disputas territoriais no Mar Sul da China, em uma lógica que busca equilibrar seus interesses de *desenvolvimento pacífico* com os principais interesses de outras nações reivindicantes e das demais potências externas interessadas no desenrolar dos acontecimentos no Mar do Sul da China, com impactos decisivos no comércio internacional e no ambiente estratégico de segurança da Ásia Pacífico.

O enfoque metodológico do estudo é o quantitativo e qualitativo com pesquisa de carácter exploratório e descritivo. As fontes documentais utilizadas são dos governos da China, dos EUA e dos países do Sudeste Asiático. São utilizadas fontes primárias como a Declaração de Condutas das Partes do Mar Sul da China de 2002 (*Declaration on the*

China enquanto potência (a identidade global da China, sua diplomacia, a presença econômica chinesa no mundo, o aspecto da governança global, a presença global cultural e de segurança da China), e defende que a integração do país com a ordem internacional tem sido limitada, e por vezes, ambígua, discriminando diversos pontos frágeis do poder chinês. Para o autor, ao concluir seu estudo, a China é “in essence, a very narrow-minded, self-interested, realist power, seeking only to maximize its own national interests and power”, que apresenta “its economic policies are mercantilist and its diplomacy is passive. China is also a lonely power, with no allies and experiencing strained relations with much of the world” (SHAMBAUGH, 2013: 246).

Conduct of Parties in the South China Sea), Convenção sobre Direito do Mar das Nações Unidas de 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), alguns livros brancos de defesa da RPC, além dos principais pronunciamentos dos líderes e da burocracia estatal chinesa, americana e do Sudeste Asiático envolvendo estratégia marítima chinesa e as disputas no Mar Sul da China. Foram utilizados artigos e livros de autores que investigam sobre as disputas no Mar do Sul da China, estratégia marítima e questões correlatas condizentes com a temática abordada por este trabalho como Patrick M.Cronin, Bill Hayton, Bernard Cole, Robert D.Kaplan, Nalanda Roy, Wang Hanling, Li Mingjiang, Sukjoon Yong, Shi Xiaoqin, Chu Shulong, An-hao Huang entre outros.

As fontes secundárias empregadas neste trabalho variaram de informações encontradas na mídia internacional pela atualidade do tema, tais como a agência de notícias chinesa *Xinhua*, o jornal eletrônico *The Diplomat*, o jornal inglês *The Economist*, além de jornais que apresentam artigos de especialistas tratando sobre a matéria. Foram exploradas fontes de informação como o portal *Asia Maritime Transparency Initiative* e notícias dos principais *think tanks* na área de segurança, tais como Center for Strategic and International Studies (CSIS), RAND Corporation, International Institute for Strategic Studies (IISS), Brookings Institution e Australian Strategic Policy Institute.

Esta pesquisa apresenta limitações de ordem metodológica, sendo a primeira delas a falta de transparência do governo chinês na área de segurança sobre sua estratégia marítima e naval; e a segunda decorre da limitação linguística, pelo chinês ser uma língua desconhecida ao autor da presente reflexão, o que limita a pesquisa do material bibliográfico estrangeiro explorado. Todavia, são limitações enfrentadas, em sua maioria, pelos pesquisadores que se debruçam sobre o tema. Apesar desta limitação, a reflexão não pode ser classificada como decorrente do pensamento ocidental devido à atual profusão de textos de analistas chineses publicados em inglês.

Esta Dissertação está dividida em três capítulos. No primeiro capítulo, discorre-se sobre a construção do conflito no Mar do Sul da China, sobre o processo histórico das disputas o que é relevante para a compreensão do atual posicionamento chinês nas disputas. Em seguida, avalia-se a importância estratégica e econômica do Mar do Sul da China para a RPC, com o intuito de entender mais detidamente os interesses que fomentam o emprego do seu comportamento estratégico no Mar do Sul da China.

No segundo capítulo, procede-se a uma análise geral do processo de desenvolvimento da estratégia marítima chinesa, bem como de suas principais características com o intuito de entender como as disputas do Mar do Sul da China estão inseridas na estratégia marítima da RPC. Neste capítulo, procura-se estabelecer a contextualização histórica e política dos principais objetivos da estratégia marítima chinesa, principalmente nos últimos anos, tendo como meta compreender suas necessidades.

O terceiro e último capítulo discorre sobre o comportamento estratégico chinês no Mar do Sul da China durante o período de 2009-2016 e suas principais motivações e descreve a crise em *Scarborough Reef*, em 2012, entre China e Filipinas e o incidente da plataforma petrolífera *Haiyang Shiyou 981*, em 2014-2016, entre China e Vietnã, seguindo para conclusão sobre o comportamento estratégico marítimo da RPC.

CAPÍTULO I: BEIJING E AS DISPUTAS NAS ÁGUAS CONTESTADAS DO MAR DO SUL DA CHINA

1.1 Uma breve história sobre as disputas no Mar do Sul da China

O Mar do Sul da China (MSC) compreende uma vasta massa de água com considerável valor estratégico e econômico para os países da Ásia e Pacífico e, durante séculos, diversos povos asiáticos trafegaram por suas vias, intercambiando informações e produtos, numa poderosa rede comercial e sociocultural.

Este Mar tem distintas denominações conhecido como *Nanhai* ou Mar do Sul pelos chineses (CHIN, 2003:01), nomeado de *East Sea* (Mar do Leste ou Oriental) pelos vietnamitas ou *West Philippine Sea* (Mar Ocidental das Filipinas) pelos filipinos (LE MIÈRE; RAINE, 2013:13) e tem sido razão de acirradas disputas entre diversas potências da região nas últimas décadas, principalmente na luta pela soberania e jurisdição sobre inúmeras ilhotas, recifes, baixios e atóis que se encontram contidos neste mar.

A soberania sobre alguns destes territórios pode possibilitar ao seu detentor adquirir direitos marítimos sobre uma grande parcela destas águas, assegurando o controle sobre os hidrocarbonetos, os recursos haliêuticos e outros recursos naturais passíveis de exploração econômica o que incentiva que os estados reivindicantes utilizem diferentes estratégias reivindicando a soberania e jurisdição sobre estes territórios.

Nanhai “tem uma área total de cerca de 2.974.615 Km², superior à do Mediterrâneo, sendo considerado o maior do mundo” (PEREIRA, 2004:104). É um mar semifechado e parte do Oceano Pacífico. Países costeiros como China (ou RPC), Vietnã, Indonésia, Filipinas, Brunei, Singapura e Taiwan são banhados por este corpo aquoso e têm costumeiramente usados suas águas.

Entre as disputas localizadas no MSC, de acordo com Le Mièrre e Raine (2013:13), podemos citar 4 grupos principais:

- As ilhas Paracels, no noroeste, ocupada pela China, mas reivindicadas por Vietnã e Taiwan;
- As Ilhas Pratas, no nordeste, ocupado por Taiwan, mas reivindicadas pela China;

- As ilhas Spratly, no sudeste, ocupadas parcialmente pela China, Taiwan, Vietnã, Malásia e Filipinas, mas reivindicadas em sua totalidade pela China, Taiwan e Vietnã, e parcialmente pela Malásia, Filipinas e Brunei;
- *Macclesfield Bank/Scarborough Reef*, no centro e no centro-leste do Mar [do Sul da China], desocupados, porém *Macclesfield Bank e Scarborough Reef* são reivindicados por China e Taiwan, enquanto *Scarborough Reef* é também reivindicado pelas Filipinas.

As Ilhas Paracels (também denominadas de Xisha Qundao pelos chineses e Hoang Sa em vietnamita), “consistem de 15 ilhas, diversos bancos de areia e recifes. A área permanece entre as latitudes 16° e 17° norte e longitude 111° e 113° leste. Este grupo é localizado a menos de 150 milhas náuticas da ilha chinesa de Hainan e ao redor de 240 milhas náuticas de Daning no Vietnã” (ROY, 2013:57-58, tradução nossa). Por sua localização próxima dos territórios da RPC e do Vietnã, tem sido alvo de acirrada disputa entre eles. O arquipélago de Paracels divide-se em dois grandes subgrupos (Veja ANEXO A para mais detalhes):

No leste está o grupo Amphitrite com West Sand, Tree Island, Middle Island, South Island, South Sand e Woody Island. Lincoln Island está situado um pouco mais a leste. No oeste está o grupo Crescente com ilhas Pattle, Money, Robert, Drummond, e Duncan, com Vulladore Reef, Discovery Reef, e Passu Keah Reef mais próximo ao sul. Fora dos dois subgrupos principais está North Reef à noroeste, Triton island a sudoeste e Bombay Reef no sudeste (TONNESSON, 2002a: 148, tradução nossa)

As ilhas Pratas (conhecidas em chinês como *Dongsha Qundao*, *Tungsha Islands* pelos taiwaneses), constitui-se de um conjunto de 3 territórios (a ilha de Tungsha ou Pratas e outros dois bancos menores - *south verker bank* e *north verker bank*), abaixo pode-se observar mais dados sobre o arquipélago como sua localização geográfica e extensão:

Tungsha (Pratas) Islands: Tungsha Island is the only one of this island group that rises above the waterline. It has an area of 1.74 square kilometer. Located at 20°42' north latitude and 116°43' east longitude, it lies about 243 nautical miles southwest of Taiwan's Kaohsiung Harbor and 170 nautical miles southeast of Hong Kong. The group comprises mainly Tungsha Island, Tungsha Atoll, Beiwei (N. Verker) Bank, and Nanwei (S. Verker) Bank, which surround a lagoon about 300 square kilometers in area. The broad northern rim of Tungsha Atoll is above water at low tide (REPUBLIC OF CHINA, 2016).

As ilhas Spratlys (conhecidas em chinês como Nansha Qundao, Truong Sa em vietnamita, sendo que os filipinos denominam grande parcela do arquipélago Spratlys de *Kalayaan*), são diversos territórios localizados no MSC, tendo o maior número de estados reivindicantes⁸.

⁸ Dados mais detalhados do arquipélago estão no ANEXO A.

(...)às ilhas Spratly, que consistem em aproximadamente 190 ilhas, ilhéus, atóis e recifes parcialmente submersos, cobrindo uma área de cerca de 390.000 km². Estão localizados a cerca de 500 km de distância da zona costeira do Vietname e a 950 km a Sudeste da ilha chinesa de Hainan. A ilha filipina de Palawan situa-se a cerca de 80-150 km Leste, e o estado malaio de Sabah e o Sultanato do Brunei localiza-se a cerca de 250 km Sul (PEREIRA, 2004:105).

O arquipélago das Ilhas Spratlys é um ponto estratégico fundamental que condensa as rotas principais de navegação do Mar do Sul da China, além disso, “é também uns dos mais ricos pontos de pesca do mundo.” e “o fundo do mar das Spratly é visto como contendo a maior concentração de reservas de petróleo e gás dentro do MSC” (ROY, 2013:62, tradução nossa).

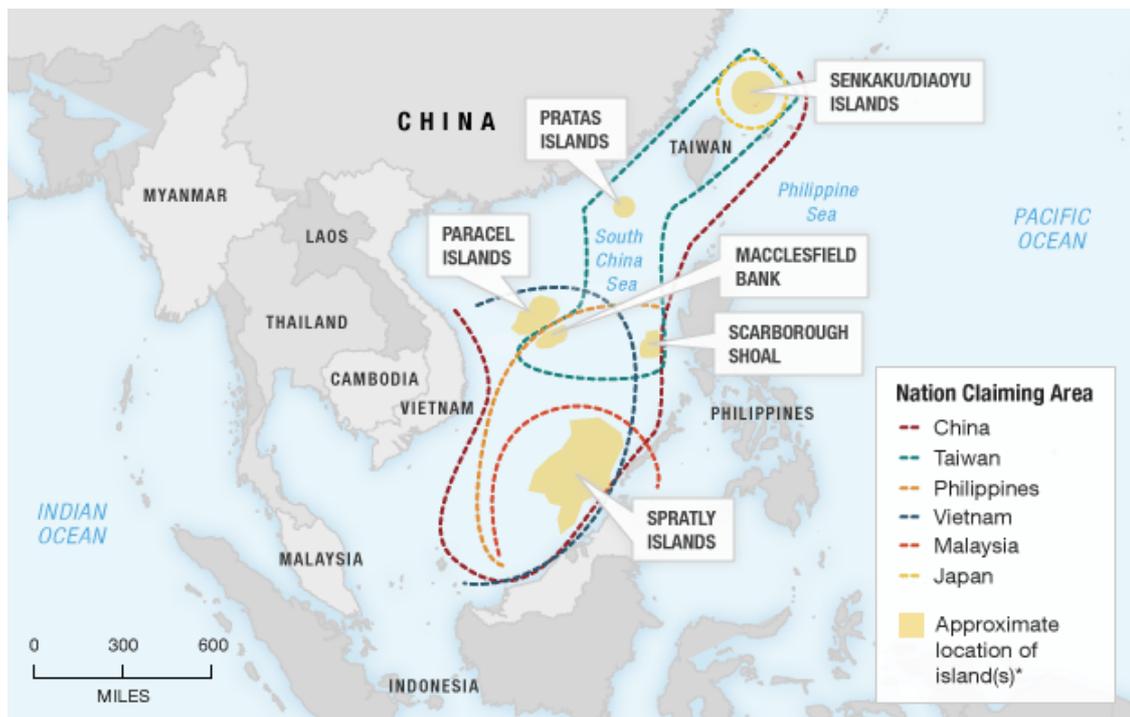
A ocupação dos territórios nas Spratly segue a seguinte classificação: Malásia controla 4 territórios - Ardaiser Reef, Investigator Shoal, Mariveles Reef e Swallow Reef; Filipinas controla 8 territórios - Commodore Reef, Flat island, Lankiam Cay, Loaita Island, Nanshan Island, Northeast Cay, Thitu Island e West York Island; RPC controla aproximadamente 7 territórios - Chigua Reef, Cuateron Reef, Fiery Cross Reef, Gaven Reef, Jonhson Reef, Mischief Reef e Subi Reef; Taiwan controla apenas 1 território - Itu Aba Island; Vietnã controla aproximadamente 27 territórios- Allison Reef, Amboyna Cay, Barque Canada Reef, Bombay Castle (Rifleman Bank), Central Reef, Collins Reef (Johnson Reef-N), Comwallis South Reef, Discovery Great Reef, East Reef, Grainger Bank, Kingston Shoal, Ladd Reef, Len Dao, Namyit Island, Orleana Shoal, Pearson Reef, Pentley Reef, Pigeon Reef, Prince Consort Bank, Sand Cay, Sin Cowe Island, Sin Cowe East Island, South Reef, Southwest Cay, Spratly Island, Vanguard Bank e West Reef (CHIN, 2003:4). Brunei não ocupa nenhum território, mas reivindica dois territórios das ilha Spratlys, Louisa Reef e Riflemen Bank (ROY, 2013:9-10).

Macclesfield Bank/Scarborough Shoal (os chineses denominam *Scarborough Shoal* de *Huangyan Island* e o consideram como parte de *Bank Macclesfield* que denominam de *Zhongha Qundao*, os filipinos denominam *Scarborough Shoal* de *Bajo de Masinloc* ou *Panatag*). *Macclesfield Bank* “está localizado na latitude 15° 20' norte e longitude 113°40' a 115° leste. O banco tem cerca de 75 milhas náuticas de comprimento e 33 milhas náuticas de largura (ROY, 2013:60, tradução nossa).

O mapa 1 exhibe a localização aproximada das regiões em disputa no Mar do Sul e Oriental da China, bem como a sobreposição das Zona Econômica Exclusiva de alguns países litigantes que possuem reivindicações em Nanhai (como Taiwan, Filipinas, Vietnã e Malásia)

e as reivindicações defendidas pela China através de sua “linha de nove traços” (denominada também de linha em forma de U).

Mapa 1- Mapa das principais áreas disputadas pela China no Mar do Sul e Oriental da China



Fonte: <http://www.npr.org/news/graphics/2012/09/map-island-dispute-624.gif>

A “linha de nove traços” encontra-se no mapa publicado pelos nacionalistas chineses em 1947, indicando 11 segmentos de linha que circundam diversos territórios e águas no MSC e apontados como a região reivindicada pela China que alega “direitos históricos” sobre área, cobrindo quase 80% do MSC. Muitos estados da região consideram esta alegação desarrazoada e extremamente ambiciosa.

O Departamento de Estado dos Estados Unidos através Bureau of *Oceans and international environmental and scientific affairs* considera que o mapa de “linha dos nove traços” de 1947 foi elaborado pelos cartógrafos nacionalistas chineses a partir de outros mapas mais antigos da região:

Scholarly accounts indicate that the 1947 map, titled “Map of South China Sea Islands,” originated from an earlier one titled “Map of Chinese Islands in the South China Sea” (Zhongguo nanhai daoyu tu) published by the Republic of China’s Land and Water Maps Inspection Committee in 1935, and that Chinese maps produced after the establishment of the People’s Republic of China in 1949 “appear to follow the old maps” (UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, 2014:03).

O mapa sofreu alterações ao decorrer das últimas décadas, atualmente é constituído por 9 segmentos tracejados, sendo “retirados dois segmentos” do mapa original que delimitavam o Estreito de Tonkin, “alguns mapas publicados em 2013 e 2014” apresentavam também “um décimo traço” a “leste de Taiwan” (UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, 2014:03). A China alega que suas reivindicações marítimas no MSC estão fundamentadas em bases históricas, enquanto que os países da região, como Vietnã, Malásia e Filipinas, argumentam que a “linha de nove traços” não tem fundamentação no direito internacional, violando, desta maneira, suas respectivas ZEEs (Zonas Econômicas Exclusivas).

Efetivamente, a questão é problemática por que as alegações chinesas sobre os territórios em disputa no MSC são anteriores à principal legislação internacional que versa sobre direitos marítimos, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), criada em 1982. E, em 2016, a Corte Internacional de Justiça (CIJ) asseverou em decisão que “a linha dos nove traços” não tem validade legal para o direito marítimo internacional. A RPC, entretanto, mantém sua posição político-diplomática sobre a validade da “linha dos nove traços” e sobre a “soberania incontestável” nos territórios no MSC.

Em 2009, defendendo suas reivindicações marítimas à Comissão de Limites da Plataforma Continental na ONU, a China emitiu uma nota verbal que reforçava suas reivindicações anexando o mapa da “linha de nove traços” como uma justificação de suas pretensões no MSC contra as acusações do pedido conjunto da Malásia e do Vietnã para extensão das suas respectivas plataformas continentais:

China has indisputable sovereignty over the islands in the South China Sea and the adjacent waters, and enjoys sovereign rights and jurisdiction over the relevant waters as well as the seabed and subsoil thereof (see attached map). The above position is consistently held by the Chinese government, and is widely known by the international community (UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, 2014:01).

No anexo B pode-se visualizar o Mapa da “linha dos nove traços” que foi enviada a ONU em 2009, na imagem Beijing insere os territórios contestados em destaque como Xisha Qundao (ilhas Paracels), Zhongsha Qundao (Macclesfield Bank), Dongsha Qundao (ilhas Pratas) e Nansha Qundao (ilhas Spratlys) dentro da “linha dos nove traços”.

As reivindicações marítimas chinesas com base no mapa da “linha dos nove traços” possibilitam diversas interpretações, tidas como bastante ambíguas. A China parece se

aproveitar dessa ambiguidade, de maneira proposital, como forma de possibilitar maior margem de manobra política ao barganhar bilateralmente com os países da região por direitos marítimos. A China não se declarou oficialmente até o presente momento sobre as coordenadas geográficas oficiais dos segmentos de reta apresentados no mapa da “linha de nove traços” apresentado em 2009 à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU (UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, 2014: 04), o que aumenta a confusão sobre suas reivindicações.

As reivindicações chinesas se dividem em duas categorias: reivindicações sobre a terra e reivindicações sobre a água. As reivindicações sobre a terra são claras, “a China alega soberania sobre as ilhas dentro da linha tracejada”, já “as reivindicações marítimas não são claras” (IDEM, IBIDEM: 11), o que propicia diferentes interpretações por diversos autores sobre o posicionamento chinês. Por exemplo, existem interpretações que afirmam que a China alega apenas soberania sobre as ilhas no MSC e, desta forma, teria direito sobre a ZEE, águas territoriais e plataforma continental proporcionadas por estas ilhas em acordo com CNUDM de 1982, o que estaria em sobreposição às reivindicações de outras nações (IDEM, IBIDEM: 14). Por sua vez, existem interpretações que estabelecem que o mapa da linha tracejada indicaria somente a fronteira nacional entre a China e seus estados vizinhos, ou interpretações que colocam a linha tracejada como uma reivindicação histórica da RPC (IDEM, IBIDEM: 14-15).

Peter Dutton classifica que as disputas no MSC podem ser divididas em três categorias principais: soberania, jurisdição e controle. Soberania, “disputes over sovereignty center on questions of which coastal states have the right to exercise the full measure of state authority over the physical territory of the islands in the South China Sea.” (DUTTON, 2011:44).

Neste contexto, as alegações sobre a soberania são em grande maioria difíceis de serem tratadas e o motivo principal dos conflitos armados no mundo, pois dizem respeito à integridade do território nacional e de suas fronteiras (FRAVEL, 2008) gerando forte sentimento nacionalista na população. Dada a ambiguidade do Mapa da “Linha de nove traços” que tem tido diferentes interpretações dos especialistas ocidentais e chineses (DUTTON, 2011), as questões sobre a soberania das ilhas se tornam ainda mais complexas e difíceis de solução em base consensual. A segunda de Dutton classificação das disputas é sobre a jurisdição:

A second category of disputes involves the delimitation of jurisdictional boundaries between neighboring sea zones, including exclusive economic zones (EEZs) and

continental shelves. China complicates these disputes through its ambiguous claims of authority over the water space within the nine-dash line, but it is clear that the claim encompasses aspects of jurisdiction as well as aspects of sovereignty.²³ “Jurisdiction” under international law is something less than full sovereignty, in that it does not include the same degree of absolute and exclusive authority to govern all matters of interest to the state. Like sovereignty, jurisdiction is a reflection of state power within specified boundaries, but the concept of jurisdiction connotes the application of state authority only over a limited, specified set of subject matters DUTTON, 2011:49).

Acresce-se que todos Estados tentam estabelecer ações e criar legislações domésticas em consonância com as normas do CNUDM e do direito marítimo internacional com a finalidade de reforçar sua jurisdição sobre os territórios no MSC e utilizam rotineiramente suas agências estatais de aplicação da legislação marítima, como guarda costeiras e agências que controlam a pesca ilegal, para impor sua jurisdição e sanções sobre as embarcações de outros estados reivindicantes que operem na áreas contestadas, prática comum responsável por uma quantidade considerável de incidentes e protestos diplomáticos entre eles.

O último categoria de disputa no Mar do Sul da China classificada por Dutton é definida sobre *o controle*:

The third category of disputes relates to attempts to assert coastal-state control over the activities of military vessels operating in the South China Sea and is fundamentally about the correct interpretation of international law concerning the balance of coastal-state and international rights and obligations in the EEZ and other jurisdictional waters. As a practical matter there are only two parties to the dispute in this category, China and the United States. Many other countries around the globe, however, have interests and stakes in its outcome, since this category involves China’s various attempts to alter international norms concerning freedom of navigation for military purposes and to roll back the balance of coastal-state and international rights in coastal zones that were negotiated in the development of UNCLOS (IDEM, IBIDEM:53).

Note que nos três tipos de disputa, o papel da diplomacia naval e marítima como uma ferramenta a serviço dos interesses do Estado tem sido fundamental e crescente, com as marinhas, guardas costeiras, agências de vigilância de aplicação da legislação pesqueira e navios pesqueiros participando ativamente da luta pelos direitos marítimos dos seus respectivos estados, por exemplo, patrulhando a área contra incursões estrangeiras e tentando consolidar a jurisdição sobre os territórios, etc.

As disputas do MSC têm uma vasta história, as ilhas Pratas, *Macclesfield Bank* e *Scarborough Reef* são pouco mencionados na literatura acadêmica. Já as ilhas Paracels e Spratlys se destacam na análise dos autores por serem consideradas *hotspots* internacionais relevantes para a segurança global e por apresentarem um maior número de atores envolvidos na disputa.

Segundo Tonnesson existem três abordagens para descrever a história de disputas do MSC. A primeira foca a “perspectiva nacional”, na qual se busca “ir tão longe quanto possível a fim de encontrar evidências que o mar e as ilhas são partes invioláveis do próprio patrimônio nacional” (TONNESSON, 2002b:06). Esta abordagem é utilizada por alguns historiadores de países que reivindicam soberania sobre as ilhas do MSC. Hayton, entretanto, critica as percepções de historiadores não baseadas em uma avaliação imparcial das evidências históricas (HAYTON, 2014:26). Na realidade, ele critica o papel do *Underwater Archaeological Heritage Centre* (UWARC), um grande centro de pesquisa arqueológica submarina da China, por financiar historiadores defensores da história oficial da “indiscutível soberania” chinesa das ilhas Paracel e Spratly. “There is symbiotic relationship between the Centre and Chinese foreign policy. UWARC has budget that other archaeologists in region can only dream about” (HAYTON, 2014:27).

Hayton também cita ações empreendidas pela RPC no sentido de impedir expedições arqueológicas em áreas contestadas, o que compromete a possibilidade de se criarem visões alternativas sobre os fatos históricos:

Across that sea, other underwater archaeologists have found it more difficult to research an alternative narrative. In april 2012, joint Franco-Filipino expedition organised by the National Museum in Manila was investigating a wreck on the Scarborough Shoal, 220 kilometers west of the main island of the Philippines, Luzon. Based on board a support ship, the MRV Sarangani, they were following best practice: investigating the site in situ, non-commercially and with the intention of publishing their findings for other to review. But then a Chinese Marine Surveillance ship arrived and ordered them to leave on the grounds that the wreck belonged to China. Only archaeologists would be allowed to investigate the site so that they could again find 'evidence' of indisputable Chinese sovereignty (HAYTON:2014:27).

A segunda abordagem seria seguir um viés jurídico “não partidário” traçando a “chronology of conflicting claims to sovereignty, and evaluate their relative merits on the basis of the international law” (TONNESSON, 2002b:06).

Finalmente, a última e mais empregada (e que serve de base para a análise em desenvolvimento) seria descrever os fatos históricos como uma *história internacional* “na qual os eventos e tendências são analisados com base nas mudanças do sistema internacional e da balança de poder” (TONNESSON, 2002b:06).

A história do MSC é bastante complexa, provoca bastante confusão entre a mídia internacional pelo número de atores envolvidos e suas respectivas reivindicações, além da escassez de registros oficiais, como recordam Miére e Raine:

However, given the paucity of the official records over the issue, the difficulty of communications and the lack of evidence of continuous occupation and sovereignty, it is problematic for any disputant to prove their superior entitlement clearly. While there are official records of Nguyen Emperor Minh Mang ordering the construction of the temple and stele on the Paracels Islands in 1835, for example, information on previous imperial interactions with the islands derives from maps and testimony from foreign missionaries and counsellors. This is perhaps unsurprising: tenets of contemporary international law could not have been foreseen by previous administrations in the Asian States, and hence the idea of prioritising physical occupation of an island over simply restating one's sovereignty infrequently would have seemed unnecessary. (MIÈRE; RAINE, 2013:35-36)

Neste diapasão, o conceito ocidental de soberania é um conceito bem recente na história asiática e introduzido apenas no século XIX (TONNESSON, 2002b:06), ainda assim enfrentou resistência quando implantado pelo imperialismo das potências europeias. Apesar do conceito de soberania ser recente na região asiática, muitos países disputantes exploram seu passado histórico por meio de “documentos antigos” e “achados arqueológicos” a fim de reforçar suas reivindicações de soberania dos territórios contestados (TONNESSON, 2002b). No entanto, é difícil que os estados provem que mantiveram um continuo domínio sobre ilhas e rochedos, pois a maioria destes territórios foi, por muito tempo uma região desabitada, sendo apenas utilizada como abrigo para pescadores, sem despertar grande interesse dos antigos líderes da região.

Vale ressaltar que as explorações arqueológicas nas áreas contestadas são motivo de debate entre historiadores pois é notório que a China exerceu grande poder e influência na Ásia durante os últimos dois mil anos, sendo comuns trocas de mercadorias e a compra de produtos chineses como porcelana, seda e especiarias por outras nações, transportados por centenas de quilômetros de distância até alcançar seu destino no mundo antigo em uma grande rede comercial como foi a Rota da Seda. Portanto, são igualmente comuns explorações arqueológicas no MSC encontrarem vestígios históricos de artefatos produzidos no antigo império chinês, porém que poderiam ter sido adquiridos por mercadores de outras regiões como árabes, persas ou malaaios. Hayton, ao questionar as relíquias encontradas nas Paracels, em 1999, pelo UWARC, considera que a presença destas relíquias não comprova as reivindicações chinesas de soberania:

UWARC's first open-water expedition was to the Chinese-occupied but Vietnamese-claimed Paracels islands. In March 1999 the centre's director, Zhang Wei, announced that his divers had recovered 1,500 relics dating from 907, 'proving that the Chinese were earliest inhabitants' of the Paracels. Less partisan archaeologists guffawed. In 907 the Tang Dynasty had just fallen so it is conceivable that wreck could have been from one of the very first ships ever to sail from the newly independent state of Minnan. However, it's much more likely that vessel was Malay or Arab. Chinese pottery was traded all around region, and beyond. The

presence of pottery on any shoal is no more proof of Chinese historical possession than the presence of thousands of cowry shells in a Bronze Age tomb in the Chinese city of Anyang is proof that Henan Province should rightfully belong to the Philippines. (HAYTON, 2014:26)

Os historiadores chineses afirmam que seus registros históricos apontam que são os verdadeiros descobridores das ilhas Paracels e Spratly, desde o século II AC, e que sucessivas dinastias, como a Han, poderiam ter visitado as ilhas:

According to the Chinese history books, China discovered the islands in the South China Sea as early as the second century B.C.; exploitation and development followed and finally the islands were put under the administrative jurisdiction of the Chinese Government as Chinese Territory. China began to send naval ships to the South China Sea during the sixth year of Yuan-Den, (111 B.C.) under the reign of Emperor Wu Di of the Han Dynasty. Admiral Yang Pu led 100,000 sailors to the islands of the South China Sea (CHANG, 1991: 403).

Aliás, ressaltam que, possivelmente, as dinastias Tang e Song exerceram jurisdição sobre as ilhas Paracels e Spratly no MSC:

The Chinese have lived on the Xisha and Nansha islands since the Tang and Song dynasties, as evidenced by recent discoveries at the Xisha Islands of "ruins of living quarters, pottery and porcelain utensils, iron knives, iron cooking pots and other articles of daily use belonging to the Tang and Song dynasties." The Chinese Government has exercised jurisdiction over Xisha and Nansha since the ninth century, along with the exploitation and development of the islands. During the Song Dynasty (900-1127 A.D.), Chinese Naval Patrols reached the Xisha Islands (CHANG, 1991: 403)

No entanto, historiadores ocidentais ilustram um quadro muito mais dinâmico no qual outros povos, que habitavam o Sudeste Asiático, exerceram influência considerável no MSC, como os Champa, com registros materiais da sua existência, como conchas ou construções, embora vestígios como documentos sejam muito difíceis de serem encontrados.(HAYTON, 2014: 17)

Do século X ao século XV, Samuels (2005) aponta que os chineses exerceram um grande controle sobre o MSC, tornando-o um “lago chinês”. Entretanto, embora a literatura chinesa antiga faça possíveis referências às ilhas Paracels e Spratly, Samuels deduz que os chineses, em sua rota tradicional, evitavam as ilhas Spratly e que os textos selecionados não fazem menção específica às ilhas Spratly(SAMUELS, 2005):

The apparent failure to mention the Spratly Islands, furthermore, points to an even more essential aspect of the maritime system of South China Sea, As already suggested, Ch'i-chou Yang and the Wang-li shih-t'ang were important in so far as they defined the main shipping corridor to and from China's southernmost tributary and trading partners. Except for direct trade with the Philippines, the principal shipping lane thus ran along the western and southwestern margins of the South China Sea, passing through the Hainan-Paracels gateway to the Chiao-Chih or

Chang-ch'eng (Vietnamese) coast. The route then followed the coast to K'un-lun island (Poulo Condore) off Funnan or Chen-la (Cambodja), and finally proceeded directly across the sea to the vicinity of Singapore or Sumatra, though it also sometimes entailed intermediate landings on the east coast of Malaya, as well as transit around the Gulf of Thailand. In effect, the traditional route avoided or, at least, skirted the Spratly Islands on the west. And, if only for this reason, the Paracels islands or Chi'-chou Yang and the Wang-li-shih-t'ang, rather than the Spratlys, were long considered China's southernmost maritime frontier. (SAMUELS, 2015: Posição 748-755).

O interesse dos chineses pelas ilhas somente tomaria forma no século XIX, com a perda da projeção de poder chinesa para as potências ocidentais, que passaram a exercer maior influência no MSC.

Os britânicos, no final do século XVIII e início do século XIX, com avanços náuticos e a exploração da área do MSC, contestaram os mapas antigos que difundiam a ideia que a região das ilhas Spratly era um local amaldiçoado. E passaram a cartografar mais detalhadamente a região. Em 1877, o governo inglês concedeu uma licença para exploração do guano encontrado no arquipélago Spratly e também hastearam uma bandeira no arquipélago e nas proximidades de Amboyna Cay (TONNESSON, 2006:03).

Em 1902 e em 1909, o Império Qing mostrou interesse pelo arquipélago Paracels em razão do aumento do nacionalismo chinês. (LE MIÈRE e RAINE, 2013). A questão sobre a soberania das ilhas passava a ganhar maior destaque, dentro da sociedade chinesa, motivada pela revolta da população com as perdas territoriais da China e as agressões estrangeiras das potências coloniais. Uma missão para reivindicar a soberania sobre as ilhas Paracels foi enviada sob liderança do contra-almirante Li Zhun. “Although no occupation was established, Li recommended in his 1909 report that the islands should be administered by Hainan Island” (LE MIÈRE; RAINE, 2013: 36).

O receio da expansão japonesa era um fator crucial que motivava ações das potências coloniais, como França e Grã-Bretanha, pelo controle estratégico dos arquipélagos. Porém, a China, mesmo enfraquecida, reagia com protestos de grupos reivindicando as ilhas Paracels, como em 1914 quando o cartógrafo nacionalista chinês Hu Jinjie, “mostrou um mapa com uma linha em forma de U sobre as Paracels”, ou, em 1921, com a província de Guangdong permitindo a exploração de guano em Woody Island, no grupo Amphitrite, nas ilhas Paracels (LE RAINE e MIÈRE, 2013:36, tradução nossa). Neste sentido, a China defenderia, em declarações posteriores, que os pescadores chineses utilizavam o arquipélago Paracels como abrigo durante séculos.

Segundo Tonnesson, o Ministério das Relações Exteriores e o Ministério dos Assuntos

Coloniais da França, de 1910 a 1920, tinham o entendimento mais ou menos firmado que as ilhas Paracels estavam sob a soberania chinesa e, portanto, não caberia à França fazer reivindicações sobre as ilhas; por isso, a França não protestaria em 1921 sobre a ação da província de Guangdong nas Paracels (TONNESSON, 2006:3)

Durante a década de 1920, com o início da Guerra Civil a partir do racha do Kuomintang (KMT) e criação do PCC, a China diminuiu consideravelmente sua atenção sobre a questão da posse das ilhas Paracels. Mesmo assim, em 1928, “uma comissão foi designada para investigar as Paracels, liderada por Sheng Pen-Fei” (LE RAINE E MIÈRE, 2013:36).

Em 1930, as autoridades francesas em Annam mudaram seu posicionamento e reivindicaram a posse das ilhas Paracels baseando-se no fato do imperador Gia Long ter tomado oficialmente posse das ilhas em 1816 e o imperador Minh ter enviado uma missão para construir um marcador e um pagode no arquipélago Paracels em 1835 (TONNESSON, 2006: 4).

Assim, a França tomou ações mais enérgicas, para tomar posse das ilhas, ao enviar o navio de guerra *Maliceuse* que ancorou próximo ao arquipélago Spratly e deu uma salva de 21 tiros em 13 de abril de 1930 (HAYTON, 2014:53), ação que efeitos diplomáticos-legais para anexação do arquipélago. Na verdade, com suas ações os franceses desejaram se antecipar às ações japonesas de tentar anexar as ilhas Paracels e Spratly:

(...)In 1930-33, France claimed the Spratlys for itself, and also occupied some of them. In 1938, it established a permanent presence in the Paracels, which were now being claimed on behalf of the protectorate Annam (today's central Vietnam), with basis in the claim made by the Nguyen dynasty in the early 19th century. France recognised, however, that there was a rival Chinese claim, and told the Chinese government that the stationing of a French garrison in the Paracels had a defensive purpose and would not prejudice the legal resolution of the dispute. Britain chose not to oppose the French actions in either the Spratlys or the Paracels, although it did not abandon its own claim to the Spratly Islands and Amboyna Cay from 1877, but merely let the claim stay dormant. Japan protested officially against the French actions. (TONNESSON, 2002b:10)

A Inglaterra, desde 1877, já tinha se declarado formalmente pela anexação das Spratlys. No entanto, não protestou oficialmente sobre as pretensões francesas. Tonnesson defende que o “Foreign Office não quis perturbar as relações franco-britânicas em uma região na qual a marinha e os territórios franceses serviam como tampões contra ameaças às possessões britânicas” e também porque as alegações legais britânicas sobre as ilhas Spratly eram fracas, pois não haviam efetivamente ocupado as ilhas (TONNESSON, 2006:06).

Apesar dos chineses parecerem confusos inicialmente sobre a declaração francesa

sobre as ilhas Spratly (HAYTON, 2014:54), pois pareciam não saber da sua existência, nos anos vindouros os cartógrafos chineses elaboraram mapas apontando que as ilhas Spratly como pertencentes ao território chinês:

“By 1935, China's recently promulgated Land and Water Maps Inspection Committee was ruling that its southernmost territory should reach the 4°N latitude line, encompassing James Shoal. An edited cartographical volume published in 1936, as the New Map of Chinese Domain in the South China Sea, which for the first time showed, the boundaries of China extending to below James Shoal. It declared that the islands claimed by France-Macclesfield Bank and Spratly Islands were 'the living places of Chinese fishermen' and hence 'sovereignty, of course, belonged to China'.” (LE RAINE e MIÈRE, 2013:36-37)

A versão de 1936 foi criada por Bai Meichu, um cartógrafo nacionalista chinês que elaborou um mapa com uma linha em forma U cobrindo o MSC até *James Shoal*, mapa este largamente copiado por outros cartógrafos chineses (HAYTON, 2014:56), tornando-se um dos principais mapas que indicam as reivindicações históricas chinesas sobre os arquipélagos no MSC.

Com a invasão japonesa no continente chinês ocupando a Manchúria e com o início da 2ª Guerra Sino-Japonesa, as ações chinesas para protestar pela posse das ilhas no MSC ficam completamente prejudicadas. De outro lado, com o rápido avanço japonês sobre as possessões franco-britânicas na Indochina e no Sudeste Asiático, no início de 1942 a janeiro de 1945, o MSC tornava-se um “lago japonês”, com o Japão assumindo o controle administrativo de diversas regiões na Ásia como “Malásia, Cingapura, Bornéu, Filipinas, Taiwan, Hainan, Hong Kong e a maior parte da costa chinesa”(TONNESSON, 2006:16). E acabariam por tomar posse das ilhas Paracels e Spratly utilizando-as como pontos estratégicos para suas ações militares durante a Segunda Guerra Mundial “The Japanese built a submarine base in Itu Aba, and used both the Spratlys and Paracels as weather stations and listening posts”. (TONNESSON, 2006:16)

O fim da Guerra do Pacífico, com a rendição japonesa, não gerou um momento propício para a retomada da disputa pelas ilhas do MSC. Ao contrário, iniciou-se um violento processo de lutas para a recomposição dos Estados, até então colonizados, e as ilhas foram momentaneamente esquecidas. Neste sentido, no Sudeste Asiático, as populações não aceitaram que os colonizadores, já anteriormente expulsos pelo Japão, retomassem o controle político e administrativo. A exceção, em diferentes sentidos, foi a concessão em 1946, pelos Estados Unidos, da independência às Filipinas, porém com a obrigatoriedade de concordância de “concessões econômicas e bases aéreas e navais aos Estados Unidos por 99 anos” (VAISE,

2013:61).

Por razões diferentes, mas com base em interesses político estratégicos relativamente similares, os conflitos se intensificaram nas Penínsulas da Indochina e da Coreia. E, da mesma forma, a derrota japonesa possibilitou a retomada da guerra civil na China, com a vitória do Partido Comunista Chinês (PCC) e a constituição da República Popular da China (RPC) e, igualmente, a fuga do Kuomintang para a ilha de Taiwan, mantendo a denominação anterior de República da China.

Esta dualidade de existência de duas Chinas, uma reconhecida pela União Soviética, e outra, mantida e reconhecida pelos Estados Unidos, sem dúvidas, foi um fator importante, mas não único, de acréscimo de dificuldades para a RPC reivindicar seus interesses no MSC. Mas, como os outros competidores estavam igualmente em conflitos, o MSC ficou, genericamente, como um assunto de menor prioridade na agenda dos Estados. Apesar de não abandonado, na realidade, o MSC só retorna, com maior intensidade, à agenda regional, na década de 1970, em especial pela quase cessação das disputas por fronteiras territoriais no Sudeste Asiático e constituição da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) em 1967 e, em segundo, pelo retorno da RPC à comunidade internacional em 1971.

Mesmo assim, quando da independência em 1946, o presidente das Filipinas, Elpidio Quirino, declarou que o país tinha interesse pelas ilhas Spratly por questões de segurança (HAYTON, 2014, 57-58 ; TONNESSON, 2006: 21). No entanto, as Filipinas não tomariam ações concretas para ocupar nenhum território nas Spratly.

Chiang Kai-Shek buscou reforçar as pretensões chinesas sobre os territórios no MSC enviando “uma expedição naval para ilhas Paracels e para ilhas Spratly” em 1945-1946 e “colocou marcadores de soberania” e “estabeleceu uma presença permanente nas ilhas Woody e em Itu Aba”(TONNESSON, 2002b:11, tradução nossa). E em 1947-1948 publicou o ambíguo mapa da linha tracejada em forma de U.

Já a França, em outubro de 1946, também voltou a mostrar seu interesse pelos arquipélagos ao enviar expedições navais, como o navio caça-minas *FR Chevreuil* para explorar Itu Aba nas Spratly, deixando marcadores (HAYTON, 2014:58) e também mandou expedições entre 1946-1947 para as Paracels, numa tentativa frustrada de expulsar os chineses de Woody Island e, posteriormente, manteve presença permanente, em nome do Vietnã, na ilha Pattle (TONNESSON, 2006:26-27), no subgrupo Crescente, nas ilhas Paracels.

Por fim, em 1951, foi assinado o tratado de São Francisco com a renúncia oficial do

Japão aos seus direitos e reivindicações sobre a soberania das ilhas no MSC, sem, no entanto, deixar evidente quem seria o proprietário das ilhas, possibilitando distintas interpretações para os países participantes da conferência:

At the peace conference in San Francisco in 1951, Japan formally abandoned its claims to Hainan, Taiwan and all other islands in the South China Sea, but the treaty did not say to whom the other islands were ceded, although it was clear that Taiwan and Hainan would be Chinese. Neither of the two Chinese regimes was present in San Francisco. At this stage the whole socialist camp supported the PRC's claim, but France and State of Vietnam (who were both represented in San Francisco) maintained their own claims to the two islands groups. The USA (which had both France's and Kai-Shek's interests in mind) and Britain (who still had its own claim to Spratly Island and Amboyna Cay, and had to think about its possessions in northern Borneo) preferred to let the matter remain unsettled (TONNESSON, 2002b: 12).

Neste período até antes da década de 1970, a China toleraria a presença do Vietnã do Sul na divisão das ilhas Paracels em dois subgrupos, os chineses com o subgrupo Amphitrite e os vietnamitas no subgrupo Crescente. Com a tática de protestos diplomáticos, a China demonstrava sua insatisfação (LO, 1989:28) com as manifestações dos outros Estados reivindicantes. Além do mais, a presença americana no Vietnã do Sul impedia qualquer consideração de conflito armado pela posse das ilhas.

Na década de 1970, as disputas nas ilhas Paracels e Spratly entraram em nova fase e se acirraram consideravelmente entre os países litigantes, tendo a crise energética internacional como um dos catalisadores desta mudança no cenário internacional

Sob pressão do cartel de produtores de petróleo, a OPEP, o preço do produto, então baixo e, em termos reais, caindo desde a guerra, mais ou menos quadruplicou em 1973, e mais ou menos triplicou de novo no fim da década de 1970, após a Revolução Iraniana. Na verdade, a guerra real das flutuações foi ainda mais sensacional: em 1970 o petróleo era vendido a um preço médio de 2,53 dólares o barril, mas em fins da década de 1980 o barril valia 41 dólares” (HOBSBAWN, 1995:459).

A forte valorização do petróleo bruto o transformou em um recurso extremamente valioso, fonte segura de milhões de dólares americanos em divisas ao país produtor e, de outro, déficit brutal na balança comercial dos consumidores. Diferentes países empreenderam ações incisivas na esperança de tentar controlar este recurso nacionalizando a produção de petróleo e investindo na descoberta de novas reservas em regiões pouco exploradas como no MSC, o que desencadearia uma corrida pela posse das ilhas. Em anos anteriores, relatórios da United Nations Economic Commission for Asia and Far East (ECAFE) já apontava para a possibilidade de se encontrar vastas reservas de petróleo abaixo do leito oceânico do Mar do

Sul da China (LO, 1989:12) assim aumentando as expectativas dos países costeiros do MSC.

Outro fator relevante para o acirramento dos conflitos de interesses entre os países sobre a jurisdição das ilhas, recifes e bancos de areia no Mar do Sul da China está atrelado com o próprio desenvolvimento do direito marítimo internacional. Apesar dos trabalhos da CNUDM III serem finalizados, somente em 1982, os países costeiros já debatiam desde 1973 (TONNESSON, 2001) suas regras e percebiam que alguns conceitos discutidos poderiam ganhar relevância no futuro e oferecer a possibilidade de se reivindicar direitos marítimos, como, por exemplo, a decisão do “princípio de prolongamento” pelo Tribunal de Haia em 1969 e a proposta do Quênia de ZEE de 200 milhas náuticas em 1972 (TONNESSON, 2001:16).

Acrescente-se que a mudança da configuração política internacional, com a retirada americana da Indochina (LO, 1989:11), culminou com o aumento da rivalidade entre soviéticos e chineses na região e uma disputa geopolítica por influência o que aumentaria a importância da posse de pontos estratégicos como as ilhas no MSC, o que também tornaria os conflitos de interesses mais acentuados entre as potências da região.

Na década de 1970, com o início da corrida pelo “ouro negro”, as Filipinas promovem movimentos estratégicos concretos para iniciar a extração de recursos no MSC. “In 1970, the Philippines completed a seismic survey of these waters and began drilling test wells in 1971” (FRAVEL, 2008: 277).

Em 1971, o governo Filipino reivindicou formalmente a posse das ilhas Spratly, mostrando que seu interesse havia se renovado progressivamente, ocupando militarmente, entre 1968-1971, cinco ilhas no arquipélago Spratly (LO,1989:13). Provavelmente incentivado pelas ações filipinas, o Vietnã do Sul movimentou-se estrategicamente. “Likewise, South Vietnam initiated a program to exploit offshore petroleum resources, announcing in 1971 that it would offer oil concessions to foreign companies for exploration blocks in the South China Sea” (FRAVEL, 2008:277).

Em 1973, logo após o Congresso americano banir toda atividade militar dos EUA na Indochina, o Vietnã do Sul concedia suas primeiras concessões para a exploração de petróleo no MSC, “eight blocks off its southern and eastern coasts were awarded to Mobil, Exxon, a Canadian consortium and a subsidiary of Shell called Pecten” (HAYTON, 2014:71).

Desta forma, o Vietnã do Sul buscava reunir novas fontes de recursos na esperança de ter meios para sustentar economicamente o conflito armado que empreendia contra o Vietnã

do Norte em suas fronteiras. Seu futuro parecia incerto no cenário internacional, pois o apoio financeiro norte-americano começava a ruir. Ações de Saigon em adjudicar concessões no MSC despertaram suspeitas e antipatia por outros estados costeiros que mantinham reivindicações na área. “In september 1973, to protect the exploration, South Vietnam formally annexed ten of the Spratly Islands” (HAYTON, 2014:71),

Em 1974, ocorreu o conflito bélico entre a China e o Vietnã do Sul nas ilhas Paracels, com derrota das forças militares sul vietnamitas e sua expulsão do grupo Crescente nas ilhas Spratly, os EUA não intervieram no conflito, os chineses provavelmente esperavam este comportamento. “Entre os 17 e 20 janeiro 1974, a China acabou por tomar as Paracels Ocidentais o Vietname do Sul, alegadamente em resposta à ocupação, por parte desde, de cinco das ilhas Spratly, em setembro de 1973.” (PEREIRA, 2004:107).

“Desde o outono de 1973, ocorreram vários incidentes menores entre China e Vietnã até desaguar no conflito armado: percebia-se o aumento da “presença física da China” “próximo ao grupo Crescente” (FRAVEL, 2008:280, tradução nossa) (territórios no qual as forças militares vietnamitas se posicionavam); pescadores chineses eram apreendidos por patrulhas vietnamitas próximas à região; pescadores chineses se moviam em ilhas próximas à base vietnamita em Pattle Island, com o objetivo de plantar bandeiras em *Money Island*. (FRAVEL, 2008:280). Em 15 de janeiro de 1974, os sul-vietnamitas enviaram um navio de escolta contratorpedeiro (HQ-16) para ilhas Paracels e, em 17 de janeiro, enviaram outro navio (HQ-4), “deploying troops on Robert and Money Islands and thereby securing control of the western part of the Crescent Group”(FRAVEL, 2008:280). Por sua vez, também no dia 17, a China enviaria “two sub-chaser (lieqian ting) and two minesweepers (saolei ting) along with two platoons of militia.” (FRAVEL,2008:281) Os navios chineses foram enviados para proteger os barcos de pescadores, mas também desembarcaram tropas nas ilhas Duncan, Drummond, and Palm (FRAVEL,2008: 280-282).

O presidente do Vietnã do Sul Nguyen Van Thieu ordenou que as forças vietnamitas expulsassem os chineses da área (FRAVEL, 2008:282). O resultado do confronto resultou em um grande número de baixas de ambos os lados, “RVN forces suffered 18 killed, 43 wounded, and over 165 missing, some of whom had surrendered to China and others of whom were subsequently rescued on the high sea. Among PLAN forces, eighteen sailors were killed and sixty-seven wounded. (FRAVEL, 2008:272). No fim, os chineses mandariam reforços e controlariam o grupo Crescente, e com isso, todo arquipélago Paracels.

Na perspectiva de Chin-kin Lo, a operação em Paracels pelas forças militares chinesas pode ter sido ocasionada como uma reação às provocações do Vietnã. “The first has been put forward by the Chinese government itself.its official explanation for the Paracels operation is that it was a self-defensive counter-attack against South Vietnamese provocations”(LO, 1989:54) Lo também sugere que pode ter sido impulsionada pelo controle dos recursos marítimos. “The other suggestion that China's action was response to the ongoing debate on the Law of the Sea and emerging contest for maritime rights. The seizure of the Paracels Islands was stepping stone to control over maritime resources in the adjacent sea áreas”. (LO, 1989:54).

Fravel defende que os líderes chineses sentiram que haviam perdido posição nas disputas pelas ilhas e, portanto, tomaram uma postura mais agressiva e não premeditada. “From Beijing's perspective, South Vietnam challenged China's position elsewhere by occupying disputed features in the Spratly, prospecting for oil, and conducting seismic surveys in the Paracels (FRAVEL, 2008:284). Hayton discorda e defende que a ação chinesa teria sido planejada e, possivelmente, tomada pelos escalões superiores (HAYTON,2014:73).

Em 1988, ocorreu novamente outro conflito bélico e, desta vez, com o Vietnã já unificado. Embora a China reivindicasse as ilhas Spratly como parte do seu território soberano, não tinha presença física nelas, o que obviamente enfraquecia suas reivindicações. Todos os reivindicantes (exceto o Brunei) ocupavam os principais territórios acima do nível do mar, mesmo a Malásia que, na década de 1980, se apressou a tomar posse de alguns territórios (FRAVEL, 2008: 290)

Em 1987, a China obteve aval da UNESCO para construir uma estação de monitoramento nas Spratly (HAYTON, 2014; FRAVEL 2008; TONNESSON, 2001) e começou uma série de pesquisas na região para encontrar um local para a estação, decidindo-se por Fiery Cross Reef, “Fiery Cross would not have been anyone's first choice for research station. At High water it was almost entirely submerged, except for a single metre-high rock at its southwestern end. The rest was composed of a ring of sharp coral, 25 kilometers long and 7 kilometers wide” (HAYTON, 2014:81), também planejando ocupar outros “nove” territórios submersos que não eram ocupados pelos outros estados reivindicantes (FRAVEL, 2008).

Fiery Cross Reef, porém, localiza-se muito próximo dos territórios protegidos pelos vietnamitas, que interpretaram a ação chinesa como uma provocação e resultando em

escaramuças entre a marinha vietnamita e chinesa pelo controle dos recifes vazios submersos. Logo, o conflito ocorreria pela posse de Fiery Cross Reef com baixas consideráveis do lado norte-vietnamita. “o conflito deu-se nas Spratly Ocidentais, zona em que se situam o Fiery Cross Reef (Yung Shu Jiao), Johnson Reef, Gaven Reef e Cuarteron Reef. Dos confrontos resultaram 72 vietnamitas mortos e o afundamento de três navios”(PEREIRA, 2004: 108). Mesmo vitoriosos, os chineses não tentaram tomar territórios já ocupados pelos vietnamitas nas Spratly, apenas mantendo sua posição, “China refrained, however, from the ousting the Vietnamese forces from any of islands they were occupying” (TONNESSON, 2001:18).

No final de 1994, os chineses iniciaram uma construção no *Mischief Reef*, um recife localizada na ZEE das Filipinas e muito próximo ao litoral filipino. Os Filipinos só notariam a ação no início de 1995 avistado por um pescador filipino. As Filipinas protestariam veementemente contra a ação chinesa, mas também evitaria criar hostilidade com a China tentando se chegar a uma solução negociada pacífica. “In August 1995, the two sides signed a bilateral code of conduct in which they agreed to settle the dispute 'in a peaceful and friendly manner' ” (FRAVEL, 2008:270).

As ações chinesas reverberaram no fortalecimento do debate de “ameaça chinesa” e de uma maior preocupação dos EUA com a estabilidade do Sudeste Asiático e com a liberdade de navegação na região (TONNESSON, 2001). Estimulou os membros da ASEAN a buscarem uma resposta conjunta sobre o MSC e se preocuparem com a formulação de um código de conduta no MSC (PEREIRA, 2004).

As ações chinesas também sofreram alterações com a RPC procurando mudar sua imagem dentro da região, adotando uma política mais cooperativa com o Sudeste Asiático. Na crise financeira asiática (1997-1998), por exemplo, a China não desvalorizou sua moeda evitando o agravamento da crise na Ásia. Além disso, mesmo contrária a internacionalizar a questão do MSC, assinou, em 2002 com os membros da ASEAN, a “Declaração de Conduta das Partes do Mar do Sul da China”. Um documento não vinculativo, que busca fortalecer a resolução pacífica dos conflitos, incentivando que os Estados se abstenham de exercer atividades que possam gerar conflitos no MSC e ocupem territórios ainda desabitados (VER ANEXO C para maiores detalhes). Em 2003, a China assinaria o Tratado de Amizade e Cooperação da ASEAN, além do acordo tripartite entre China, Vietnã e Filipinas, 2005, denominado *Joint Marine Seismic Undertaking* para iniciar pesquisas sismológicas conjuntas no MSC (não renovado, o acordo caducou em 2008) auxiliando a possibilidade da exploração

conjunta dos recursos naturais do MSC, mas o projeto não iria adiante sendo cancelado pelos países participantes.

Os eventos principais ocorridos a partir de 2009, que apontam para um possível comportamento estratégico chinês mais assertivo no MSC, serão melhor abordados no capítulo 3. O tópico, a seguir, trata dos principais interesses estratégicos e econômicos de Beijing nas disputas no MSC, relevantes para se compreender as ações chinesas no MSC.

1.2 A Importância Estratégica do Mar do Sul da China para a RPC

As potências asiáticas, em sua maior parte, dependem excessivamente da importação de insumos de outras regiões do globo (como África, América Latina e Oriente Médio) para alimentar o ritmo de crescimento das suas respectivas economias, as embarcações que transportam estes insumos tem que navegar pelo MSC sendo este de inestimável valor estratégico:

The South China Sea (SCS), which can be seen as China front yard, is of particular importance in this context. Not only does it hold great economic value (e.g due to its huge significance for global trade routes (Sea Line of Communication, SLOC) as well as its often noted yet still hard to quantify riches of energy and seafood), but is also significant to China's regional strategies and future regional role. Indeed, It is fair to say that the SCS is the essential part of the perhaps most important waterway of our time: the SLOC that connects Singapore with Northeast Asia. Already some years ago, the economic value and volume goods in this SLOC has surpassed that of the SLOC between Rotterdam and New York , which was the world's premier SLOC for more than a century. Importantly, around two thirds of the Asian routes run through the SCS. (FELS; VU, 2016: 04)

Neste diapasão, o valor estratégico do MSC tende a aumentar com o tempo, considerando que tendências econômicas como aumento da renda e do consumo da população asiática se mantenham, principalmente em países como China e Índia, e que a região asiática se torne mais integrada economicamente na medida em que blocos e acordos ganhem maior fôlego, o que certamente permitirá um maior intercâmbio de bens e serviços e, conseqüentemente, o aumento do número de transportes realizados por embarcações no MSC.

Concentrando-se no seu valor estratégico, diversos outros atores têm interesses sobre a segurança das principais rotas de navegação que atravessam o MSC, como Japão, Índia, Estados Unidos e Coreia do Sul. Estas rotas permitem o grande tráfego de bens e desempenham um grande papel na estratégica das potências asiáticas, pois a maior parte do comércio internacional ainda atravessa primordialmente os oceanos, pois transporte marítimo é o meio mais eficiente e econômico para transportar grande quantidade de carga.

Khalid tem uma definição concisa sobre o que são rotas marítimas de comunicação:

Sea Lines of Communication (SLOCs) are key maritime passageways that facilitate heavy shipping traffic volumes and hosting the transportation of key maritime trades such as crude oil. They feature narrow passages or ‘chokepoints’ that require ship captains to exercise extra caution when passing through, for fear of causing accidents that may spill the cargos carried by their ships and disrupt the flow of shipping traffic through those passages. (KHALID, 2012:01)

Em tempos de guerra, as rotas marítimas são vistas como os pontos estratégicos fundamentais que, se bloqueados, negam o acesso a uma potência inimiga e a suprimentos com a meta de paralisar seu comércio (KHALID, 2012: 01); em tempos de paz, são artérias vitais do comércio marítimo.

A insegurança das rotas marítimas de comunicação da Ásia Pacífico está lastreada em diversos problemas causados por diferentes fatores, como (GUOXING, 2000):

- relação política instável entre os países da região
- interpretações diferentes sobre o princípio da liberdade de navegação
- disputas de soberania e reivindicações sobre jurisdições marítimas sobrepostas
- o emergente crescimento das marinhas da região
- ameaças não tradicionais (como poluição, pirataria , tráfico de drogas, etc.)

A China e outros países da região preocupam-se com situações de instabilidade política advindas das reivindicações sobrepostas de várias nações do Sudeste Asiático sobre a posse de diversos territórios no MSC, estando presente a possibilidade de que estes atritos possam resultar em algum um tipo de conflito armado, ocasionando interrupção das rotas marítimas na região do MSC.

Os EUA mantêm forte interesse pela região e, aparentemente, há um conflito de interesses entre China-EUA por diferentes interpretações de aplicação da CNUDM, principalmente sobre os artigos referentes ao “direito de passagem inocente”. De maneira geral, o direito de passagem inocente diz respeito à permissão de livre passagem de um navio sobre as águas de outro Estado costeiro, como a passagem de navio sobre o mar territorial de outros estados, como disposto na CNUDM em 1982 (VER ANEXO D). China defende que navios de guerra precisam de notificação ou autorização para atravessar seu mar territorial, ou seja, interpreta o artigo 19 da CNUDM, “a passagem é inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro” de maneira restrita, não se aplicando a navios de guerra pois não seriam inofensivos⁹.

⁹ Vale salientar que por um longo e conflituoso histórico de invasões e da presença naval das potências

Os EUA seguem a interpretação de que o direito de passagem inocente se aplica aos navios de guerra, enumerando como condizente com os princípios do direito marítimo internacional (KUOK, 2016:06).

A interpretação de que os navios de guerra precisariam de notificação prévia ou autorização ao atravessar o mar territorial de um Estado costeiro certamente limitaria o poder norte-americano e sua influência naval, principalmente na Ásia-Pacífico tendo em consideração que os EUA exercem uma política de primazia na região.

O artigo 58 da CNUDM também é outro ponto fruto de controvérsia, pois o artigo descreve sobre os direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva, nos seguintes termos:

1. Na zona econômica exclusiva, todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, gozam, nos termos das disposições da presente Convenção, das liberdades de navegação e sobrevôo e de colocação de cabos e dutos submarinos, a que se refere o artigo 87, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com as referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios, aeronaves, cabos e dutos submarinos e compatíveis com as demais disposições da presente Convenção.

Destarte, os EUA interpretam o trecho *outros usos do mar internacionalmente lícitos* como possibilitando validar a execução de atividades militares na ZEE de outros estados (KUOK, 2016:07).

Ainda que um tema bem antigo¹⁰, o debate atual entre a liberdade de navegação e a soberania do Estado em relação às suas fronteiras marítimas tem sido bastante marcante na política internacional no espaço geográfico do MSC, principalmente entre os dois grandes competidores EUA e China, o que reforça a importância estratégica das águas do MSC.

Os EUA têm empregado a *FON program (US Freedom of Navigation program)* para proteger o direito à liberdade de navegação nos mares, sendo um programa com participação de diversos departamentos de Estado, inclusive o Departamento de Defesa norte-americano, “tendo sido criado e desenvolvido formalmente durante o Governo Jimmy Carter e Ronald Regan” (ODOM, 2015).

O Departamento de Defesa americano ressalta que a proteção à liberdade de

ocidentais na Ásia, a China possui uma percepção negativa sobre a passagem de navios de guerra em suas fronteiras marítimas. Note-se que o Brasil segue interpretação idêntica à chinesa. Para maiores detalhes sobre a posição brasileira, ver LONGO (2014: 81-82).

¹⁰ No século XVII, as disputas entre os interesses de potências como Portugal e Espanha que defendiam o controle territorial do estado sobre os mares e a Holanda que dependia largamente do comércio transoceânico e ressaltava o direito pela livre navegação, propiciaram o debate entre Grotius, na defesa da tese do *Mare Librerum*, com o britânico John Selden, autor da obra *Mare Clausum*. Ver este debate e sua correlação sobre o comércio na Ásia em HAYTON, 2014:38-40.

navegação sempre foi um interesse fundamental dos EUA:

Since the founding of the nation, the United States has asserted a vital national interest in preserving the freedom of the seas and necessarily called upon its military forces to preserve that interest. One of the first missions of a young U.S. Navy was to protect the safe shipping of U.S. commercial vessels through the Atlantic Ocean, the Mediterranean Sea and adjoining seas, against pirates and other maritime threats. Similarly, in President Woodrow Wilson's famous Fourteen Points speech, he told Congress that one of the universal principles for which the United States and other nations were fighting World War I was "Absolute freedom of navigation upon the seas." And three months before the United States entered World War II, President Franklin Roosevelt delivered one of his fireside chats to the American people, in which he declared, "Upon our naval and air patrol ... falls the duty of maintaining the American policy of freedom of the seas" (UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, 2015).

O *FON Program* tem como meta combater reivindicações marítimas que são consideradas excessivas pelo governo americano, e, portanto, ameaçam prerrogativas ou princípios do direito marítimo internacional¹¹. O *FON Program* passou a receber maior atenção da imprensa internacional, principalmente a partir de 2015, quando o Departamento de Defesa norte-americano empregou o FONOPS (Freedom of Navigation Operations) no envio de navios de guerra da marinha norte-americana para navegar próximo aos territórios que são alvo de disputa no MSC, com críticas do governo chinês que considera as ações americanas como uma demonstração de força. O Departamento de Defesa dos EUA enviou três navios para atravessar próximo aos territórios contestados: em 27 de outubro de 2015, o contratorpedeiro de mísseis guiados *USS Lassen (DDG-84)*; em 30 de janeiro de 2016, o contratorpedeiro de mísseis guiados *USS Curtis Wilbur (DDG-54)* e, em 10 de maio de 2016, o contratorpedeiro de mísseis guiados *USS William P. Lawrence (DDG-110)* (KUOK, 2016:15-17).

Assim, o governo americano defende que suas ações são legítimas e fundamentadas no direito internacional marítimo. Apesar de não signatário da CNUDM, considera, no entanto, que a livre navegação é um direito consuetudinário marítimo internacional e que, portanto, pode atuar em sua defesa. Sendo assim, as ações americanas visam contestar possíveis reivindicações sobre a necessidade de notificação prévia ou autorização para a passagem de navios de guerra pelo Mar territorial por um Estado costeiro, pois algumas ilhas reivindicadas do MSC teriam a capacidade de gerar um mar territorial de 12 milhas náuticas segundo a CNUDM, se realmente forem classificados como “ilhas” o que tem sido motivo de debate e

¹¹ Note-se que EUA não é signatário da Convenção do Direito do Mar de 1982 (United Nations Convention on the Law of Sea – UNCLOS), o que tem sido alvo de críticas de outras nações, embora argumentem que a UNCLOS pertença ao direito consuetudinário, e assim, possam defender sua aplicação.

controvérsia.

Filipinas e Vietnã mostraram aquiescência com ações empreendidas pela marinha norte-americana nas ilhas e recifes reivindicados; por outro lado, o estado Chinês mostrou extrema insatisfação com as operações, inclusive Beijing declarou que:

“illegally entered waters near relevant islands and reefs of China’s Nansha Islands [Spratly Islands] without the permission of the Chinese government” and thereby “threatened China’s sovereignty and security interests, put the personnel and facilities on the islands and reefs at risk and endangered regional peace and stability”. (KUOK, 2016: 15)

Vale salientar que as operações americanas foram escoltadas por navios da Marinha Chinesa e, também, por jatos chineses sobrevoando o local das operações (COOK, FRAVEL e KU, 2016).

Estes casos são importantes para ilustrar a importância estratégica do MSC. Os EUA, oficialmente, mantêm a neutralidade em torno das disputas territoriais no MSC e, nesta perspectiva, as FONOPS atuam para desafiar as respectivas legislações domésticas de países como Taiwan, China e Vietnã que estariam indo de encontro ao direito internacional ao restringir o direito de passagem inocente, e não pretende confrontar as reivindicações sobre a soberania das ilhas e recifes no MSC, nem desafiar as recentes construções de instalações e modificações empreendidas nas ilhas.

Julian G. Ku defende que a China tem reagido as ações americanas através de duas novas medidas retóricas para desafiar a FONOPS, primeiro, o Ministério de Defesa chinês defendeu que tomará medidas defensivas como a construção de “instalações” na ilhas do MSC; em segundo lugar, o Ministério das Relações Exteriores da RPC tem desenvolvido argumentos legais e liberado notas através de seus porta-vozes que desafiam as interpretações americanas do direito internacional (COOK, FRAVEL e KU, 2016).

Contrário ao pensamento de alguns teóricos, Yang levanta a argumentação que a liberdade de navegação no Mar do Sul da China não se encontra ameaçada (YANG, 2012). O autor destaca que, apesar de certo ceticismo generalizado sobre a liberdade de navegação no MSC ocasionado por diversos fatores, existem dois motivos principais que apontam que a inexistência de ameaças significativas à liberdade de navegação. Em primeiro, a CNUDM é respeitada por todos os Estados da região e por isto os Estados têm permitido o trânsito livre pelo MSC “states must be given the right of transit passage in order to ensure freedom of navigation and the openness of sea lanes” (YANG, 2012:139). De outro, a criação da

Declaração de Condutas das Partes do MSC em 2002¹², documento que ressalta a busca pela solução pacífica das controvérsias nas disputas territoriais do MSC e assinado pela China e ASEAN, parece apontar a preocupação dos Estados da região em encontrar meios para promover um ambiente estável. (YANG, 2012)

A China tem reiterado em seu discurso oficial que a liberdade de navegação nunca esteve ameaçada no MSC. Em junho de 2016, no Diálogo Shangri-la, a porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, Hua Chunying, quando interrogada sobre a liberdade de navegação e sobrevoo no MSC afirmou categoricamente:

The problem about freedom of navigation and over-flight in the South China Sea is a false statement. All countries have unimpeded access to normal navigation and flight activities in the South China Sea. We have never heard about any country encountering any problem. China respects and supports freedom of navigation and over-flight in the South China Sea to which all countries are entitled under international law, and has worked relentlessly for that together with other coastal states in the South China Sea. The international community knows that well.

I am afraid the negative publicity campaign on freedom of navigation and over-flight in the South China Sea launched by certain countries is driven by hidden motives. By sensationalizing the so-called tensions in the South China Sea, and driving wedges between countries in the region, they are trying to justify their political and military involvement in the South China Sea issue. That is what they really want.

China is the largest coastal state in the South China Sea. To ensure freedom of navigation and over-flight in the South China Sea meets not only the requirement of international law but also China's fundamental interests. China will continue to do so and keep the shipping lane in the South China Sea unobstructed. We also hope that relevant countries will stop disturbing peace and stability of the region under the pretext of safeguarding or exercising freedom of navigation (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2016)

A relevância do MSC para a China também tem que ser avaliada em função da dificuldade da geografia marítima chinesa. A China é geograficamente cercada por diversos países como Coreia do Sul, Coreia do Norte, Japão, Taiwan e o Sudeste asiático que limitam sobremaneira a sua projeção naval de poder (KICHERBERGER, 2015).

O MSC é uma opção estratégica mais atrativa na percepção dos líderes e estrategistas chineses, o Mar Amarelo é um mar cercado pela presença da marinha norte-coreana e da marinha sul-coreana, em crescente rivalidade uma contra a outra; o Mar Oriental da China enfrenta a rivalidade naval estratégica da marinha japonesa, melhor aparelhada e treinada do que a PLAN. Demandando maior atenção à sua proteção, acresce-se ainda que algumas das principais cidades chinesas estão localizadas próximas ao MSC, como Quanzou, Xiamen,

¹² Ver ANEXO C para maiores detalhes.

Shenzen, Hong Kong, Macau, Yangjiang e Zhaniang, além de Taiwan, uma prioridade contínua para a segurança e soberania da RPC.

Como se tais obstáculos não fossem suficientes, a China ainda se encontra vigiada em suas fronteiras marítimas pelos norte-americanos com diversas bases navais dispostas pela Ásia-Pacífico e com uma vigilância acirrada das operações marítimas chinesas no Mar do Sul da China:

The combined effects of the geographic proximity of numerous foreign military installations and listening stations plus the existence of U.S.-dominated military alliances mean that China is under much heavier surveillance by powerful strategic rivals than is customary or would even be possible in the case of most other rising powers. This situation renders the free movement of Chinese naval vessels into deeper Pacific waters without prior detection difficult. (KIRCHBERGER, 2015:46)

Tal vigilância dos EUA impulsiona Beijing a investir em medidas defensivas para reduzir sua vulnerabilidade estratégica no MSC. Por exemplo, a nova base naval para submarinos construída na ilha de Hainan, em Longpo, é vista como uma medida para diminuir a vigilância americana, pois torna mais furtivo o acesso ao mar dos submarinos nucleares chineses através de aperfeiçoamentos nas instalações com túneis submersos. “China’s recently constructed Longpo naval base is a deep-water port complete with submarine piers, an underground submarine facility with tunnel access, and a demagnetizing facility to reduce the magnetic residuals on ship hulls” (MCDONOUGH, 2015). Mas, de outro lado, adiciona também maior pressão estratégica sobre os outros países do MSC.

Fundamentalmente, as rotas principais que levam matéria-prima e insumos energéticos a Beijing e outros grandes consumidores da região (como Japão e Coreia do Sul) atravessam o MSC. Assim, a proteção das linhas de comunicação marítima é crucial para o desenvolvimento econômico e a estabilidade política. Beijing tem receio que outros países possam controlar esta área, se aproveitando das vulnerabilidades chinesas no futuro possibilitando criar embargos às embarcações chinesas ou ainda possibilitar o maior envolvimento de potências externas que não estão envolvidas diretamente no conflito através de acordos militares.

Adicionalmente, Beijing tem uma geografia marítima problemática com um litoral raso, como podemos observar no Mapa 2.

Mapa 2 -Mar do Sul e Oriental da China: Profundidade e características submarinas



Fonte: KIRCHBERGER, Sarah. *Assessing China's Naval Power* 2015.p.48

Como os submarinos chineses podem ser facilmente detectados e atingidos em decorrência da baixa profundidade de seu litoral, o controle do MSC, com profundidades bem superiores às do litoral, possibilita um palco de operações bem mais eficiente, com descreve Kirchberger:

This peculiar, as well as completely inescapable fact of maritime geography is surprisingly little discussed with regard to China's naval development. Nonetheless,

it has grave strategic consequences. The problems resulting from China's narrow and shallow territorial waters are most relevant for submarine operations but also affect naval surface vessels, at least to some degree. The defining characteristic of the submarine as a naval weapon system is, after all, its ability to hide from enemy view. This ability is compromised in shallow waters, at least for transiting submarines, because "[t]he deeper the submarine can go the bigger the volume of sea it can hide in" (Canadian Forces n.y.: 49). Shallow waters are also difficult terrain to navigate safely, especially for larger submarines such as China's giant new Jin class SSBN. At over 130 m in length, its hull diameter must be large enough to accommodate the JL-2 missile, which is about 13 m long. (KIRCHBERGER, 2015: 49)

No caso específico da proteção das rotas marítimas no MSC, aparentemente a melhor solução seria a cooperação da China com os países do Sudeste Asiático em ações como patrulhas marítimas conjuntas prévias, a cooperação em questões de segurança não tradicionais e a aprovação de código de conduta no MSC (DIAZ, 2014). Mas, diversos atritos sobre a soberania, jurisdição marítima e desconfianças históricas dificultam a cooperação na área da segurança marítima entre estes países. No próximo tópico, exploraremos a importância do MSC na segurança energética da China e como fonte de matéria-prima.

1.3 A importância econômica do Mar do Sul da China para RPC

A China, com uma população de aproximadamente 1,3 bilhão de pessoas, embora, economicamente, venha crescendo rapidamente nos últimos 30 anos, é um país que enfrenta extrema desigualdade e pobreza em seu núcleo:

In terms of household income, internal comparisons are dismal, while international comparisons are alarming. According to an article in Forbes, 'the average annual household income in China, converted to dollars, was \$10,220, compared with \$84,300 in the United States'.² A report based on data collected in 2009 revealed that approximately 66% of Chinese household incomes were 'lower than the average household income in Bolivia' (CÁRCERES, 2013:03).

Manter a China em contínuo crescimento é uma das maiores metas do PCC, fator que dá legitimidade ao partido aos olhos da sua população. Assim, o pior pesadelo, nas mentes dos líderes do PCC, seria milhões de desempregados descontentes iniciando agitações populares, o que poderia culminar com a própria retirada do PCC do poder. Como Susan Shirk aponta, a China tem grande preocupação com seus indicadores econômicos e o desenvolvimento da sua economia. "Keeping the economy growing by at least 7 percent per year is considered a political imperative to create jobs and prevent the widespread unemployment that could lead to large-scale labor unrest" (SHIRK, 2007:10).

A China tem promovido uma maior integração e desenvolvimento do interior do país, investindo na construção de infraestruturas (rodovias, estradas, aeroportos, escolas, etc) e incentivando a instalação de fábricas, além da melhoria do sistema de saúde e educação. Em geral, o norte da China é muito pobre em comparação às grandes megalópoles costeiras que apresentam maiores índices de industrialização e urbanização, os líderes chineses receiam que a desigualdade entre ricos e pobres, entre o litoral e o interior possam inflamar o descontentamento na população e incentivar agitações, portanto investem no desenvolvimento econômico de zonas pobres como meio de prevenir ameaças (CÁRCERES 2014).

A China construiu uma poderosa máquina industrial que abastece o mundo com produtos manufaturados das mais diferentes espécies que vão de têxteis a circuitos integrados. É uma grande máquina exportadora que produz grande parte das manufaturas mundiais, apesar de consumir em larga escala, suas exportações alcançaram aproximadamente a cifra de 2,143 trilhões de dólares americanos em 2015(CIA WORLD FACTBOOK, 2017), suas importações alcançaram a cifra de 1,576 trilhões de dólares americanos (CIA WORLD FACTBOOK, 2017). suas exportações em 2015 foram principalmente para os EUA (18%), Hong Kong (14,6%), Japão (6%) e Coreia do Sul (4,5%)(CIA WORLD FACTBOOK, 2017) suas importações foram de parceiros comerciais como Coreia do Sul (10,9%), Estados Unidos (9%), Japão (8,9%) Alemanha (5,5%) e Austrália (4.1%) em 2015 (CIA WORLD FACTBOOK, 2017).

O Modelo econômico orientado à exportação condiciona a China a ter uma enorme demanda por matérias-primas, em diversas partes do mundo, e ter que manter relações estáveis com países produtores de matéria-prima e de insumos energéticos.

A China tornou-se extremamente dependente do comércio internacional, e consequentemente escrava do transporte marítimo como esclarece Hailong:

Apart from increasing dependency on energy, development of foreign trade has also made China more dependent on the security of sea transportation. According to statistics from the Ministry of Commerce, the proportion of trade in our GDP has been constantly increasing since 2000. In 2000, the proportion of trade to GDP was 49.2%; in 2002, the figure increased to 54.77%; in 2003, it increased to 66.13%. In 2011, China began to adjust its economic development pattern which depends too much on foreign trade. But by the conclusion of the 18th National Congress of the Communist Party of China, the adjustment of economic structure has only begun. For long period in the future, China economic development will still be highly dependent on foreign countries (HAILONG, 2015:44).

A China importa principalmente petróleo e combustíveis minerais, reatores nucleares, minérios, óleo de soja e equipamentos industriais (como máquinas pesadas) e exhibe uma forte

dependência por insumos energéticos como petróleo, carvão e gás natural. De acordo com a EIA, a matriz energética chinesa estava dividida em 2012 respectivamente em: 66% em carvão, 20% em petróleo, 8% de energias de hidroelétricas, 5% em gás natural, aproximadamente 1% em energia nuclear e ao redor de 1% em energias renováveis. (US ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2015).

No final de 2013, a China tornou-se a maior importadora líquida de petróleo e de seus derivados, superando os EUA (IDEM, IBIDEM, 2015), e será cada vez mais dependente num futuro próximo conforme suas reservas domésticas forem se esgotando, por exemplo, “a dependência de petróleo importado aumentará de 57% em 2012 para 76% em 2035, enquanto a dependência por gás aumentará de 25% para 41%” (LEN, 2015:04). Consequentemente, a RPC depende do acesso a fontes fornecedoras de energia e, igualmente, de vias marítimas para o seu transporte.

“A sensação de vulnerabilidade de Pequim fornece um poderoso imperativo para diversificar suas fontes de importação de energia e desenvolver as capacidades navais da China para proteger os direitos e interesses no exterior e garantir acesso sem obstáculos ao longo das SLOCs estratégicas” (LEN, 2015: 05).

O petróleo tem sido o calcanhar de Aquiles da China, desde o começo da sua importação em 1993, pois tem que ser transportado por embarcações ou oleodutos de vários lugares do mundo, o que representa uma vulnerabilidade estratégica.

A demanda por recursos dificilmente cria conflitos, mas pode intensificá-los como lembra Thrall (2013:10) indica que “resource disputes rarely create conflict where tensions do not already exist, suggesting that resource issues tend to exacerbate existing geopolitical tensions rather than create them independently”. Assim, as ações beligerantes do Japão Imperial na Segunda Guerra Mundial, a invasão do Kuwait pelo Iraque em 1991, ou mesmo a Segunda Guerra Civil Sudanesa (1983-2005) entre Sudão e Sudão do Sul tiveram entre suas diversas causas, a posse de recursos considerados relevantes pelos respectivos países, neste caso o petróleo.

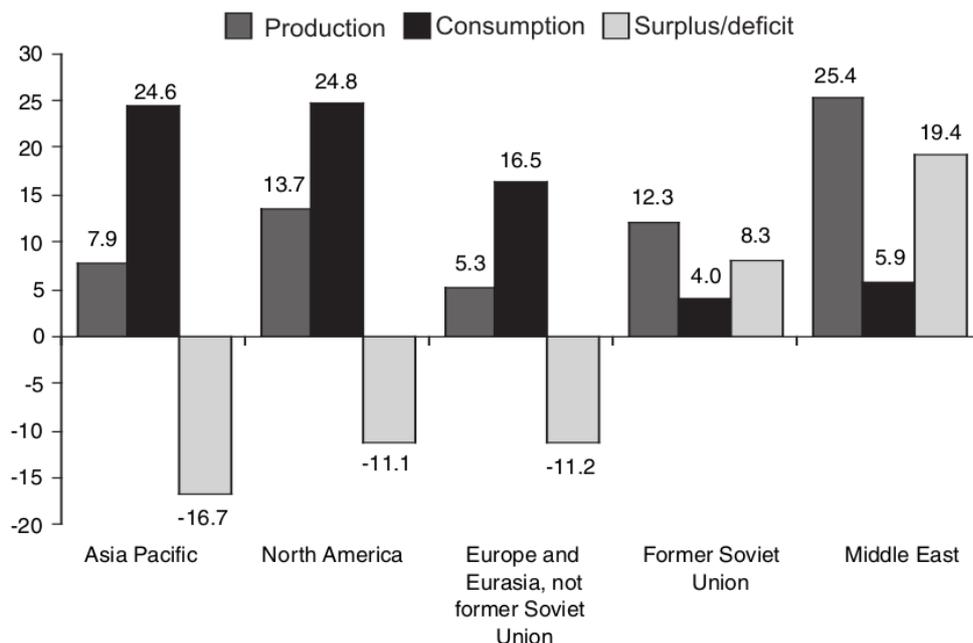
Dito isso, analistas se questionam se a forte demanda das potências por recursos naturais, como o petróleo na Ásia e Pacífico, pode aumentar as tensões na região, considerando que nações como a China mantenham suas taxas de crescimento e sua população decida seguir os padrões de vida dos países desenvolvidos, conduzindo a uma forte demanda por recursos naturais no futuro. Basta recordar que a população chinesa representa aproximadamente 20% da população mundial, mas consumiu em 2014 aproximadamente

12,4% do petróleo mundial (BP, 2015:11).

Aliás, a região da Ásia-Pacífico tem um enorme déficit entre o consumo e a produção de petróleo (Gráfico 1) e este deficit tende a crescer se o acelerado dinamismo econômico da região se sustentar e não forem encontradas novas fontes de abastecimento na região, ou se os governos da Ásia e Pacífico não incentivarem a utilização de fontes alternativas (eólica, nuclear ou solar) ou um consumo doméstico energético mais eficiente (FESHARAKI et al, 2008).

No que tange às reservas de petróleo e gás no MSC, as estimativas variam bastante entre os analistas. Cientistas americanos têm sido cautelosos em anunciar estimativas para a região. A US Energy Information Administration estima reservas comprovadas e prováveis de cerca de 11 bilhões de barris de petróleo e 190 trilhões de pés cúbicos de gás no MSC. (BP, 2013: sem numeração). Para a EIA estes valores podem inclusive estar superestimados, pois a consultoria de energia Wood Mackenzie estima valores menores de apenas 2,5 bilhões de barris de petróleo nas reservas comprovadas no Mar do Sul da China. (US ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2013).

Gráfico 1. Produção de petróleo, consumo e superavit liquido ou déficit nas principais regiões do mundo, 2006 (milhões de barris por dia).



Fonte: FESHARAKI et al, Oil in Asia and the Pacific: Production, Consumption, Imports, and Policy Options, 2008:2.

Em 2010, US Geological Survey (USGS) no *World Petroleum Resources Assessment Project* avaliou a geologia de diversas regiões do Sudeste Asiático dentre elas uma parte significativa do MSC estimando reservas não-descobertas de 5-22 bilhões de barris de petróleo e de 70-290 trilhões de gás no MSC (sem incluir o Golfo da Tailândia e outras áreas adjacentes). (IDEM, Ibidem). Em 2012, a *Chinese National Offshore Oil Company (CNOOC)*, que atua no setor de petróleo e gás, estimou reservas não descobertas de aproximadamente 125 bilhões de barris de petróleo e 500 trilhões de pés cúbicos de gás no MSC (US ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2013). As estimativas chinesas tendem a ser mais otimistas sobre a exploração de petróleo no MSC, alguns analistas falam inclusive de um “Segundo Golfo Pérsico”.

A ausência de pesquisas nas ilhas Paracels não permite comprovar a existência de campos de petróleo e gás, ainda que especialistas apontem que não haveria grandes reservas. (IDEM, IBIDEM)

Quanto às ilhas Spratly, também tem sido difícil comprovar a existência de campos de petróleo e gás pela ausência de pesquisas científicas. No entanto, os especialistas são mais otimistas sobre a possibilidade da descoberta de recursos principalmente em torno de *Reed Bank* na parte nordeste das ilhas Spratly, “USGS assessments estimate anywhere between 0.8 and 5.4 (mean 2.5) billion barrels of oil and between 7.6 and 55.1 (mean 25.5) Tcf of natural gas in undiscovered resources”(IDEM, IBIDEM).

Craig Snyder states that in 1987, the South China Sea Institute of Oceanology conducted a geophysical survey in Spratly and confirmed strong evidence of oil. And in the 1989 follow-up survey through the South China Sea, “the Chinese estimated that Spratlys held deposits of 25 billion cubic feet of natural gas, 370.000 tons de phosphorous and 105 billion barrels of oil. Todd Kelly states that in 1994, Vietnamese estimated that the Spratly region has oil reserve equivalent 225 billion barrels of oil (CHIN, 2003:29).

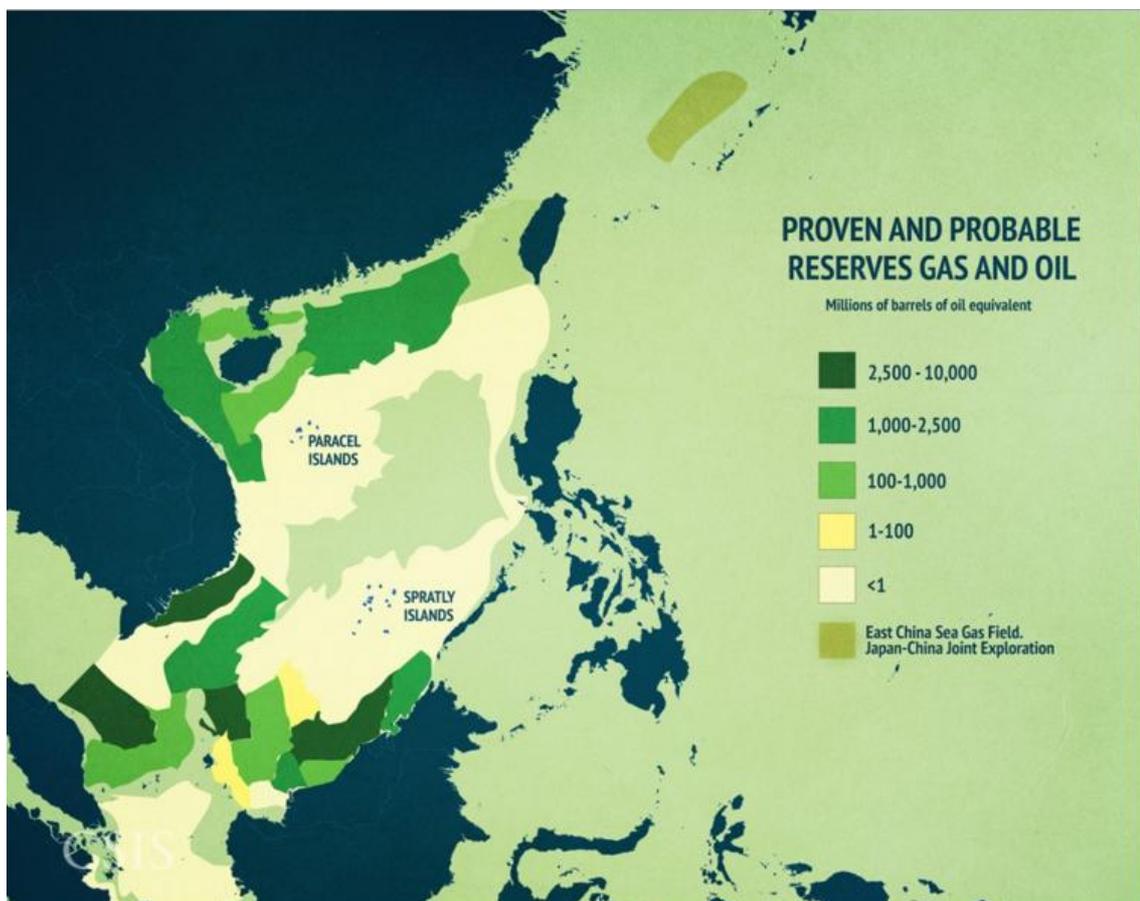
Existe uma grande difusão de estimativas diferentes entre cientistas e a mídia internacional. Alguns valores, como os declarados por especialistas chineses, são superestimados, possivelmente pretendendo inflar a relevância dos recursos naturais nas disputas do MSC. Existe também uma confusão sobre a terminologia aplicada ao petróleo nesta região pela mídia. Por exemplo, é comum a confusão do termo *resource* que indica o petróleo encontrado no território e *reserves estimates* que se referem à fração dos recursos que podem ser recuperados ao preço corrente do petróleo no mercado internacional e com as capacidades técnicas atuais (SCHOFIELD, 2015:30). Valores mais elevados do preço do

petróleo no mercado internacional podem aumentar o interesse das grandes corporações internacionais pela exploração de reservas em locais de difícil acesso e avanços tecnológicos (como o fraturamento hidráulico) podem aumentar a quantidade de recursos extraídos elevando os valores das estimativas. (SCHOFIELD, 2015)

Em decorrência da intensa disputa sobre a jurisdição marítima, os países litigantes dificultam as ações de exploração científica e de pesquisa sísmica que poderiam comprovar a existência de hidrocarbonetos exploráveis na região. E os Estados possivelmente escondem os dados das suas pesquisas para não aumentar a ambição de seus rivais.

O mapa 3 indica as reservas comprovadas e prováveis de petróleo e gás no MSC, a área em torno na ilhas Paracel e Spratlys está representada com valores estimados de menos de 1 milhão de barris de petróleo, o que provavelmente indica a ausência de dados específicos sobre estas regiões.

Mapa 3-Reservas Comprovadas e Prováveis de Petróleo e Gás no Mar do Sul da China (em Milhões de Barris)



Fonte: https://amti.csis.org/wp-content/uploads/2015/01/05_natural_resources.jpg

Thrall defende que as ações chinesas em torno dos recursos estratégicos (como petróleo, gás e recursos haliêuticos) são uma ferramenta política para aumentar sua jurisdição sobre os territórios marítimos do MSC e satisfazer um nacionalismo popular crescente:

In addition to their relationship with nationalist politics, resource issues serve as tools in building a case for legal jurisdiction or for opposing similar claims from rivals. Within contested waters, the presence of Chinese fisherman and the detaining of rival fishermen demonstrate a precedent of jurisdiction. Oil blocks or surveys can function in similar ways: Offering blocks or conducting surveys on the fringes of disputed sea space can reinforce a case for ownership. It is worth noting the hydrocarbon potential of these blocks can be quite low, and the terms of development onerous for international oil companies (THRALL, 2013:09).

Obviamente, que tal comportamento não é exclusivo da China. Os demais países reivindicantes, como Filipinas e Vietnã, desejam fortalecer sua jurisdição sobre a área através da tentativa da exploração de recursos naturais. A dimensão política e estratégica é o fator principal da equação na luta pela soberania e jurisdição dos territórios, no entanto, a dimensão econômica não pode ser esquecida e também tem seu papel na disputa como a história das disputas do MSC parece indicar.

Vale lembrar que as controvérsias sobre a concessão de petróleo e gás no Mar do Sul não são recentes, duas áreas, em especial, sempre foram bastante conturbadas e geradoras de atritos constantes, “only in the eastern area (Reed Bank) and the western area (Vanguard Bank)” (TONNESSON, 2002c:56). A região nas ilhas Spratly próximo de *Reed Bank* tem sido motivo de conflito entre China, Vietnã e Filipinas e a área próximo a *Vanguard Bank* tem sido razão principalmente da disputa entre China e Vietnã.

As empresas petrolíferas estatais (PetroVietnam e CNOOC) estão irremediavelmente atreladas na disputa, sendo bastante provável que os atritos aumentem na região motivados por fatores energéticos, dado que as empresas petrolíferas têm avançado sua tecnologia na perfuração de poços em águas profundas. A indiana Oil and Natural Gas Corporation Videsh (ONGCV), mostrou interesse em 2011 de formar um *joint venture* com a PetroVietnam para atuação na exploração de campos de petróleo e gás no MSC, em áreas que são contestadas por Vietnã e China (ROGERS, 2013:05). Tipicamente as empresas da região buscam a formação de *joint ventures* para agregar capital e tecnologia em perfuração em águas profundas com a finalidade de possibilitar a exploração de recursos no MSC. A CNOOC tem se mantido à frente na pesquisa e exploração de águas profundas em relação a outras empresas da região, o que pode ser um fator que colocará mais tensão nas disputas, considerando que a CNOOC

utilize esta tecnologia para abrir caminho para os recursos do MSC:

China, in particular, is strengthening its technological edge in deepwater drilling which may soon enable it to survey, explore and drill in blocs containing unknown deposits of oil and natural gas in the South China Sea. In May 2012, for example, the state-run China National Offshore Oil Company (CNOOC) began operating the country's first deepwater drilling platform, enabling it to move away from solely shallow water operations. Besides developing the platform, CNOOC has also tried to acquire the technical know-how to safely drill in deepwater. In December 2012, for example, the Canadian government approved a \$15.1 billion deal that would pave the way for CNOOC to acquire the Calgary-based energy giant, Nexen Inc., including the company's high-tech ultra-deepwater drilling technology and techniques. ²² However, CNOOC still needs approval from the U.S. government before it can acquire Nexen's Gulf of Mexico assets, which include the company's high-tech drilling equipment. U.S. lawmakers blocked a similar deal in 2005 when CNOOC attempted to acquire Unocal Corporation, which also operated in the Gulf of Mexico. (ROGERS, 2013:06)

Adicionalmente, Mingjiang relata que “CNOOC plans to invest RMB200 billion (US\$ 29 billion) before 2020 to set up 800 oil platform in deep water areas.” e “CNOOC has signed contracts with American, Canadian, and British oil companies to explore and exploit the oil and gas resources in the northern part of the South China Sea.” (MINGJIANG, 2014:138)

Stephen J. Ruscheinski, em um dos seus trabalhos, questiona se o acesso ao MSC é vital para a futura segurança energética da China? Em sua perspectiva, “o potencial de reservas de hidrocarbonetos não é comprovado”, portanto Beijing não teria estímulos para utilizar recursos (políticos ou militares) para capturar estes territórios. E afirma, em suas conclusões, que o acesso ao MSC não é vital para segurança energética de Beijing. (RUSCHEINSKI, 2002: 95-97).

Mesmo que se considere que os hidrocarbonetos encontrados no MSC não sejam vitais à sua segurança energética, se considerarmos que tais reservas não diminuirão acentuadamente o problema da imensa demanda energética de Beijing, é difícil supor que Beijing facilmente permitiria que outros Estados reivindicantes explorem os hidrocarbonetos do MSC e auferam ganhos significativos com esta exploração, enquanto as empresas estatais detêm tecnologia para extração em águas profundas e a sua produção de petróleo, internamente, diminui, também deve-se considerar a pressão política que o PCC enfrentaria de grande parte dos segmentos nacionalistas da população que possivelmente perceberiam o governo chinês como fraco se tomasse o posicionamento de não lutar pela a exploração das reservas. O incidente da plataforma petrolífera *Haiyang Shiyou 981* parece ilustrar que

Beijing tem interesses em explorar as reservas de hidrocarbonetos da região (em especial, gás natural), mesmo que Beijing escolha, no futuro, o caminho da exploração conjunta com os estados disputantes devido aos altos custos políticos envolvidos em seguir um comportamento unilateral.

Despite doubts about the reported huge reserves of oil and gas in the South China Sea by various international experts, the Chinese seem to be quite certain about the prospect of energy resources in the area. Zhang Fengjiu, a senior engineer at CNOOC, reported that up to 2007 China had discovered 323.5 billion cubic metres of natural gas in the South China Sea. He also notes that China has been extracting about 6 billion cubic metres of natural gas from the South China Sea annually. Various research institutes in China have started a comprehensive study on methane gas hydrate (the só-called combustible ice) in the South China Sea. In August 2006 China announced that it planned to invest RMB800 million in studying the exploration of combustible ice in the South China Sea and intended to trial extraction before 2015. It estimated that the reserves of combustible ice in the northern part of the South China Sea would amount to 50 per cent of all the oil reserves in the landed area of China (MIGJIANG, 2014:137-138).

É difícil fazer previsões sobre as ações dos países em sua busca pela exploração dos recursos presentes no MSC, mas também existem outros recursos submarinos além dos hidrocarbonetos que podem atrair a cobiça dos estados a longo prazo, como os minérios:

Around the Nansha Islands, there are 8 sedimentary basins, with a total area of 410,000 square kilometers, among which 26,000 square kilometers are within the U-shaped dotted line on the Chinese map. According to incomplete statistics, in these 8 sedimentary basins, the oil reserves are 34,97 billion tons, the recoverable reserves are 1.182 billion tons and the natural gas reserves are 8 trillion cubic meters. A few minerals in the sea sand have reached industrial grade, including ilmenite, chromite, tungsten, tin, zircon, monazite, xenotime, rutile, ishikawaite and quartz sand. It is estimated that in the continental slope and deep-sea basins beneath 4,000 meters there are many manganese nodules and cobalt-rich manganese crusts (HAILONG, 2015:40).

Chin descreve que “o potencial mineral da Spratlys não foi explorada até agora devido à profundidade da água na região que requer alta tecnologia para explorar esses recursos” (CHIN, 2002:32). Isto é uma realidade que pode mudar com o tempo e uma maior demanda por minérios no mercado chinês e internacional.

Os recursos marinhos também têm sido razão crescente de preocupação entre os governos na Ásia Pacífico, principalmente pela demanda crescente por recursos haliêuticos, resultado em grande medida do aumento demográfico e do desenvolvimento econômico regional que tem permitido o aumento de renda da população que procura alimentos mais proteicos, entre eles, o peixe.

O MSC é o lar de milhares de espécies marinhas de interesse comercial e não-comercial, fruto da grande biodiversidade desta região, estima-se que o MSC seja responsável

por aproximadamente 10% das capturas globais de peixe (SCHOFIELD, 2015: 31). A atividade da pesca tem gerado bilhões de dólares em recursos e milhares de empregos aos países do MSC e, possivelmente, exerce considerável influência nos governos da Ásia Pacífico.

A China é uma das principais beneficiárias da riqueza dos recursos marinhos da região investindo no desenvolvimento da aquicultura e buscando aprimorar sua legislação na fiscalização e no combate à pesca ilegal, não declarada ou não regulamentada. Conta, além disto, com uma enorme estrutura em sua indústria pesqueira, que não apenas garante parte da segurança alimentar da sua população, como também é fonte de recursos na exportação dos recursos haliêuticos para outros lugares do mundo, “a China exporta metade de sua captura anual para os mercados globais” (THRALL 2013:06) e é considerada como a maior nação pesqueira do mundo:

China was officially reported to have just over a million fishing boats, of which 672,633 are motorized and 430,835 are involved in marine fisheries, including 1570 large fishing vessels, 68,538 medium-sized fishing vessels and 360,727 small fishing boats. Despite policy intention to decrease fishing capacity, both numbers of boats and also tonnage are reported to have increased from 2008 to 2009. A few provinces, including Guangxi, Shandong and Guangdong succeeded in reducing fishing tonnage, but others such as Zhejiang and especially Jiangsu saw major increases” (GOLDSTEIN, 2013:189).

Incidentes envolvendo pescadores chineses na ZEE de outras nações asiáticas, como Filipinas e Vietnã, no MSC, são relativamente comuns, sendo amplamente reportados pela mídia internacional e cerne de tensões entre os países da região. Neste contexto, os países que lutam pelo direito de pesca (Filipinas, Indonésia, Malásia e Vietnã) declaram o direito exclusivo sobre os recursos haliêuticos dentro da sua ZEE (BERNARD, 2016) pleiteando que este direito estaria em conformidade com as normas do direito internacional, logo a pesca de embarcações chinesas dentro das ZEE destes países seria uma violação aos seus direitos defendidos pela CNUDM e invasão ao seus territórios soberanos.

Dutton considera que a China deseja controlar os recursos, sejam estes “vivos ou não vivos do Mar do Sul da China”. Nesta lógica, defende que um dos objetivos principais da China é “to ensure its future access to the resources of the South China Sea” (DUTTON, 2011: 56-57). Os líderes chineses preocupam-se com a pesca no MSC porque tem um papel importante na segurança alimentar da China. Porém, também é relevante para os outros Estados do Sudeste Asiático: “The South China Sea ranks fourth among the world's 19 fishing zones in terms of total annual marine production” (NOSS, 2002:44).

Nas últimas décadas, a demanda por peixe tem aumentado no MSC, “it was also one of the most heavily populated regions. The government have to provide source for most Asians; two-thirds of animal protein consumed in Asians comes from the fish and crustaceans”.(NOSS, 2002:44).

Os avanços nas tecnologias da indústria pesqueira permitem um maior número de capturas, com reflexos significativos sobre o meio ambiente marítimo do MSC. O similar aumento da capacidade de destruição de corais e de mangues, com a utilização de forma ilegais de pesca (como explosivos e redes de arrasto), são refletidos na degradação ambiental e na diminuição dos peixes no MSC :

Fish catch rates (yields per unit of fish catch effort) began to decline in the 1970s with sharper declines registered in the 1980s as bottom trawlers came into widespread use. Fisheries depletion is not only evident in declining catch rates, but also in smaller fish sizes, and market movements down the food chain from large, high-value fish such as tuna, grouper, and snapper to smaller, lower-value fish as sardines, herring, and mackerel (ROSENBERG, 2009:61).

Portanto, a luta pelos recursos marítimos, principalmente por zonas de pesca, tem aumentado e ocasiona atritos entre os barcos de pesca e agências de aplicação da legislação marítima entre os países do MSC. Desta forma, o interesse da China por recursos haliêuticos no MSC também está atrelado à busca de meios para reforçar sua jurisdição sobre as águas disputadas através da sua frota pesqueira e, assim, seu Mapa da “linha dos nove traços”.

O objetivo deste capítulo foi oferecer ao leitor um panorama das principais questões envolvendo as disputas no MSC da China, os principais interesses da China em sua política de soberania “indisputável” sobre os territórios no MSC, mas é através da estratégia marítima que a China executa e reage as ações dos outros estados disputantes na região. O capítulo seguinte discorre brevemente sobre os principais interesses da China no que se refere à sua estratégia marítima para o MSC.

CAPÍTULO II: A ESTRATÉGIA MARÍTIMA CHINESA

2.1 A China avança em direção ao mar

De acordo com Xie (2014: 111), a China enviou uma mensagem clara à sociedade internacional, em 2012, com o discurso de Hu Jintao no 18º Congresso Nacional do Partido Comunista Chinês: a sua construção como potência marítima estava sendo incluída na sua estratégia nacional. Hu Jintao deixou evidente o objetivo de ampliar as capacidades marítimas chinesas, as metas da política marítima e naval com as seguintes palavras “enhancing the Chinese capacity for exploiting marine resources, resolutely safeguarding China’s maritime rights and interests, and building China into a maritime power”(AGNOSTRI, 2013:31).

Embora, o processo de desenvolvimento das capacidades navais chinesas não tenha se iniciado recentemente, sendo o resultado de um longo processo desencadeado nos últimos 30 anos e sustentado por seu crescimento econômico contínuo, o anúncio ressalta o momento singular que a China atravessa em sua história marítima e naval indicando que a RPC estaria disposta a arcar com os custos da sua evolução, enquanto potência marítima, no cenário internacional. Obviamente, seu desenvolvimento como potência marítima está atrelado tanto ao investimento nas capacidades militares, quanto nas não militares e na sinergia entre estas duas esferas.

Há grande debate interno, no meio acadêmico e militar chinês, sobre os benefícios e malefícios da China se tornar uma potência marítima global, ou se deveria continuar apenas como potência terrestre, ou mesmo se deveria seguir as duas orientações. Em 2003, Christopher Rahman defendia que Beijing não era obrigada a seguir o caminho dos Estados Unidos e se tornar uma marinha de classe global, “ao invés disso, a China precisava somente de capacidades marítimas suficientes para ser capaz de dissuadir ou impedir as potências marítimas principais de interferir com os seus interesses e objetivos regionais” (RAHMAN, 2003:11).

Estudos mais recentes parecem apontar que a China vem sofrendo um processo de transformação marítima de suas capacidades navais nas últimas décadas e provavelmente se tornará uma potência marítima de dimensões globais no futuro:

The PRC has moved dramatically over the last decade or so to modernize its naval forces-ships, submarines, aircraft, weapons, electronic systems and other equipment-and is now advancing, albeit somewhat less impressively, in the areas of doctrine, training, command and control, and intelligence support toward making those forces

a truly operational modern navy. The Chinese Communist Party (CCP) and government it pervades have made the major political and programmatic decisions and provided the substantial funding to allow these long-postponed modernization steps. The Chinese military waited patiently for national attainment of economic conditions that would allow greater attention to military modernization (MCVADON, 2009:374-375).

Na história moderna, a China tem sido considerada uma potência continental, os grandes desafios terrestres em suas fronteiras, no passado, tinha propellido a China a perseguir a trajetória de um poder terrestre. Vários fatores motivaram a China a seguir este comportamento, Carnes Lord defende que três grandes fatores seriam responsáveis pela China concentrar-se no desenvolvimento das suas forças terrestres (LORD, 2009):

- a) As experiências de combate obtidas pela elite chinesa no período Maoista, em grande parte pelas experiências de combate no solo, “as elites dirigentes do Partido Comunista Chinês foram formadas na experiência da guerra terrestre, convencionais, bem como de guerrilha”(LORD, 2009: 428):
- b) A deterioração das relações com os soviéticos na década de 1960 e o desenvolvimento da doutrina Brejnev (que promovia a intervenção soviética contra forças contrarrevolucionárias). Conseqüentemente, a China, ao considerar a possibilidade de uma invasão soviética, reforçou suas defesas nas fronteiras terrestres ao norte do país como meta principal;
- c) A guerra contra o Vietnã em 1979, levantando suspeitas sobre a eficiência do exército chinês.

A mudança drástica no cenário de segurança do pós-GF, com a pacificação das fronteiras terrestres advindas com a queda da antiga URSS, foi o contexto maior que motivou a China a repensar sua segurança no novo século e considerar fundamental a proteção das fronteiras marinhas, direcionando maior energia e recursos a este fim. MacDonald aponta que a mudança de foco de Beijing para o domínio marítimo foi influenciada pelo “final da Guerra Fria e pela transformação do sistema internacional para um mundo globalizado, interligado e dependente do comércio transoceânico” (MACDONALD, 2013: 9).

Não somente no seu presente, mas em um pequeno intervalo da sua história marítima e naval, a China se deparou com um período de grande transformação marítima. Segundo Bernard Cole (2013:92), “a China tem uma longa, se episódica, história como potência naval”. Assim, a história marítima chinesa teve momentos expressivos como na dinastia Ming, durante o século XV, quando a China era o destino comercial de um grande fluxo de mercadores de outras regiões do globo, como Oriente Médio e o Sudeste Asiático. O passado

marítimo da China é muito antigo, e curiosamente, os chineses já possuíam antes mesmo dos navegantes europeus os meios necessários para explorar novas rotas de navegação e encontrar novas regiões da terra (PERRY, 2008). Contudo, foi o espírito desbravador e a ambição europeia (a partir do século XV), com as grandes navegações, que acabariam por unir o mundo inteiro em uma rede global (PERRY, 2008: 22).

No período Ming, de 1403 até 1433, o Imperador Yong-le enviou sete expedições controladas pelo almirante eunuco Zheng He (ou Cheng Ho) para explorar uma vasta região que os chineses denominavam “Oceano Ocidental”, o que foi um momento único na história marítima da China (WEI, 2014: 26). A expedição contou com uma poderosa frota com aproximadamente 28.000 soldados e também transportava diversos outros profissionais (como médicos, astrônomos, burocratas, carpinteiros etc), tendo sido necessária a criação de diversos postos estratégicos espalhados em diversos lugares do Sudeste Asiático para levar as expedições através do Oceano Índico e África (WADE, 2004: 12-13).

Muito se debate sobre o propósito do imperador Yong-le ao enviar estas expedições a lugares tão distantes do território chinês, sendo que algumas das motivações parecem apontar para a vontade do imperador em exibir o grande poderio Ming às nações vizinhas ou trazer tesouros à corte imperial. Apesar da importância que as expedições de Zheng He tomaram na história marítima mundial, não foram levadas adiante pelos regentes que sucederam Yong-le, com motivos variados que vão desde gasto excessivo com a manutenção da frota aos problemas domésticos no interior da China (Mongólia). As expedições parecem terem sido consideradas o mais puro gasto de recursos e de tempo e uma “falha política” pela elite chinesa da época (DING, SHI e WEINTRIT, 2007: 285).

A atual transformação marítima da China apresenta claramente um sentido prático e urgente face ao crescimento de sua dependência à importação de recursos naturais e fontes de energia e, igualmente, pelo fato da maior parte de suas exportações serem transportadas por vias marítimas. Neste contexto de alocação de recursos para se tornar verdadeiramente um poder marítimo, Beijing ressalta as expedições de Zheng He, como instrumento de propaganda política com a finalidade de aplacar os ânimos de rivais da China¹³. Desta forma, a China pretende reforçar que a transformação marítima ocorrida no período Ming transcorreu

¹³A história das expedições de Zheng He, por exemplo, foi recontada nos jogos olímpicos de Pequim (2008) no “One World, One Dream” e os 600 anos das viagens de Zheng He foram comemorados com bastante ânimo pelo governo chinês.

de maneira pacífica e propõe que o processo atual deverá se realizar pelo mesmo caminho.

São as palavras do Capitão Sukjoon Yoon, na análise que expõe a estratégia chinesa no governo de Xi Jinping, que melhor traduzem as intenções de Beijing ao lembrar as expedições de Zheng He:

Xi Jinping está tentando explorar a ambiguidade construtiva para reforçar as reivindicações históricas da China nas águas disputadas. A frota do almirante Zheng He mais de seis séculos atrás era a mais esplêndida [frota] que o mundo já testemunhou, mas a atual liderança quer nos levar a tomar duas nítidas mensagens dessa história. Primeiramente a mais importante dessas mensagens é que as fronteiras marítimas do Império do Meio estabelecidas durante a dinastia Ming devem ser vistas como relevantes para delinear as fronteiras modernas. Mas também quer que apreciemos que as viagens de Zheng He foram econômicas e culturais, que ele se absteve de colonizar qualquer uma das nações mais fracas que ele visitou, em vez disso instituiu 'harmonious seas' sob o governo esclarecido de Yongle, Zhu di. Ou seja, a China pretende com esta narrativa histórica lembrar seus vizinhos da sua esmagadora força e presença histórica ao longo dos mares regionais, para afirmar os direitos da China sobre todos os mares da Ásia Oriental e propor essencialmente uma nova regra de direito com base na sua precedência histórica tudo claramente além do que princípios legais e o direito internacional prescrevem. Esta atitude está sendo energeticamente demonstrada na disputa da China com o Japão sobre as ilhas Diayou/Senkaku. Mas esta mesma narrativa histórica também é apresentada como evidência da limitação chinesa e da boa vontade implícita em direção às menores e mais fracas nações que estarão dispostas junto de uma China (supostamente benevolente) a restaurar a [antiga] ordem marítima do Império do Meio (YOON 2015: 48-49, tradução nossa).

Wood, entretanto, questiona o papel da China como potência marítima e se pergunta: “É o poder marítimo da China consistente com seus interesses nacionais e sua política externa de ‘Mundo harmonioso’ ou motivo de preocupação? (WOOD, 2012: 35) e desenvolve o seguinte raciocínio:

In conclusion, China's increase in maritime power is reasonable given China's increasing status, emergence on the world stage as major power broker, and the build up other navies in the region. Admittance to the small club of nations that control the global system comes with an expectation from others for China to play an increasing role in the world with respect to global security and stability. This requirement dictates that China build and maintain a blue water maritime power globally (WOOD, 2012: 35-36).

Cheng parece concordar com o argumento de Wood sobre a emergência da força naval chinesa e do aumento dos seus interesses marítimos, “China is the world's second-largest economy; its heavy dependence on trade inevitably makes the seas of growing importance to natural well-being” (CHENG, 2011:01).

Ross segue o posicionamento que destoa desta perspectiva afirmando que a China persegue na verdade um nacionalismo naval:

Os recentes desenvolvimentos na política chinesa e política de defesa sugerem que a China em breve embarcará em uma política marítima mais ambiciosa, começando com a construção de uma marinha com a projeção de poder voltada para o porta-aviões. E ao fazê-lo, a China seguirá o exemplo das potências terrestres anteriores, assim como o nacionalismo e a busca de status encorajaram as potências terrestres do passado a buscar as capacidades das potências marítimas, o nacionalismo ao invés da segurança, está conduzindo as ambições navais chinesas” (ROSS, 2009:46, tradução nossa).

Assim, o fio condutor da transformação marítima da China seria a busca de alcançar prestígio e respeito das outras potências no cenário internacional, com a construção de porta-aviões e no desenvolvimento de uma marinha de águas azuis¹⁴. Ross aponta que o nacionalismo naval tem se desenvolvido em vários setores da sociedade chinesa, reforçando a percepção de que a China deveria ter um papel mais atuante na busca pelo desenvolvimento de capacidades navais e aprender com experiências históricas do passado quando se deparou com “o século de humilhação”, no qual as potências marítimas ocidentais foram vencedoras de combates navais trilhados contra a China, ou como na primeira guerra sino-japonesa em 1895 quando o Japão também derrotou a China em batalhas navais (ROSS, 2009:60-70).

Ross também parece discordar da argumentação dos nacionalistas chineses de que as necessidades de segurança energética motivaram o desenvolvimento de uma marinha de águas azuis e, conseqüentemente, da expansão da PLAN, alega que as necessidades de fontes de energia poderiam ser supridas com fontes domésticas (IDEM, IBIDEM: 69).

No entanto, a demanda por fontes de energia na China é crescente, com estimativas apontando que sua demanda por petróleo continuará a aumentar ao ponto de que 65% do petróleo consumido pela China será importado até 2020 (WOOD, 2011:01). Aliás, a China é extremamente dependente de outras fontes de matéria-prima, essenciais para manter o crescimento da economia chinesa e que são largamente importadas e, em sua maioria, transportadas pelo mar, “em 2008, a China era classificada como o quarto no mundo em importação de alimentos, e o segundo no Leste/Sudeste Asiático” (WOOD, 2011:08). Além disto, “China consome metade do cimento do mundo, um terço do aço do mundo, um quarto

¹⁴Marinhas das águas azuis, marinha das águas verdes e marinhas das águas marrons são termos em empregados na classificação das marinhas. Marinhas das águas marrons foi um termo cunhado na guerra civil americana e fazia referência a água barrenta do rio Mississípi, utilizada para descrever marinhas com capacidade de operar em rios(VIDIGAL, 2010: 08). Marinhas das águas verdes se refere a `marinha com capacidade de operar em águas costeiras`, enquanto o termo marinha das águas azuis se refere a uma `marinha com capacidade de operar em águas oceânicas` (VIDIGAL, 2010:08).

do cobre do mundo e um quinto de todo alumínio mundial” (GOODMAN apud WOOD, 2011:08). Portanto, os interesses marítimos chineses são maiores do que obter apenas recursos energéticos, mas também envolvem a segurança alimentar da sua população:

There same seas also play vital roles in feeding the Chinese people, for example, China is now becoming a major importer of wheat. Some of the demand arises from ability of newly wealthy Chinese to afford a better diet, but also there are hundred million or more unregistred workers its central China who need to fed. China imports more than four-fifths of its soybeans, or about 60 percent of world production. Besides the issue of impority security;China sees its surrounding seas as a vast potential food-producing resource, where fish-farming and similar technologies could provide protein to replace the pigs, sheep, chickens and geese that are collectively a major cause of desertification-a recent destructive sandstorm extended as far as South Korea and parts of Japan(YOON, 2015:46-47).

Então, a transformação de Beijing em uma potência marítima neste século, com o desenvolvimento de uma frota de águas azuis, pode ser a grande meta a ser perseguida pelo PCC para salvaguardar seus diversos interesses marítimos e manter sua estabilidade econômica. Suas demandas por energia e fontes de matérias-primas tenderão a se alargar no futuro, e com isto, tornarão a China ainda mais vulnerável. Para se compreender a importância do MSC na estratégia de Beijing devemos tentar compreender seus principais interesses marítimos e seu cenário de segurança. Suas afirmações sobre a soberania sobre Taiwan, as ilhas Diaoyu/Senkaku e no MSC têm uma natureza eminentemente defensiva (RAHMAN, 2003:339), sendo suas principais prioridades em sua política de segurança marítima.

No tópico a seguir é abordado o cenário conturbado de segurança e o Dilema de Malaca, com o intuito de mostrar seus interesses estratégicos e suas vulnerabilidades.

2.2 Os interesses marítimos da RPC e o Dilema de Malaca

A realidade geográfica da China funciona como um fator complicador da sua segurança, um país com grande extensão terrestre e marítima. Possui uma grande massa terrestre enquanto potência continental (tem 9,59 milhões de km² em sua extensão territorial, sendo o 3º maior Estado-nação em extensão territorial do mundo, ficando somente atrás da Rússia e do Canadá) e também apresenta aproximadamente 14.500 Km de costa e ao redor de 5.000 ilhas.

No Mapa 4, observa-se o mapa político da Ásia-Pacífico que aponta nitidamente a realidade geográfica da China, que tanto preocupa os líderes chineses sobre a defesa das suas vastas fronteiras terrestres e marítimas.

A manutenção de fronteiras com 13 países gerou um ambiente extremamente complexo para a segurança chinesa, forçando vigilância constante tanto no plano externo quanto no interno. Historicamente, instabilidades ou mudanças políticas nos países fronteiriços geraram ameaças à soberania da China, enquanto que movimentações internas, como tendências separatistas ameaçaram a unidade nacional, em especial no Tibete, Xinjiang (ou Sinqiã) e Mongólia interior. De outro lado, Hong Kong, desde 1997 uma Região Administrativa Especial, e Taiwan são bons exemplos de regiões que historicamente são reconhecidas como motivos de preocupação para líderes chineses.

Mapa 4- Mapa Político da Região do Indo Pacífico



Fonte: https://amti.csis.org/wp-content/uploads/2014/10/00_political_map.jpg

Os especialistas em segurança internacional têm realizado comparações interessantes entre o ambiente de segurança chinês e o norte-americano que auxiliam a compreender o tamanho dos desafios enfrentados pelos chineses em suas fronteiras.

Segundo Ross (2009:56-57, tradução nossa), “[...] a China tem empregado aproximadamente 300.000 soldados para a segurança das fronteiras e os EUA mantêm cerca de 11.000 soldados em suas fronteiras”. Este dado exhibe a extrema diferença entre os dois

países e a preocupação dos líderes chineses na proteção fronteiriça terrestre. Beijing sempre teve receio que agitações populares na fronteira em áreas como Xinjiang pudessem ocasionar ameaças à unidade nacional. A China, em seus acordos territoriais mantidos com países limítrofes, optou por concessões territoriais em troca de apoio contra ameaças separatistas e manter boas relações com sua vizinhança (FRAVEL, 2008). Vale salientar também que a China está localizada na região mais nuclearizada do planeta, com nações vizinhas com vasto arsenal militar (Rússia, Índia, Paquistão e Coreia do Norte) o que a incentiva a manter uma política de segurança bem mais cautelosa que os norte-americanos.

Da mesma forma, a China não pode ser complacente com sua segurança marítima, sendo as fronteiras marítimas outra razão de preocupação, principalmente pelos diversos interesses estratégicos envolvidos como a proteção das linhas marítimas de comunicação, da ZEE e dos recursos oceânicos e, diferentemente das concessões territoriais terrestres, a China tende a não fazer concessões em suas fronteiras marítimas (FRAVEL, 2008).

De acordo com Rood (2014: 12, tradução nossa), “China mantém 56 bases navais ao longo de sua costa e 25 bases aéreas para apoiar as três frotas chinesas”, além de “trinta e cinco regimentos de artilharia de costa e 10 regimentos de mísseis superfície-superfície que são empregados em 20 locais na defesa de portos e cercanias”.

Já os EUA são bem menos preocupados do que a China em relação à segurança da costa do Pacífico (também conhecida como a costa oeste americana), mantendo duas bases navais operacionais, uma em San Diego e outra no Estuário de Puget, sendo esta última o único estaleiro naval na costa oeste (IDEM, IBIDEM:12) e não possuem nenhum regimento de artilharia de costa (setor do exército americano abolido em 1950) (IDEM, IBIDEM:12-13). Ainda de acordo com Rood (2014 :13, tradução nossa), a menor disposição de forças americanas na costa oeste é motivada por não possuírem vizinhos hostis e serem comumente conhecidos como “a maior potência militar do mundo” o que torna teoricamente desnecessário um maior efetivo de tropas no litoral.

A disposição das forças militares perto da costa dos dois países também apresenta enormes diferenças:

China, for its part, maintains Groups of Army in the coastal provinces. Those in its Nanjing Military Region, from Shanghai to Fujian, comprise two tanks divisions, 11 infantry divisions, and an artillery division. Combat formations of the U.S army along the U.S. Pacific Coast comprise one armored cavalry regiment, the 11th, in California, a light infantry brigade in Oregon, and roughly one division in the state of Washington (ROOD, 2014:13).

Desta forma, constata-se que a segurança do litoral chinês é uma prioridade no planejamento de sua segurança marítima. Beijing tem diferentes necessidades ao conduzir sua estratégia marítima, Deng Cheng (2011; 03) aponta que os analistas chineses afirmam que qualquer estratégia marítima formulada por Pequim deve levar 3 fatores em consideração:

- Os amplos interesses marítimos que incluem a sua dependência crescente das rotas marítimas globais para o seu comércio;
- Seus interesses de segurança nacional, incluindo acesso aos recursos oceânicos, contrariando interferências ‘hegemônicas’ em assuntos chineses; a segurança das rotas marítimas; o potencial para conflitos militares decorrentes de reivindicações conflitantes sobre fronteiras marítimas ou ilhas; e a questão de Taiwan;
- A necessidade de construir uma ‘sociedade harmoniosa’ no mar que reconheça a inevitabilidade do aumento da competição global pelos recursos marítimos.

Neste contexto, numa avaliação das prioridades da segurança marítima chinesa constata-se que Taiwan é o foco principal da estratégia naval e marítima chinesa, apesar dos Mares do Sul e Oriental terem ganhado bastante notoriedade nos últimos anos. Taiwan e o MSC são considerados como pontos sensíveis, sendo que interferências de outros Estados nestas duas prioridades são vistas como uma interferência nos assuntos domésticos da China (WOOD, 2012:13).

A RPC rotula Taiwan como um governo ilegítimo, uma província ‘rebelde’ que deve ser reunificada à China continental e que representa a continuidade da guerra civil entre o PCC e o Kuomintang, refugiado na ilha e protegido pelos EUA¹⁵.

Foi em meados dos 1990 que a modernização militar chinesa “has focused on deterring Taiwan independence and preparing for a military response if deterrence fails” (GLOSNY, 2011:01). Neste período, a possibilidade de conflitos entre China e Taiwan foi ampliada, motivada por iniciativas pró-independência na ilha o que fomentou fortes reações do governo chinês. Na verdade, na década de 1990, os chineses começaram a atuar mais decisivamente na elaboração de uma estratégia para conter o avanço e apoio internacional às

¹⁵ Até certo ponto, a rivalidade entre a China Continental (RPC) e a Ilha (Taiwan) pode ser interpretada como a continuidade da oposição entre o PCC e o Kuomintang. A política de “Uma só China” confirma esta afirmação, pois não só os dois oponentes, como toda a Comunidade Internacional, reconhecem a existência de Uma só China e, conseqüentemente, um dos lados é ‘rebelde’, ou qualquer outro adjetivo que se queira utilizar. Os dois lados defendem a unificação, mas a questão do ‘poder’ trava o processo. Hong Kong (1997) e Macau (1999) retornaram à China sob a fórmula de “um país, dois sistemas”. Taiwan, entretanto, não a aceita e propõe a de “um país, dois governos”.

pressões taiwanesas para aceder às instituições do sistema onusiano e, em último caso, declarar unilateralmente sua independência.

A terceira crise do Estreito de Taiwan (1995-1996) mostrou à China a importância de melhorar suas capacidades militares, principalmente navais. Em 1995, os chineses realizaram diversos testes com mísseis balísticos e exercícios navais próximo ao Estreito de Taiwan com a finalidade de enviar uma mensagem de descontentamento aos EUA pela concessão de visto de entrada para Lee Teng Hui (presidente de Taiwan) em solo americano e igualmente em repúdio às retóricas dos candidatos pró-independência taiwanesa nas campanhas eleitorais de 1996 (as primeiras eleições democráticas de Taiwan para presidente) (ROSS,2000):

The election, scheduled for March 23, concerned China not only because it would add domestic and international legitimacy to Taiwan's quest to sovereignty, but Taiwan's campaign politics might encourage Lee to use the independence issue to raise support for his candidacy. Also, China had to worry about the possibility of victory for Peng Ming-min, the outspoken pro-independence DPP candidate for president"(ROSS, 2000:105).

A China desejava alcançar três objetivos com os testes de mísseis e os exercícios navais na sua diplomacia coercitiva: “coagir os líderes taiwaneses a abandonar suas atividades de independência; coagir o eleitorado de Taiwan para votar contra a independência; e coagir os EUA a adotarem um posicionamento mais firme e público contra a independência de Taiwan” (IDEM, IBIDEM:110). Embora, os EUA dessem uma demonstração considerável de força ao enviar porta-aviões no governo Clinton em apoio à Taiwan, mostrando quando as capacidades navais de Beijing ainda eram bastantes limitadas.(ROSS, 2000).

Pode-se considerar que a China teve uma vitória parcial com sua estratégia de diplomacia coercitiva, com os EUA decidindo não se posicionar favoravelmente à independência de Taiwan¹⁶.

Mesmo hoje, Eric A. McVadon (2009: 375-376) assegura que Taiwan e os imperativos econômicos foram os principais fatores que motivaram a condução da modernização da PLAN e assinala que os líderes chineses têm os seguintes objetivos estratégicos:

1. Deter as ações de Taipei ou ter a capacidade militar de facilmente esmagar Taiwan;
2. Deter, atrasar ou dificultar a intervenção dos EUA em um ataque chinês sobre Taiwan;
3. Manter um ambiente estável na região que promova a China como um todo, no seu continuo crescimento econômico nacional;

¹⁶Note-se que o Taiwan Relations Act, de 12 de abril de 1979, é ainda a base do relacionamento triangular EUA-China-Taiwan, objetivamente no que tange à solução da Questão Taiwan: i) renúncia ao uso da força; ii) a solução tem que ser consensual. Consequentemente implica que China e Taiwan renunciam à retomada pelo uso da força e que Taiwan renuncia declarar unilateralmente sua independência.

4. Buscar uma solução pacífica do “problema de Taiwan”, incluindo a construção de boa vontade dos cidadãos de Taiwan com a China;
5. Manter relações bilaterais amistosas com os Estados Unidos - única superpotência mundial e principal parceiro comercial da China;
6. Promover o status da China como membro responsável da comunidade internacional através da implantação agressiva de uma política externa assertiva e progressiva.

Em suma, apesar do MSC ter adquirido, nos últimos anos, importância crescente na estratégia marítima chinesa e a RPC ter imprimido um comportamento mais assertivo, Taiwan continuará sendo um dos focos principais da estratégia marítima chinesa não somente pelo seu valor político, mas também pelo seu valor estratégico.

Como a China precisa de um cenário de estabilidade política na Ásia Pacífico, que promova seu contínuo crescimento econômico, a questão das disputas no MSC desempenha igualmente um papel importante em sua estratégia política como potência marítima. As disputas no MSC têm implicações estratégicas que afetam um número considerável de países na Ásia, como Vietnã, Filipinas, Malásia, Brunei e Taiwan.

Rahman (2003: 205) argumenta que a ascensão da China como potência marítima regional tem implicações bem mais significativas do que a disputa por um banco de areia ou recifes “centrality of China's a role as claimant state, and linkages between its interests in the South China Sea and development of Chinese maritime power, thus make disputes important beyond the limited face value of a few small, scattered islands, rocks and reefs”.

Neste diapasão, dentro da estratégia marítima chinesa, um dos fatores que aumenta a importância do MSC, aos olhos dos estrategistas, está atrelada ao dilema de Malaca.

O Estreito de Malaca, a principal rota de passagem que conecta o Oceano Índico ao Oceano Pacífico é, historicamente, um ponto nevrálgico para o controle da navegação e ocupa um papel fundamental na mente dos estrategistas chineses e ocidentais que profundamente debatem sobre o “Dilema de Malaca”.

Atualmente, o ponto fundamental do debate é a existência de um grande fluxo de embarcações trafegando cotidianamente por este estreito, muitas delas carregando petróleo e outros insumos imprescindíveis aos grandes importadores da Ásia como China, Coreia e Japão.

O Estreito de Malaca tornou-se um ponto ainda mais sensível para a segurança marítima da Ásia-Pacífico, como um todo, por ser a artéria crucial do comércio internacional

que conecta os grandes centros do dinamismo geoeconômico da Ásia Oriental com o mundo, não custando lembrar que 90% do comércio mundial ainda é realizado pela via marítima, o que torna o Estreito de Malaca umas das principais linhas marítimas de comunicação (SLOC's) do mundo, sendo que a China tem um especial interesse no Estreito de Malaca:

“The Global energy transport system is vulnerable to disruption at key maritime choke points and such incidents could seriously impact the level and volatility of energy prices and also result in physical supply shortages. From the 2000s, the Chinese policy intellectuals began to discuss the importance of SLOC security for China's seaborne trade, identifying this reliance as a strategic vulnerability. They began to refer to the Strait of Malacca as the “Malacca Dilemma” due to it being a chokepoint in China's seaborne energy trade. The other key chokepoint of concern are Strait of Hormuz and Bab-el-Mandeb.[...]. The government's inability to protect its interests and assets along these critical SLOCs. The government today understands that it would not be possible for China to attain energy self-sufficiency through domestic production, given its large and growing domestic demand. Beijing's sense of vulnerability provided a powerful imperative to diversify its energy import sources and to develop China's naval capabilities to protect its rights and interests overseas and to ensure unimpeded access along the strategic SLOCs” (LEN, 2015: 4-5).

No mapa 5, pode-se observar a disposição dos principais estreitos que conectam os grandes centros produtores de petróleo e insumos aos grandes importadores da Ásia-Pacífico.

Mapa 5: Rotas marítimas e Estreitos



Fonte: <http://static5.businessinsider.com/image/546b5f816da811377b0e3d17-1200-858/china3-1.png>

Roedel também ressalta não apenas a importância geopolítica do Estreito de Malaca, mas também os demais estreitos que se localizam na região da Ásia-Pacífico e se conectam ao Mar Sul da China (o estreito de Malaca, Lombok, Sunda e Makassar), nas seguintes palavras :

[...] os estreitos possuem características geopolíticas que os colocam como um dos focos de sensibilidade na conflitualidade presente no Mar do Sul da China, transcendendo os limites locais e transformando-se em uma preocupação também às terceiras potências que porventura se beneficiam com o comércio nestas rotas (ROEDEL, 2012:21).

Os estrategistas chineses têm enorme receio que o Estreito de Malaca possa se tornar um problema maior e ser utilizado como um ponto de estrangulamento em um possível conflito entre a China e EUA, cenário no qual provavelmente seria bloqueada a passagem dos navios chineses. Portanto, o governo chinês tem desenvolvido meios e implementado ações visando minimizar os efeitos do “Dilema de Malaca” com a adoção de políticas de segurança energética que incentivem a exploração de petróleo na Ásia central e seu transporte através da construção de uma intrincada rede de oleodutos.

Em suma, devido à importância do Estreito de Malaca e dos outros estreitos que ligam o Sudeste Asiático à Ásia Oriental, podemos compreender a relevância do MSC dentro da estratégia marítima chinesa, pois são partes que se conectam. As embarcações que trafegam pelo Estreito de Malaca em direção à China, Japão ou Coreia deverão em sua maioria atravessar o MSC para alcançar seu destino final, proteger este espaço tem sido um ponto importante na estratégia marítima chinesa. Também podemos compreender que a China possui inúmeras vulnerabilidades além do MSC como Taiwan e manter o contínuo fluxo de matérias-primas e recursos energéticos o que aumenta a sensibilidade chinesa sobre questões marítimas territoriais.

2.3 A Silente Estratégia de Beijing

Hattendorf estabelece um questionamento direto e claro: o que é estratégia marítima? Como a resposta é algo bastante complexo, Hattendorf tenta respondê-la empregando a história do pensamento estratégico marítimo e como o mesmo se desenvolveu no tempo, um processo que apresenta diversas particularidades e dificuldades “one must be alert to different

times, different outlooks, different ideas, different problems, different mind-sets, different capabilities, different decision-making structures, and different technologies” (HATTENDORF, 2013: 01).

Hattendorf esclarece que o conceito de estratégia marítima será determinado pelo processo histórico e influenciado por “one’s own national history and experience in maritime strategy can help to identify continuing national interests and priorities, but over time there are changes in the structure of international relations and changes in the role that a particular nation plays within that structure” (IDEM, IBIDEM). Portanto, o autor compreende que existem diferentes estratégias marítimas que têm/tiveram características próprias durante os diversos períodos da história.

No passado, quando do seu surgimento, não havia um claro entendimento sobre a estratégia marítima, apesar do estadista e dos militares atuarem conjuntamente para atingir objetivos políticos para seu Estado (HATTENDORF, 2013). Com o decorrer da história e contribuição de diversos teóricos, como Alfred Mahan, o conceito se desenvolveu do entendimento das primeiras escolas navais que estudavam eminentemente a história das batalhas navais e, progressivamente, passaram a estudar a estratégia, táticas e operações com o desenvolvimento das novas armas militares, até chegar ao pensamento da estratégia marítima moderna que tem estudado a diplomacia naval, as ameaças marítimas não-tradicionais (como o terrorismo, a pirataria e ameaças ao ambiente marinho) e a marinha em tempo de paz.(HATTENDORF, 2013:4-6).

Atualmente as marinhas têm um grande leque de funções. Hattendorf (2013:08) descreve, através da definição de Ken Booth, que a marinha detém três funções básicas: o papel militar, o papel de policiamento e o papel diplomático.

O papel de policiamento e o papel diplomático estão alicerçados no papel militar (a capacidade da marinha utilizar a força em caso de guerra). Em tempos de paz, uma marinha pode utilizar a “dissuasão convencional ou nuclear para evitar uma guerra”, inclui a construção de instalações em terra necessárias ao desenvolvimento das atividades militares, como também “protecting the lives, property, and interests of one’s national citizens on the high seas, in distant waters, and in other offshore locations in time of natural disaster”(IDEM, IBIDEM:09), seu papel militar dentro da estratégia marítima também compreende o cumprimento da legislação marítima internacional. (IDEM, IBIDEM:09).

No papel de policiamento, a marinha pode exercer uma função policial dentro da

estratégia marítima, centralizada dentro do país e sendo executada por uma agência burocrática civil especializada (como uma guarda costeira) ou ser compartilhada com a marinha, exercendo um importante papel “the policing function in a maritime strategy, navies can contribute to internal stability and development”(IDEM, IBIDEM:09). Isto ocorre porque a marinha possui a capacidade de alcançar lugares remotos provendo assistência a diversas populações de maneira bastante distinta e trabalhando desta maneira pela unidade territorial. “In case of emergencies, navies can, sometimes more readily than other agencies, supply electrical power, provide hospital facilities, and transport heavy equipment to communities on islands, along navigable rivers, and in distant coastal regions where other types of transportation are limited” (IDEM, IBIDEM:09).

E, no papel diplomático, “navies can play an important part in terms of reassuring and strengthening bilateral alliances, as well as regional and worldwide international organisations through mutually supportive cooperation” (IDEM, IBIDEM:09). Marinhas são menos ameaçadoras que outros serviços militares pois algumas delas garantem a segurança de bens comuns globais como a proteção de linhas de comunicação marítima internacionais e desfrutam da liberdade de navegação. Além disto, atualmente são empregadas, pelas grandes potências, em operações de ajuda humanitária, construindo uma imagem internacional favorável às marinhas em geral.

Till ao refletir sobre *sea power* e estratégia marítima coloca em discussão o termo estratégia. Afinal, este termo também gera confusão por seu uso em distintas áreas e antecede à compreensão do termo “estratégia marítima”. Till tenta restaurar a antiga concepção de estratégia direcionada para o “nível estratégico da guerra” através da citação de Robert Osgood:

Military strategy must now be understood as nothing less than the overall plan for utilising the capacity for armed coercion—in conjunction with the economic, diplomatic and psychological instruments of power—to support foreign policy most effectively by overt, covert and tacit means... (OSGOOD Apud TILL, 2004: 23).

Para Till, este conceito tem três características particulares: a) é um conceito eminentemente “realista da natureza e do comportamento humano”;(TIL, 2004: 23) b) é um conceito abrangente pois na sua compreensão da citação de Osgood “strategy is not restricted to the conduct of war, but extends into peacetime as well” e que a estratégia também abrange “it may well include using your armed forces to win friends, or to influence their behaviour, as much as coercing or deterring possible adversaries”;(TIL, 2004: 23) e c) a citação

estabelece que a estratégia tem uma finalidade também política “to support foreign policy” makes the point that strategy, war and conflict should be designed to accomplish a political objective” (TIL, 2004: 23). Till, porém, não faz uma distinção clara e precisa sobre o que o termo estratégia marítima significa, apesar de fazer diversos questionamentos sobre a natureza do tema. Por exemplo, a estratégia marítima é uma arte e ciência, se os princípios da estratégia marítima são universais, ou mesmo se a estratégia marítima é realmente importante?

Bernard Cole (2013), em seu livro *Asian Maritime Strategies: Navigating Troubled Waters* analisa as principais estratégias marítimas de diversos países e regiões da Ásia-Pacífico (Estados Unidos, Japão, China, Índia, Sudeste Asiático e Sul da Ásia) sem estabelecer uma definição precisa e clara do significado do termo “estratégia marítima”.

Ao estudar a estratégia marítima chinesa moderna e tentar definir o termo estratégia marítima e sua diferença em relação ao termo estratégia naval, Huang lança certa luz sobre o tema:

Maritime Strategy has significant meaning for a grand strategy of maritime state. It is a sub-set of grand strategy, a long-term plan of action designed to attain a special maritime goal and connection between military power and politic-economic intention at sea. On the contrary, naval strategy means nothing more than the use of military forces to obtain, or deny, command of the sea. Winning sea command is the objective of the side that needs the sea in order to project naval capabilities onto the rival's territory. The side that only requires avoiding the projection of antagonistic power from the sea can be satisfied with a strategy of sea denial. In general, the terms of maritime strategy and naval strategy are often used interchangeably, but both are actually not the same. In a few words, the former is a seaward opportunity of grand strategy, shaped by geo-strategic setting, and determined by national leadership on what to control, for what purpose, and to what degree. However, the latter is only the ocean-going military tactic and is the strategic thinking of admirals” (HUANG, 2009:32-33).

Desta forma, pode-se compreender que o conceito de estratégia marítima tem uma definição muito mais abrangente do que o conceito de estratégia naval, na concepção de Huang, embora estratégia naval seja uma parte integrante da estratégia marítima de um Estado. Por sua vez, Hattendorf parece explorar também estes limites quanto estabelece sua concepção de estratégia marítima baseando-se no entendimento do processo histórico do pensamento estratégico marítimo:

Both our experience of practicing maritime strategy and our historical examination of other maritime strategies during the last hundred years show that maritime strategy is a subset of a nation's grand strategy because it touches on the whole range of activities and interests at sea. In its broadest sense, grand strategy is the comprehensive direction of power to achieve particular national goals. Within those terms, maritime strategy is the direction of all aspects of national power that relate to a nation's interests at sea. The navy serves this purpose, but maritime strategy is not

purely a naval preserve. Maritime strategy involves the other functions of state power that include diplomacy; the safety and defence of merchant trade at sea; fishing; the exploitation, conservation, regulation and defence of the exclusive economic zone at sea; coastal defence; security of national borders; the protection of offshore islands; as well as participation in regional and world-wide concerns relating to the use of oceans, the skies over the oceans and the land under the seas. (HATTENDORF, 2013:07).

Desta maneira, compreende-se que existem pontos convergentes entre os conceitos de estratégia marítima defendidos por Huang e por Hattendorf. Ambos apontam a importância de outras dimensões, fora o aspecto militar, como a natureza político-diplomática e econômica, incluindo um grande gama de funções do poder do Estado relacionadas com o mar. Ressaltam igualmente a estratégia marítima como um subconjunto da grande estratégia de uma nação.

É importante notar que a estratégia de Beijing no MSC é multifacetada e bastante ampla, utiliza sua marinha como uma ferramenta política para defender seus interesses marítimos, mas também emprega embarcações civis, agências estatais, ou mesmo uma plataforma petrolífera de companhias estatais como CNOOC para reivindicar e consolidar direitos marítimos, e não tão somente sua diplomacia naval.

Ressalta-se também que a China não tem uma estratégia marítima explícita, fato que suscita preocupações nos analistas que procuram compreender o meandro das ações chinesas no que tange à segurança marítima da região (COLE, 2013: 92). E também não tem um documento oficial que unifique e exponha seu posicionamento no MSC “China has not issued any official document announcing its comprehensive policy on the South China Sea (SCS) issue, nor have the other SCS littoral states (HANLING, 2014:115).

Todavia, o posicionamento chinês é constante ao alegar “soberania indisputável” sobre os territórios no MSC. Chi-kin-lo (1989: 29) aponta que a China, já em 1958, em uma “section of the Declaration on China's Territorial Sea”, declarava firmemente sua posição:

This provision applies to all territories of the People's Republic of China, including the Chinese mainland and its coastal islands, as well as Taiwan and its surrounding islands, the Penghu Islands, the Tungsha (Dongsha) Islands, the Hsisha (Xisha) Islands, the Chungsha (Zhongsha) Islands, the Nansha Islands and all other islands belonging to China which are separated from the mainland and its coastal islands by the high seas. (LO, 1989:29)

Provavelmente a China não quer se comprometer, em um documento oficial sobre sua política no MSC, com a finalidade de manter maior margem de manobra política ao discutir o tema com outros países, aproveitando-se da ambiguidade e também com a intenção de confundir seus rivais. A lógica estratégica militar chinesa está alicerçada em uma tradição de

autores clássicos, como Sun Tzu, que recomendam a utilização do logro para enganar seus inimigos, dificultando a percepção de vulnerabilidades e o planejamento estratégico do oponente, o que de certa forma justifica o *modus operandi* de Beijing. “Como os ataques contra a estratégia de um oponente e suas alianças envolvem psicologia e percepção, Sun Tzu coloca considerável ênfase no uso de subterfúgio e desinformação” (KISSINGER, 2011:45).

Todavia podemos colocar a realidade estratégica marítima chinesa dentro de um contexto estratégico maior alocando-a em sua Grande Estratégia, apesar da mesma ser também alvo de debates e não ter sido claramente exposta por seus governantes.

Para Swaine e Tellis (2000), Beijing segue os mesmos três objetivos básicos, inter-relacionados em sua política de segurança, durante o decorrer da sua longa história (apesar destes objetivos terem sido empregados de maneira bastante distinta com o tempo): a preservação da ordem interna e bem-estar em face de diferentes formas de conflito social, a defesa contra as persistentes ameaças externas a sua soberania nacional e seu território, e a obtenção e manutenção da influência geopolítica como um estado importante na sua região, possivelmente o mais relevante (SWAINE ;TELLIS, 2000: x).

A China na sua história aprendeu com maestria a utilizar medidas não coercitivas para conter seus inimigos e se defender, pois sempre foi cercada por muitos adversários. Para Kissinger (2011:41), a China desenvolveu “uma filosofia estratégica que estabelecia uma recompensa pela vitória mediante a vantagem psicológica e pregava evitar o conflito direto”.

O antigo Império do Meio possuía uma atitude de superioridade e centralidade advinda da excepcionalidade enquanto nação (por sua longevidade histórica e cultural) que direcionava suas condutas e relações com outras “nações bárbaras”:

Por intermédio de incentivos comerciais e uso habilidoso do teatro político, a China persuadia povos vizinhos a observar as normas de centralidade chinesa ao mesmo tempo que projetava uma imagem de majestade extraordinária para dissuadir potências invasoras de testar a força chinesa. O objetivo não era conquistar e subjugar os bárbaros mas 'governá-los com a rédea solta' (*ji mi*). Para quem não se dispunha a obedecer, a China se aproveitaria de divisões entre eles, no famoso 'uso dos bárbaros para atacar os bárbaros' (KISSINGER, 2011: 37).

Até hoje, costumeiramente utiliza-se de estratégias que visem obter uma vantagem psicológica sobre o inimigo, em medidas que possam ganhar tempo em um contexto de problemas sem solução aparente e também empregando medidas diplomáticas ou econômicas que dividam os interesses de seus adversários em questões que lhe sejam fundamentais. Incentiva o conflito de interesses entre eles, “usando os bárbaros contra os bárbaros”, e busca impedir possíveis alianças em matérias que, de outra maneira, prejudicariam seus interesses

(KISSINGER, 2011). Beijing, por exemplo, defende que, nas disputas do MSC, as negociações diplomáticas devem ser bilaterais e evita negociações multilaterais, as quais provavelmente fortaleceriam a proposta dos Estados menores na mesa de negociações.

É interessante notar que, atualmente, a estratégia marítima da RPC tanto está entrelaçada ao seu *hard power* com o aumento de suas capacidades navais, quanto no seu *soft power*¹⁷ na utilização destas mesmas capacidades para gerar a segurança de bens globais. Em seu *soft power* Beijing procura construir uma atmosfera favorável à sua ascensão enquanto potência marítima, tentando difundir sua ascensão marítima como um fato positivo para a ordem internacional, e inevitável, e deslegitimar o posicionamento de teóricos ocidentais que apontam a possibilidade da China se tornar uma potência revisionista.

Ao tentar compreender a estratégia chinesa, o relatório ao congresso americano *ANNUAL REPORT TO CONGRESS: Military and Security Development Involving the People's Republic of China 2015* retrata que os líderes chineses percebem o presente período como de “oportunidade estratégica”¹⁸ para a China, contribuindo para aumentar o *comprehensive national power* chinês (CNP) e seguem os seguintes objetivos estratégicos (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015: 21):

- Perpetuar o Governo do Partido Comunista Chinês (PCC) ;
- Manter o crescimento econômico e o desenvolvimento;
- Manter a estabilidade política interna;
- Defesa da soberania nacional e integridade territorial; e
- Garantir o status da China como uma grande potência e, finalmente, readquirir preeminência regional.

Portanto, infere-se que os principais objetivos estratégicos de Pequim se coadunam com sua estratégia marítima no que tange à disputas do MSC. A perpetuação do PCC no poder e a manutenção do desenvolvimento econômico estão intimamente relacionadas à importação de insumos e fontes de energia que alimentam o grande parque industrial chinês e são transportadas em larga medida pelo transporte marítimo em rotas que a marinha chinesa

¹⁷*Soft Power* (Poder Brando) é o termo cunhado pelo americano Joseph S. Nye Jr. para descrever o poder que um Estado tem de influenciar outros estados no Sistema Internacional através de meios morais, culturais ou ideológicos em contraste ao *Hard Power* que emprega o poder coercitivo e econômico (NYE, 1990).

¹⁸“Período de oportunidade estratégica” foi como Hu Jintao em conferência em 2009 definiu os primeiros vinte anos do século XXI para Pequim, a crise financeira mundial e outras mudanças no sistema internacional pareciam apontar a formação de mundo multipolar que podem ensejar possibilidades de ganhos para o poder nacional abrangente da China. (KISSINGER, 2011:482-483)

deveria defender (apesar de ser altamente questionável se a marinha chinesa tem atualmente capacidades materiais para tanto).

Neste sentido, Beijing não tem muitas opções estratégicas a não ser fortalecer sua marinha para tornar possível a defesa das principais rotas marítimas que atravessam o Oceano Pacífico e o Oceano Índico até o seu litoral.

A composição dos militares dentro do PCC também é outro fator que colabora decisivamente para o desenvolvimento da estratégia marítima e no maior investimento na marinha chinesa, vista como necessária para diminuir a influência americana na região. “Chinese military men, who make up 20 percent of the Central Committee, have become increasingly vocal about their desire to drive the United States' out of the East and South China Seas” (CÁRCERES, 2014:04).

Nesta lógica, o MSC surge como palco de rivalidades políticas entre EUA e China, com mudanças no equilíbrio de poder e nas estratégias navais:

China's rise, however, has given a new significance to naval strategy as means off countering US regional dominance for which control over the South China Sea is required. The result has been more assertive behaviour from the Chinese to enforce their claims to the area and to push the ASEAN claimants to recognise Chinese sovereignty. The United States cannot accept Chinese control over the South China Sea since it would undermine its position in the Western Pacific and its has responded to Chinese challenge by rebalancing its force in the Asia Pacific region, and strengthening security relations with claimants such Phillipines and Vietnam. (BUSZYNSKI, 2012:19)

Como a China ainda apresenta muitas vulnerabilidades como potência, investe na modernização da sua marinha com o intuito de reduzi-las. Entretanto, além disto tudo, há a possibilidade que esteja respondendo reativamente às ações americanas que se movem no sentido de conter o crescimento do poder chinês, com a manutenção de alianças militares e acordos com países da região, em sua política de “reequilíbrio” na Ásia Pacífico.

Os pronunciamentos oficiais parecem apontar que a modernização das capacidades marítimas chinesas são realizadas para dar suporte em áreas como a luta contra a pirataria e promover a ajuda humanitária, apesar de diversos comentaristas ocidentais destacar a discrepância entre a política chinesa e seu comportamento, especificamente no crescimento do poder naval (MACDONALD: 2013: 9-10).

Bernard Cole (2013: 93), ao analisar a estratégia marítima chinesa, argumenta que existem documentos fundamentais para compreendê-la, como o *National Ocean Policy of China* (NOPC) de 1998 e os livros brancos de defesa lançados pelo governo chinês.

Segundo a UNESCO (2007:74)., o *NOPC* é um documento que apresenta dois

propósitos fundamentais:

- a) Apresentar o progresso chinês nos assuntos marítimos ao mundo;
- b) Acompanhar a agenda 21 dos oceanos, salvaguardar os direitos e interesses do estado chinês, desenvolver e utilizar racionalmente os recursos marinhos, dar proteção ao ecossistema marítimo, observar a utilização sustentável dos recursos e do meio marítimo, bem como coordenar o desenvolvimento dos trabalhos neste campo.

No mesmo documento da Unesco, traçam-se os princípios e as bases políticas fundamentais do *NOPC* que são (IDEM, IBIDEM 76-78):

- a) Salvaguardar a nova ordem marítima internacional, os direitos e interesses marítimos do estado chinês;
- b) Planejamento geral do desenvolvimento e controle marítimo;
- c) Utilizar racionalmente os recursos marítimos e promover coordenadamente as indústrias marítimas;
- d) Planejamento e implantação simultâneo do desenvolvimento dos recursos marítimos e a proteção do ambiente marinho;
- e) Reforçar o desenvolvimento da pesquisa e tecnologia oceanográfica;
- f) Instalar um sistema de gestão marítima abrangente;
- g) Participar ativamente da cooperação internacional no campo do desenvolvimento marítimo.

O *NOPC* é considerado implicitamente o *Ocean White Paper* da China pela série de informações que promove. Pelos princípios e bases políticas do *NOPC* pode-se perceber que a China tem grande interesse na gestão dos recursos marítimos, inclusive pela potencialidade do seu litoral (com campos de petróleo e gás, áreas de pesca, maricultura e turismo marítimo).

A China tem procurado desenvolver o *NOPC* em consonância com os princípios elencados na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, o que demonstra que a China tem evoluído na integração de sua legislação com o direito internacional. Salienta-se que outros textos da legislação doméstica chinesa, como a Lei da República Popular da China sobre o Mar Territorial e Zonas Adjacentes (*Law of People's Republic of China on Its Territorial Seas and Adjacent Zones*), de 1992, mostram o posicionamento claro da China no que concerne aos territórios em disputa no MSC colocando-os como parte integrante do território chinês.

Este é um aspecto importante a ressaltar, a China busca desenvolver uma estratégia de “lutar em várias frentes” para proteger seus principais interesses marítimos, o que repercute

sobre a estratégia no MSC em suas dimensões políticas, legais e econômicas.

Para tanto, a China fortalece suas agências burocráticas civis para atuar na defesa dos seus interesses marítimos, inclusive na maioria dos casos com o apoio da marinha chinesa. Teve, no total, 5 agências, Goldstein refere-se às agências burocráticas chinesas como os “5 dragões”(GOLDSTEIN, 2010) em seu artigo, mas atualmente estas agências passam por reformas e podem se tornar em número menor. Destas, duas agências, a *Maritime Police of the Border Control Department* (BCD) e a *Maritime Safety Administration* (MSA), são autorizadas a usar armas e “de longe melhor aparelhadas, com pessoal, e autorizadas a julgar o direito” (AGNIHOTRI, 2013: 36). As outras três não usam armas e são menores, sendo respectivamente: *Fisheries Law Enforcement Command* (FLEC), *General Administration of Customs* (GAC) e a *State Oceanographic Administration* (SOA).

De acordo com Goldstein, a *Maritime Police* é um ramo da *Border Control Department* (BCD) e possuía aproximadamente 10.000 funcionários em 2010 (GOLDSTEIN, 2010: 09), sendo controlada pelo Ministério da Segurança Pública da China e é responsável por realizar “missions include escort, on-the-water marine inspections, and search and rescue” (GOLDSTEIN, 2010: 06).

Por sua vez, a agência MSA “has twice as many personnel as the BCD - about twenty thousand - approximately half of the aggregate of the five maritime enforcement agencies” (IDEM, IBIDEM:09). Controlada pelo Ministério do Transporte, a MSA tem filiais em 14 regiões (Heilongjiang, Liaoning, Tjanji, Hebei, Shandong, Jiangsu, Shanghai, Hubei, Zhejiang, Fujian, Guangdong, Hong Kong, Guangxi e Hainan) com atuação no controle das vias navegáveis do país e na segurança da navegação, com as seguintes missões:

[...] inspection and registration of Chinese and foreign vessels in Chinese ports, investigation of maritime accidents, the training and certifying of seafarers, supervision of marine traffic control, maintenance of aids to navigation, implementation of domestic and international maritime laws, and maritime search and rescue.(GOLDSTEIN, 2010:09).

A FLEC e GAC são agências menores. A FLEC, com aproximadamente 1000 funcionários em 2010 (IDEM, IBIDEM:15), é responsável pela proteção dos recursos marítimos e pesqueiros da China, com a função de fiscalizar a aplicação das leis de pesca do país e também a proteção dos navios pesqueiros chineses. Sua luta principal é contra a pesca ilegal predatória, com grandes prejuízos à indústria pesqueira chinesa e está sob a tutela do Ministério da Agricultura da China.

Em relação a GAC, a alfândega da China, tem como principal papel:

China Customs is a government agency that supervises and manages all arrivals in and departures from the customs territory of the mainland of the People's Republic of China. It exercises a centralized management structure. Its essential tasks are customs control, revenue collection, fighting smuggling and foreign trade statistics compilation. It shoulders such major responsibilities as duty collection, customs control, supervision and management of bonded operations foreign trade statistics compilation, audit-based control, customs intellectual property rights protection, fighting smuggling, and port management” (GENERAL ADMINISTRATION OF CUSTOMS PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA, 2016).

Por último, a SOA com aproximadamente de 6.000-8.000 funcionários em 2010 (GOLDSTEIN, 2010:18) é controlada pelo Ministério da Terra e dos Recursos da China e sua responsabilidade recai sobre:

[...] for drafting laws and regulations concerning sea area uses, environmental protection, scientific research and island protection in China’s internal sea, territorial waters, contiguous zone, exclusive economic zone, continental shelf and other sea areas. It is also responsible for drafting plans with relevant departments on strategic development of the sea and its main functional zones, and plans on environmental protection, marine economic development, island protection and development of uninhabited islands (STATE COUNCIL -THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA, 2016).

A *China Maritime Surveillance* (CMS) é um ramo dentro da SOA, responsável pela observância das leis referentes à defesa do mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental, além de outros aspectos da legislação marítima da China. (GOLDSTEIN, 2010)

Vale salientar que as embarcações da CMS e da FLEC atuam apreendendo embarcações de países estrangeiros nas áreas contestadas, ato que Pequim considera como invasão ao seu “território marítimo e soberano”. A China emprega agências paramilitares na disputas marítimas do MSC com a finalidade de evitar que o conflito gere consequências mais graves entre os países envolvidos na disputa, apesar de comumente utilizar a marinha chinesa para apoiar, acompanhar e vigiar as ações das agências burocráticas chinesas no MSC.

No Anexo E, pode-se visualizar um comparativo interessante entre a quantidade de barcos possuídos pelas agências executoras da legislação marítima dos principais atores regionais que tem disputas fronteiriças marítimas com a China. Um maior aumento de recursos nestas agências chinesas certamente promoverá um maior choque entre as agências chinesas e navios pesqueiros das Filipinas, do Japão e do Vietnã no MSC e Oriental.

Aparentemente a China parece ter aumentado drasticamente o patrulhamento no MSC, pois é bastante notório que Beijing possui uma frota de embarcações destas agências bem maior do que seus rivais e as agências tem sido empregadas como uma ferramenta política.

A maior vigilância das agências burocráticas no MSC desestimula a incursão de embarcações de outros estados na região e estimula que os estados procurem resolver suas disputas através de negociações bilaterais com Beijing, analistas comentam que a atuação das agências burocráticas também parece estabelecer uma aura de legitimidade às ações de Beijing, pois é visualizada como questões que devem ser resolvidas pela legislação doméstica, reforçando a jurisdição chinesa.

Os livros brancos de Defesa também servem como um elemento norteador dos interesses estratégicos marítimos envolvendo o MSC (1998, 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2013 e 2015). Os livros brancos são coordenados pelos militares e diversos órgãos do governo central, mas o resultado final é emitido pelo *Information Office of the State Council* (BLASKO, 2013: 06). Os livros brancos de Defesa ressaltam, com ênfase, a necessidade de proteção de seus interesses e direitos marítimos.

O livro de Defesa Nacional da China de 2008 (publicado em janeiro de 2009) destaca fundamentalmente a questão de Taiwan e menciona também possíveis problemas com forças separatistas no Tibete e no Turquestão Oriental, não mencionando claramente as disputas no MSC e Oriental, embora ressalte o papel da marinha para salvaguardar os interesses de Beijing. “It is responsible for such tasks as safeguarding China's maritime security and maintaining the sovereignty of its territorial waters, along with its maritime rights and interests” (REPÚBLICA POPULAR DA CHINA, 2008).

O livro branco de 2010 comenta que a paz e desenvolvimento têm sido uma tendência com a globalização e a informatização da sociedade, ainda que observe claramente pontos de atritos que tornam a segurança na Ásia e Pacífico mais “intricada” e “volátil” (REPÚBLICA POPULAR DA CHINA, 2010). Mostra preocupação em *hotspots* regionais como a península coreana, o Afeganistão, regiões com conflitos étnicos e religiosos e, diferentemente, do seu antecessor expressa um preocupação com respeito às disputas marítimas “*Disputes over territorial and maritime rights and interests flare up occasionally*”. Sua maior preocupação incide novamente sobre Taiwan e sugere recomendações para implantar princípios e políticas que fomentem o desenvolvimento pacífico entre a China Continental e a ilha (IDEM, 2010).

O livro de 2010 expõe que a China tem construído uma política de defesa nacional primordialmente defensiva. “To build a fortified national defense and strong armed forces compatible with national security and development interests is a strategic task of China's modernization, and a common cause of the people of all ethnic groups” e, na sua redação,

declara que, oficialmente, a China não perseguirá a hegemonia e nem a abordagem de uma política militar expansionista, pois fundamenta suas relações externas com base nos 5 princípios da coexistência pacífica¹⁹ (IDEM, 2010).

De acordo com o mesmo livro, a marinha chinesa passa por um processo de modernização em suas forças, tem aprimorado suas capacidades de dissuasão e contra-ataque estratégico, bem como “desenvolvido suas capacidades de realizar operações em águas distantes” e no “combate de ameaças não tradicionais de segurança”. (IDEM, 2010).

Diversified Employment of China's Armed Forces foi o livro branco publicado em abril de 2013. Mais sucinto do que as versões anteriores, o livro reafirma que a China continuará trilhando o caminho do desenvolvimento pacífico, não buscará a hegemonia ou uma política expansionista, nem tampouco interferirá nos assuntos internos de outros países (IDEM, 2013).

Ressalta “a strong guarantee for China's peaceful development to build a strong national defense and powerful armed forces which are commensurate with China's international standing and meet the needs of its security and development interests” (IDEM, 2013). Esta passagem permite compreender implicitamente que a China manterá seu crescimento nos gastos com defesa e, conseqüentemente, com a modernização das principais forças do ELP.

O livro Branco de 2013 deixa subentendido que a RPC está insatisfeita com a presença americana na Ásia-Pacífico, inclusive afirmando que a mesma tem sido um fator de instabilidade na região. “Some country has strengthened its Asia-Pacific military alliances, expanded its military presence in the region, and frequently makes the situation there tenser” (IDEM, 2013). No que se refere às disputas no MSC e Oriental, o documento recrimina o papel do Japão em seu posicionamento sobre as ilhas Diaoyu/Senkaku e dos países vizinhos:

On the issues concerning China's territorial sovereignty and maritime rights and interests, some neighboring countries are taking actions that complicate or exacerbate the situation, and Japan is making trouble over the issue of the Diaoyu Islands. (IDEM, 2013)

E recorda que em setembro de 2012 foi comissionado o primeiro porta-aviões chinês, o *Liaoning* com “um impacto profundo na defesa dos interesses marítimos chineses” (IDEM,

¹⁹Os cinco princípios da coexistência pacífica são princípios que tem norteado a política externa chinesa foram criado entre os anos de 1953-1954, no período do Ministro das Relações Exteriores chinês Zhou En-lai, em conversações mantidas com a Índia pelos atritos ocorridos no Tibete. Os princípios são: 1-Respeito mútuo à soberania e a integridade territorial 2-Não agressão 3-Não intervenção nos assuntos internos de país pelo outro 4-Igualdade e benefícios recíprocos 5-Coexistência pacífica (CHENG et al, 2009 : 834-836)

2013).

Menciona igualmente a possibilidade de a China tornar-se uma potência marítima e a importância de proteger seus interesses envolvendo o mar. “It is an essential national development strategy to exploit, utilize and protect the seas and oceans, and build China into a maritime power”(IDEM, 2013).

Para Ranade (2013: 1), a China tem dois objetivos principais com o livro branco de 2013:

Issued with the twin objectives of meeting international demands for a degree of transparency with regard to its defence modernization programme as well as wanting to stay engaged with the international community, China has of late also begun using the Defence White Papers to publicise its national objectives and world view, albeit in a very cautious way.

De acordo com o livro branco de 2013, o PLAN não atua somente nas questões militares, mas se torna parte integrante da execução de tarefas com outros órgãos estatais na gestão do oceano. Um aspecto bastante relevante para se entender a marinha chinesa em seus objetivos atuais é:

In combination with its routine combat readiness activities, the PLAN provides security support for China's maritime law enforcement, fisheries, and oil and gas exploitation. It has established mechanisms to coordinate and cooperate with law-enforcement organs of marine surveillance and fishery administration, as well as a joint military-police-civilian defense mechanism. Further, the PLAN has worked in coordination with relevant local departments to conduct maritime survey and scientific investigation; build systems of maritime meteorological observation, satellite navigation, radio navigation and navigation aids; release timely weather and sea traffic information; and ensure the safe flow of traffic in sea areas of responsibility. (REPÚBLICA POPULAR DA CHINA, 2013)

China's Military Strategy é o título do livro branco lançado em 2015, ainda mais sucinto do que seu antecessor. Mantém os posicionamentos políticos anteriores, mas reivindica que a China está vivenciando um momento crítico do seu desenvolvimento e reforça o papel da ideia do “*Chinese Dream of great national rejuvenation*”, atualmente utilizado com bastante frequência no discurso de seus líderes.

China's national strategic goal is to complete the building of a moderately prosperous society in all respects by 2021 when the CPC celebrates its centenary; and the building of a modern socialist country that is prosperous, strong, democratic, culturally advanced and harmonious by 2049 when the People's Republic of China (PRC) marks its centenary”. (REPÚBLICA POPULAR DA CHINA,, 2015)

Na verdade, este trecho faz referência à futura comemoração dos dois principais centenários chineses - o da criação do PCC e o da fundação da RPC com a derrota do KMT em 1949. De acordo com Carriço, em 2008 Hu Jintao já anunciava a respeito da “agenda

para os dois centenários”, também enfatizada no 18º. Congresso Nacional do PCC em novembro de 2012, com a responsabilidade transferida para Xi Jinping (CARRIÇO, 2013:027).

O livro continua apontando a insatisfação do governo chinês com a conduta de outras nações na Ásia-Pacífico, a preocupação com a “normalização” da segurança do Japão e inquietações no que tange às disputas no MSC, fazendo alusão aos recentes atritos que ocorreram entre a China e países vizinhos :

As the world economic and strategic center of gravity is shifting ever more rapidly to the Asia-Pacific region, the US carries on its "rebalancing" strategy and enhances its military presence and its military alliances in this region. Japan is sparing no effort to dodge the post-war mechanism, overhauling its military and security policies. Such development has caused grave concerns among other countries in the region. On the issues concerning China's territorial sovereignty and maritime rights and interests, some of its offshore neighbors take provocative actions and reinforce their military presence on China's reefs and islands that they have illegally occupied. Some external countries are also busy meddling in South China Sea affairs; a tiny few maintain constant close-in air and sea surveillance and reconnaissance against China. It is thus a long-standing task for China to safeguard its maritime rights and interests. Certain disputes over land territory are still smoldering.”(REPÚBLICA POPULAR DA CHINA, 2015).

Através dos livros brancos podemos constatar que a estratégia marítima chinesa tem alcançado, cada vez mais, espaço e ampliado sua influência na política de segurança chinesa. Detecta-se, o que é óbvio, que os livros não se afastam do discurso oficial de Beijing e que a China mantém profunda vigilância sobre os territórios em disputa. Constata-se igualmente que a disputas no MSC têm tomado novo fôlego, pois observa-se que os trechos sobre estas disputas têm aumentado progressivamente nos últimos livros brancos.

Estas preocupações são por demais pertinentes, pelo simples fato da RPC estar envolvida nas seguintes disputas marítimas: i) Taiwan; ii) as ilhas Senkaku/Diaoyu e a demarcação de todas as fronteiras marítimas com o Japão; iii) as ilhas Paracels e as águas circundantes com o Vietnã; iv) as ilhas Spratly e as águas circundantes no MSC com Taiwan, Vietnã, Filipinas, Brunei e Malásia; e v) zonas de pesca e quotas com Coreia do Norte, Coreia do Sul, Japão, Vietnã e as Filipinas (HARNETT e VELLUCI, 2011:86).

Desta forma, não é incomum, observar a China, preocupada com suas fronteiras marítimas, buscar modernizar suas capacidades navais, criar incentivos e políticas públicas para sua infraestrutura portuária e indústria de construção naval, investir na modernização de suas agências burocráticas de aplicação da legislação marítima como o CMS e a FLEV, além de promover outras medidas para se tornar no futuro um poder marítimo, embora tais medidas possam gerar um maior número de atritos nas disputas do MSC.

Neste sentido, o governo de Xi Jinping defendeu em seu discurso, em 2013, a importância da China tornar-se um “true maritime power” (YOON, 2015). Yoon indica que, com a estratégia política de Xi Jinping de “true maritime power”, a China buscou “ser reconhecida como um responsável *maritime stakeholder*”, que a China tem a perspectiva de que “os interesses fundamentais marítimos da China possam ser assegurados exercendo *true maritime power* em apoio à soberania do Estado”, que o governo chinês “está tentando explorar a ambiguidade construtiva para reforçar reivindicações baseadas historicamente da China nas águas em disputa”(YOON, 2015: 47-48) Aponta também que “Xi Jinping está tomando mais cuidado do que seus antecessores para evitar que qualquer expressão do *true maritime power* da China possa ser interpretada como um ataque preventivo e dar origem a grave escalada militar regional.” (IDEM, IBIDEM, 2015:49).

Com esta iniciativa política, nota-se que a China estabeleceu maneiras de buscar um papel mais atuante na ordem marítima regional. Mas que, com fortes impactos em sua vizinhança marítima, podendo suscitar diferentes interpretações por parte de seus vizinhos.

2.4 Evoluções da Estratégia Marítima do Dragão

A estratégia marítima de Beijing é fruto de um longo processo histórico nas últimas décadas, em consonância com seus principais interesses marítimos, com sua Grande Estratégia, com o gradual desenvolvimento da sua economia, com a tomada de decisão de seus principais líderes e com o desenvolvimento da tecnologia e de instituições de pesquisa militar, além de importantes mudanças do ambiente estratégico de segurança internacional. Sua estratégia marítima pretende projetar o poder chinês em seu espaço geográfico e evitar ameaças externas vindas do ambiente oceânico.

Huang (2009), ao detalhar a evolução da estratégia marítima de Pequim, divide-a, na modernidade, em três momentos distintos: *Defesa costeira (Coastal defence)*, *Defesa além-mar (Offshore defence)* e *Defesa do mar distante (Far sea defence)*²⁰.

Defesa costeira, a estratégia marítima utilizada durante a liderança de Mao Zedong, aproximadamente entre 1949 a 1976, seguiu a orientação da tradição estratégica chinesa

²⁰ Chase (2010) e Nan Li (2011) também dividem em três fases distintas, mas se concentram na estratégia eminente naval e nas capacidades materiais chinesas, já Huang elabora uma análise da estratégia marítima chinesa, sendo um estudo mais profundo por incluir análises das dimensões política, econômica, sócio-cultural e militar. Nan li e Chase dividem sua estratégia naval em três períodos distintos: “Near Coastal Defense” (1949- até meados da década de 1980), “Near Seas Active Defense” (de meados da década de 1980 a aproximadamente a década de 2000) e Far Sea Operations (dos anos 2000 até o tempo presente).

continental concentrada no desenvolvimento das forças terrestres e, primordialmente, na proteção do litoral chinês. De acordo com Huang (2009:18), pode-se deduzir que o desenvolvimento naval e as escolhas estratégicas marítimas, neste período, concentraram-se em desenvolver “a marinha das águas marrons com uma faixa de projeção de poder abaixo de 200 milhas marítimas da costa”.

A estratégia marítima de *defesa costeira* foi fortemente influenciada pela estratégia de Mao Zedong de *guerra popular* e de *defesa ativa*. *Guerra popular* foi um dos princípios da doutrina estratégica militar de Mao Zedong privilegiando a utilização dos principais recursos chineses (como espaço e população), em uma possível guerra contra um inimigo mais poderoso, ou seja, em guerras assimétricas :

This Maoist people's war an asymmetric strategy with the principles of conducting a protracted war attrition, lured deep strategem, total war, annihilation war, guerrilla and war according to the physical advantage of China's extensive territory. People's war concentrated, operationally, on the structure of base areas under the control of the CCP where Mao could build both his military forces and political power for mobilising people throughout the country to fight with the CCP against enemies (HUANG, 2009: 119).

Por sua vez, *Defesa ativa*, encaixada dentro da estratégia de guerra popular, refere-se a uma defesa ofensiva (diferente de uma defesa meramente passiva) que conduz as ações militares chinesas:

Under thinking of people's war, active defence as an offensive defence, rather than a passive defence, was an important military doctrine in Maoist military thought. The doctrine places chief stress on gaining and retaining the initiative. Mao insisted that the PLA commander holding the initiative could be flexible in the employment of this armies, because the principle of flexibility is the actual expression of the initiative in military campaigns. In the application of active defence, additionally, mobility was the key to victory in a defensive war based on offensive operations (HUANG, 2009: 119).

É relativamente óbvio que a RPC, neste período da era Mao, priorizava a necessidade de reestruturação e recuperação da capacidade econômica arrasada pelo “século de humilhações”, pela invasão japonesa, pela guerra contra o Japão e a guerra civil. Neste sentido, a China, isolada internacionalmente, não tinha recursos, condições e interesses em desenvolver uma estratégia marítima que prioriza-se a defesa longe do seu litoral.

Neste período (décadas de 1950 e 1960), a força naval era composta por embarcações de pequeno porte e dependente do poder de fogo em terra e da possibilidade do lançamento de aeronaves a partir do solo como suporte (CHASE, 2010). Já, na década de 1970, detecta-se uma mudança progressiva do armamento naval chinês com aquisições consideráveis que

melhoravam qualitativamente o arsenal da PLAN²¹ (LI, 2011:114).

Defesa além-mar ou Defesa ativa além-mar (Offshore active defence) é a estratégia marítima que teve seu desenvolvimento a partir do governo de Deng Xiaoping (1978-1992). Sua proposta era de mudanças consideráveis, o mar transformando-se em um espaço privilegiado na política de segurança chinesa, o desenvolvimento de “uma marinha das águas verdes com uma faixa de projeção de poder acima de 200 milhas marítimas a partir do litoral” (HUANG, 2009: 18).

Como fatores motivadores desta mudança estratégica podem ser apontados, em primeiro, o acelerado processo de desenvolvimento econômico iniciado com a política das Quatro Modernizações, proposta por Deng Xiaoping, e que priorizava o desenvolvimento de quatro áreas: agricultura, indústria, tecnologia e defesa nacional. Em segundo, as profundas alterações na dimensão da segurança em decorrência do processo de desintegração da URSS.

O rápido crescimento econômico tornou possível o desenvolvimento de uma pujante economia marítima (com o desenvolvimento de portos, o desenvolvimento da construção naval e da indústria pesqueira):

[...] China's GDP rose dramatically from only 451 billion RMB in 1980 to 5,749 billion RMB in 1995. Within fifteen years, China's GDP in 1995 grew thirteen fold. Likewise, China's national defence budget with its rapid national economic growth also increased noticeably, from 19,350 million RMB in 1980 to 63.700 million in 1995. In this sense, China's coastal area is its economic gravity and door for exploring its maritime economy. The maritime infrastructure since 1980s was developed to support economic growth, and maritime industry has shown a notable extension. China's need to secure and promote its maritime interests, territorial waters, and fishing grounds has forced Beijing authorities to accord high priority to developing an advanced maritime strategy with a modern navy (HUANG, 2009: 142).

Na área da segurança, a visita de Gorbachev à China em 1989 e o fim da GF com a fragmentação da URSS em diversos países menores promoveram um novo ambiente de segurança na região da Ásia-Pacífico e um clima mais pacífico para Beijing difundir a visão de um sistema multipolar no Pós-GF e o estabelecimento do seu *Novo Conceito de Segurança* ressaltando o crescimento das relações econômicas e políticas nos sistemas regional e internacional, com consideráveis repercussões na estratégia marítima chinesa. (IDEM, *ibidem*)

²¹Since the early 1970s, however, a number of China's first-generation Luda-class (Type 051) guided-missile destroyers (DDG) and Jianghu-class (Type 053) guided-missile frigates (FFG) were built and commissioned by the PLAN, China had also begun to deploy its small contingent of first-generation Han-class (Type 091) nuclear-powered attack submarines (SSN) (LI, 2011:114).

Com as deficiências expostas na guerra contra o Vietnã em 1979, o governo de Deng Xiaoping reavaliou as estratégias de *guerra popular e defesa ativa* de Mao Zedong e passou a configurar mudanças na antiga estratégia de *people's war under modern conditions*. A PLAN, ao passar a investir na possibilidade de guerras de menor proporção na periferia da China, reformulou a doutrina militar chinesa para *limited, local war*. Progressivamente este conceito sofreria nova alteração conforme as necessidades do exército chinês e o ambiente de segurança internacional mudavam, sendo a estratégia definida como *Local, Limited War under High-Tech* (HUANG, 2009:155).

A estratégia naval de Beijing passou a ser conhecida como *Near-Seas Active Defense*. Chase (2010: 03) acredita que a transição da *Near Coastal Defense* para a *Near-Seas Defense* ocorreu na década de 1980, com a China alçando uma área bem maior de proteção marítima, “cobrindo as águas dentro de uma primeira cadeia de ilhas, do Japão nas ilhas Ryukyu, de Taiwan passando por Filipinas às ilhas Bornéu”.

Near-seas é um termo que complementa a *Far-Seas*. “*Near Seas*” é como os chineses tratam o mar adjacente dentro de uma primeira cadeia de ilhas (ANEXO F para mais detalhes). A primeira cadeia de ilhas, local no qual se concentra a maioria dos interesses marítimos chineses, é definida por Bernard Cole como “this first island chain area encompasses the Yellow Sea, facing Korea and Japan; the western East China Sea; and the South China Sea, extending deep into Southeast Asia” (COLE, 2003:129-130).

Visualiza-se, na figura 1, o desenvolvimento gradativo das respectivas estratégias navais classificadas por Chase e Nan Li, o que permite compreender como as capacidades navais de Pequim foram sendo reformuladas com o tempo.

De acordo com Li, os objetivos centrais da estratégia naval *Near-seas active* seriam:

Near-seas active defense aims to reunify Taiwan with the mainland, restore lost and disputed maritime territories, project China's maritime resources, secure major SLOCs in times of war, deter and defend against foreign aggression from the sea, and achieve strategic deterrence (LI, 2011:118).

Li também advoga que no período de transição entre as duas estratégias, em meados de 1980, Taiwan adquiria menor relevância nos interesses estratégicos chineses do que as ilhas Spratly (cenário político que mudaria drasticamente com a crise do estreito de Taiwan de 1995-1996):

Moreover, some maritime issues such as Taiwan were not ranked high on the agenda of the PLA planners at time, mainly because ‘pro-independence’ forces in Taiwan were not as pronounced, and the cost of building up a force to conquer Taiwan would be too high. The Spratly dispute was a more urgent issue in the eyes of the

PLA planners. But the archipelago is too distant, too shallow and small, and too exposed, and therefore easier to capture than defend. It was unclear at the time whether the cost of building an aircraft carrier to defend the Spratlys was worth the benefit of keeping these islets (LI, 2011:118),

Houve considerável investimento na modernização da Marinha Chinesa, a frota de submarinos chineses tornou-se a maior do mundo, os submarinos de propulsão nuclear (SSN) foram aumentados de 1 em 1970 para 5 em 1980 e foram construído diversos submarinos de propulsão nuclear com tecnologia indígena, navios antigos foram remodelados com novas capacidades de Anti-Air Warfare (AAW) e Anti-submarine Warfare (ASW). (HUANG, 2009:161-162).

Vale salientar que transcorreu um aumento considerável nos investimentos em capacidades navais no final da década de 1990, fomentado principalmente pela crise do estreito de Taiwan de 1995-96. Neste período, entre suas principais aquisições, o PLAN adquiriu 04 contratorpedeiros antiaéreo de mísseis guiados (DDG) classe *Sovremenny* (Tipo 956E e Tipo 956EM) da Rússia, embarcações com aparelhagem moderna de sensores e equipados com sistema antissubmarino, sendo armados com ASCMs (Mísseis de cruzeiro antinavio) supersônicos que atingem a distância de 160 km (no Tipo 956E) e 240km (no Tipo 956EM) (LI, 2011:121). Foram comprados 4 submarinos de ataque russo *Kilo* (Projeto 636), bem menos ruidosos do que outras classes de submarino a diesel possuídas por Beijing (LI, 2011:121). De acordo com Li, também foram comissionados outros navios de superfície, como DDGs e FFGs, submarinos de ataque e submarinos de propulsão nuclear fabricados com tecnologia chinesa (LI, 2011:121).

Defesa do mar distante (Far sea defence) é a atual estratégia marítima, em fase de desenvolvimento, demonstrando que os interesses marítimos chineses se ampliaram sensivelmente. Com a globalização, as fronteiras entre os estados diminuíram, a velocidade da troca de informações e o comércio internacional sofreram um avanço considerável. Como o comércio internacional depende, em sua maioria, do transporte por vias marítimas, então naturalmente os estados têm se preocupado mais detidamente com a segurança marítima.

Figura 1-Expansão da esfera de influência naval chinesa



Fonte: CHASE, Michael S. China's Growing Naval Power. Police Memo: Progressive Institute, 2010.

A China não foge desta lógica, e almeja expandir suas capacidades navais e parece empreender, na estratégia marítima da defesa do mar distante, o anseio de se tornar uma marinha de águas azuis. “No momento em que a PLAN é capaz de operar de forma independente e eficaz ao redor e além da segunda cadeia de ilhas, tornou-se verdadeiramente uma marinha regional de águas azuis” (LI, 2011:129)

Na verdade, McVadon lembra que atualmente a China encontra-se em um processo intermediário de desenvolvimento, estabelecendo a analogia da marinha chinesa como um adolescente, “with the caution that adolescents can exhibit qualities from juvenile to adult, often acting commendably, occasionally transgressing into the adult world, and maturing unpredictably.” (McVADON, 2009:377). A marinha chinesa ainda possui muitas vulnerabilidades e tornar-se uma frota de águas azuis levará considerável tempo, apesar de analistas estimarem que a China alcançará este patamar tão cedo quanto 2020.

A estratégia de defesa do mar distante foca o seu controle na primeira e na segunda

cadeia de ilhas. (Veja ANEXO F)

The second island chain bounds Liu's second strategic maritime area: a north-south line from the Kuriles through Japan, the Bonins, the Marianas, the Carolines, and Indonesia. This is a much more ambitious goal than that implied by the first island chain, since it encompasses maritime areas out to approximately 1,800 nm from China's coast, including most of the East China Sea and East Asian SLOC" (COLE, 2003:129-130).

A RPC, na sua nova estratégia, investe em prevenir as ameaças de segurança marítima tradicionais, bem como as ameaças de segurança não-tradicionais como a pirataria, ameaças ambientais, de segurança energética ou econômica. Desta forma, a política desenvolvida no governo de Hu Jintao (2004) de "Mundo harmonioso" conjuga bem com sua nova estratégia marítima por procurar pragmaticamente construir um ambiente de paz e desenvolvimento na região da Ásia-Pacífico que garanta o crescimento do CNP da China.

O desenvolvimento da economia chinesa durante o período de Jiang Zemin (1993-2003) e Hu Jintao (2003-2013) também favoreceu consideravelmente o desenvolvimento da nova estratégia marítima e conseqüentemente estimulou um maior empenho na modernização das capacidades navais chinesas (HUANG, 2009:182).

A nova estratégia marítima não somente tem que acompanhar o aumento dos interesses marítimos da China (tais como a proteção das principais linhas marítimas de comunicação e dos recursos oceânicos), mas tem que lidar com um cenário altamente competitivo. As maiores e mais modernas marinhas do mundo estão localizada na Ásia-Pacífico, como a presença da sétima frota norte-americana, a rivalidade com modernização da marinha das forças de autodefesa do Japão, bem como a forte presença da marinha indiana no Oceano Índico, a marinha taiwanesa e as marinhas do sudeste asiático (LI, 2011).

A *Far-sea operations* foi formulada e desenvolvida por militares e acadêmicos do Navy Military Art Research Institute (LI, 2011:131), demonstrando que a China tem fortalecido seu aparato institucional. O PLAN aumentou seu arsenal bélico com o crescimento do número de combatentes de superfície e submarinos, dando prosseguimento a projetos como SSBN da classe Xia (que foi o primeiro submarino com capacidade de lançamento de ogivas nucleares, criado em 1981) e ao desenvolvimento de outros SSBN da classe *Shang* (tipo 093) e o *Jin* (Tipo 094)(HUANG,2009:206). É inegável que atualmente a China possui capacidades navais bem mais amplas do que alguns de seus rivais na Ásia e Pacífico (Veja o Anexo G para maiores detalhes) pelos menos em número de embarcações o que representa apenas um indicativo do poder naval.

James Douglas advoga que a estratégia marítima chinesa tem sido defensiva, mesmo considerando os incidentes em que China se envolveu no MSC:

There have also been a series of incidents at sea between China and other disputant states over maritime territory. These incidents take a different shape based on the military capabilities of the other state. South Korea and Japan can monitor these areas with large militaries, and so actions by China are low key. In comparison, claimant states in the South China Sea have ships harassed, primarily by the ships of paramilitary maritime organisations. This harassment is a strategy by China to ensure a secure claim to these areas under international law by asserting jurisdiction. Such a strategy serves to defend China's claim and prevent a negotiated settlement on anything but its own terms. Thus China's maritime strategy is based on defensive realist principles of defending territory and ensuring security, rather than seeking power(DOUGLAS, 2012:03).

Kirchberger (2012) ao estabelecer uma análise comparativa do poder naval chinês com o de outras potências, ainda que ressaltando as dificuldades destes tipos de análise, sugere que provavelmente a modernização chinesa não ameaça a balança de poder regional, pois a China tem consideráveis obstáculos ao conduzir sua modernização:

However, the results of this study suggest that China's naval build-up, despite undeniable progress, seems to happen slower than suggested by some, leaving enough time for a cautious evaluation of all implications.

It seems that China's naval modernization will only result in a changed Asian power balance if other Asian nations fall behind while China continues to modernize. However, there is currently no evidence to support this view, since most Asian nations have also been modernizing their fleets these past few years. India, Japan, Australia, and South Korea all have powerful navies that can so far easily keep up with China given the fact that they have direct access to Western state-of-the-art technology while China has not. The US/EU arms embargo has left a definite mark on China's naval modernization despite some transgressions, slowing down the overall pace of China's technological progress. It has therefore proven to be an effective tool of cooling down a potential arms race in the Asia Pacific and should not be lifted as long as the original conditions for imposing it remain. (KIRCHBERGER, 2012:172-173)

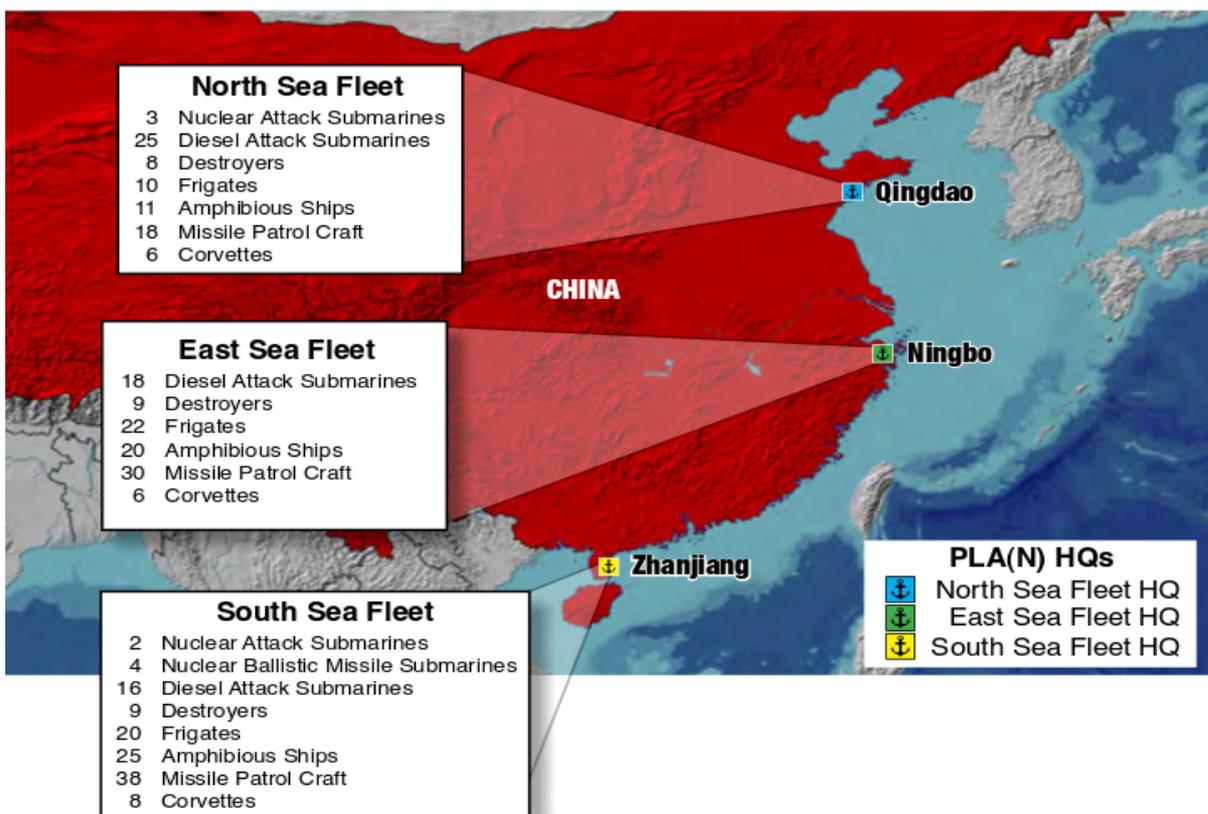
Ao constatar, nos últimos anos, uma considerável expansão das capacidades navais de muitas marinhas da Ásia e Pacífico, Bitzinger aponta diversos fatores que podem ter motivado este comportamento, como a expansão naval chinesa na visão de uma “ameaça chinesa”, a redução do interesse e presença americana militar na região durante sua guerra no Afeganistão e no Iraque e, também, as diversas disputas territoriais marítimas na região.

These conflicts have in turn stimulated the expansion of naval power as a means of demonstrating resolve and even capability to press forward with these claims. So, for example, we see South Korea and Japan contesting sovereignty over the Liancourt Islets (known as Dokdo to the Koreans, Takeshima to the Japanese); Singapore and Malaysia each laying claim to an outcropping of rocks called Pedra Branca or Pulau Batu Puteh; and Indonesia and Malaysia clashing militarily over Ambalat sea block. And, of course, several nations-including Brunei, China

Malaysia, the Philippines, Taiwan, and Vietnam have conflicting claims over the Paracels and Spratly island chains. (BITZINGER, 2011:25)

Na figura 2, observa-se a composição das Frotas da PLAN que se dividem entre três grandes frotas principais (Frota do Mar do Norte, Frota do Mar Oriental e Frota do Mar do Sul), pode-se notar que PLAN possui consideráveis forças navais e que a Frota do Mar Sul tem grande número de 4 SSBN tornando a China uma força dissuasória credível na região.

Figura 2-Composição das frotas da PLAN



Fonte:OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE. China's PLA Navy 2015:New Capabilities and Missions for the 21st Century, 2015.P:11

Atualmente, a China possui um porta-aviões, o *Liaoning*, demonstrando inegavelmente que o poder naval chinês tem crescido no cenário internacional, embora não possa ser visto como algo alarmante tendo em vista que outras grandes potências também possuem porta-aviões como Brasil e Índia. Pode-se ainda levar décadas para que a China

utilize com precisão seu porta-aviões, principalmente em missões mais afastadas da costa chinesa que implicam maiores gastos de recursos e maior complexidade. Além do mais, o PLAN apresenta ainda uma conjunto de deficiências, como as dificuldades de integrar complexas plataformas dos diferentes tipos de armamentos modernos; deficiências na formação de pessoal; limitações na capacidade de guerra antissubmarino (ASW); na *Fleet Air Defense* (embarcações capacitadas com sistemas de radares para defesa contra ataques aéreos); e nas operações anfíbias (Chase et al, 2015: 88).

Este tópico procurou expor a crescente evolução das capacidades navais e da estratégia marítima da China que, certamente, impactam sua atuação e seu posicionamento nas disputas no MSC. Nas décadas passadas, apesar de dedicar atenção as disputas das ilhas Spratly, alocando-a dentro dos seus interesses marítimos estratégicos, a China não possuía as capacidades materiais necessárias para operar eficientemente em águas tão distantes do seu litoral, porém atualmente dispõe de capacidades navais bastante amplas que permitem um maior número de patrulhamentos no MSC, tanto por ativos militares, como através de agências paramilitares. E, como nos últimos anos, outras marinhas do Sudeste Asiático também expandiram suas capacidades navais para melhor patrulhar suas fronteiras marítimas, a probabilidade de atritos, entre os outros estados reivindicantes nas disputas do MSC, também foi ampliada. No capítulo seguinte, traçaremos um panorama sobre o comportamento estratégico chinês mais assertivo no MSC através da lente teórico do realismo estrutural defensivo, sendo posteriormente exposto dois incidentes que ilustram esta assertividade, e utilizam seus ativos militares e não-militares.

CAPÍTULO III: O COMPORTAMENTO ESTRATÉGICO CHINÊS NO MAR DO SUL DA CHINA (2009-2016)

3.1 Considerações Iniciais

O comportamento estratégico chinês no Mar do Sul da China (MSC), no período 2009-2016, tem suas motivações fundamentais explicadas através da compreensão dos seus interesses estratégicos marítimos e da dinâmica do poder que domina a região. Afinal, parte considerável das ações estabelecidas pela China no MSC é decorrente da execução de sua estratégia marítima, como ações com o objetivo de reafirmar sua soberania e jurisdição sobre os territórios reivindicados, Beijing tanto utiliza seus ativos militares através de sua diplomacia navais, quanto ativos não militares através das ações de suas agências de aplicação da legislação marítima como a FLEC e CMS, além da Milícia Marítima Chinesa. Geralmente são estas três forças do Mar que atuam de maneira harmoniosa como instrumentos do Estado para atingir fins políticos nas disputas do MSC.

O período em análise foi selecionado pelo debate na literatura sobre “assertividade chinesa” que teve início principalmente a partir de 2009 com as possíveis mudanças na política externa chinesa. “Starting in 2009, an increasing number of foreign observers (and many Chinese as well) began to note a shift towards more forceful or “assertive” behavior on the part of Beijing”(FRIEDBERG, 2015: 133). De acordo com Friedberg, há diferentes interpretações sobre a assertividade chinesa na política externa, existem autores que defendem que Beijing tem sido mais assertiva, outros apenas que Beijing tem se orientado por uma postura reativa contra as provocações de outros atores do sistema internacional. (FRIEDBERG, 2015).

Ainda assim, mesmo Johnston que defende categoricamente que a política externa chinesa, pós 2009, não foi mais assertiva quando comparada aos anos anteriores após a GF, concorda que provavelmente a política externa nas disputas do MSC pode ser colocada como uma exceção a esta regra “To be sure, in 2009 and 2010 China’s military and paramilitary presence in the South China Sea was more active than in previous years. Indeed, the South China Sea is perhaps the only example where China’s diplomatic rhetoric and practice did shift fairly sharply in a more hard-line direction in this period.(JOHNSTON, 2013:19)

O realismo estrutural ofensivo defende que os Estados buscam a atingir a Hegemonia como a principal meio para garantir sua segurança no sistema internacional, logo a a sua

interpretação da “assertividade chinesa” nas disputas do MSC tem sido vista como uma política expansionista promovida por Beijing. Neste sentido, os autores realistas ofensivos tem argumentado que a ascensão do poder chinês representaria uma ameaça a atual balança de poder, e conseqüentemente, a primazia norte-americana que tem sustentado um ambiente de estabilidade e a paz na Ásia e Pacífico, e em suas perspectivas a China deverá tentar empurrar as forças militares dos EUA para fora da Ásia:

If offensive realism is correct, we should expect a rising China to imitate the USA and attempt to become a regional hegemon in Asia. China will seek to maximize the power gap between itself and its neighbours, especially Japan and Russia. China will want to make sure that it is so powerful that no state in Asia has the wherewithal to threaten it. An increasingly powerful China is also likely to try to push US military forces out of Asia, in much the same way as the USA pushed the European great powers out of the western hemisphere in the nineteenth century. China can be expected to come up with its own version of the Monroe Doctrine (MEARSHEIMER, 2010:89).

O realismo estrutural defensivo difere das explicações do realismo estrutural ofensivo sobre o comportamento da “assertividade chinesa” nas disputas do MSC defende que os Estados são avessos a perda de poder, conseqüentemente Beijing tem lutado para manter o statu quo nas disputas. O realismo estrutural defensivo também tem uma perspectiva diferente sobre a ascensão chinesa defendendo que Beijing busca aumentar seu poder, mas em geral tenta não buscar uma abordagem conflitiva com outros atores, nem tenta perseguir a hegemonia na região :

In contrast to offensive realism, defensive realism offers a more optimistic story about China’s rise. For sure, defensive realists recognize that the international system creates strong incentives for states to want additional increments of power to ensure their survival. A mighty China will be no exception; it will look for opportunities to shift the balance of power in its favour. Moreover, both the USA and China’s neighbours will have to balance against China to keep it in check. Security competition will not disappear altogether from Asia as China grows more powerful. Defensive realists are not starry-eyed idealists.

Nevertheless, defensive realism provides reason to think that the security competition surrounding China’s rise will not be intense, and that China should be able to coexist peacefully with both its neighbours and the USA. For starters, it does not make strategic sense for great powers to pursue hegemony, because their rivals will form a balancing coalition and thwart—maybe even crush—them. It is much smarter for China’s leaders to act like Bismarck, who never tried to dominate Europe, but still made Germany great, rather than like Kaiser Wilhelm or Adolf Hitler, who both made a run at hegemony and led Germany to ruin. This is not to deny that China will attempt to gain power in Asia. But structure dictates that it will have limited aims; it will not be so foolish as to try to maximize its share of world power. A powerful China with a limited appetite should be reasonably easy to contain and to engage in cooperative endeavours (MEARSHEIMER, 2010:89).

Neste sentido, a assertividade chinesa não é uma tentativa de Beijing para buscar a expansão, os Estados nem sempre procura maximizar seu poder quando isto pode representar

um ameaça a sua segurança. “A primeira preocupação dos estados não é maximizar poder, mas manter as suas posições no sistema.” (WALTZ, 2002:176), um expansionismo chinês no MSC representaria uma ameaça a segurança chinesa tendo em vista que levaria a reforçar a teoria da China como “ameaça”, uma provável coalização de forças anti-China tentando equilibrar o poder chinês na região e obstáculos a seu crescimento econômico contínuo.

Existem diferentes explicações sobre a assertividade chinesa, desde argumentos que destacam a percepção de ameaça mútua produzida com o dilema de segurança entre China e as nações do sudeste asiático (RADITIO, 2015), a argumentos que destacam a estrutura econômica que reflete sobre a estrutura política como os efeitos da Crise Financeira Global na China a partir de 2009 (ROSS, 2012) ou mesmo argumentos que se focam na mudança de política externa de potências menores como Filipinas. Estes argumentos podem oferecer um quadro para se entender o comportamento estratégico chinês, e eles serão vistos durante o decorrer do trabalho.

Vale salientar que mesmo seguindo uma posição mais dura e assertiva nas disputas do MSC entre 2009-2016 como veremos a frente, Beijing pode ser considerado um Estado que se guia pelas diretrizes do realismo estrutural defensivo pois também conduz medidas para avaliar as intenções dos outros estados realistas defensivos (*reassurances*) e para diminuir as tensões na região reforçando a busca de solução pacífica das disputas no MSC, em documentos e em seu discurso oficial.

Neste capítulo far-se-á uma leitura do comportamento estratégico chinês no MSC através dos parâmetros do realismo estrutural defensivo, tendo em conta seu comportamento estratégico nos últimos anos (2009-2016) e buscando explicar as principais razões que motivaram o emprego de um comportamento estratégico mais assertivo pela China. Para auxiliar a compreensão desta complexa assertividade, serão também introduzidos, os casos do embate em *Scarborough Shoal* (2012, entre China e Filipinas) e a movimentação da plataforma petrolífera chinesa HYSY 981 em águas contestadas (em 2014-2016, entre China e Vietnã).

3.2 A Perspectiva do Realismo Estrutural Defensivo nas disputas do Mar do Sul da China

Shipping Tang²² desenvolve uma “interpretação evolucionária social da macro-história e das grandes teorias políticas das relações internacionais” (TANG, 2010: XIV). Para este autor, o sistema internacional evoluiu de um mundo de *Estados realistas ofensivos*, com políticas orientadas à conquista e à expansão territorial (antes da Segunda Guerra Mundial), para um mundo (pós-Segunda Guerra Mundial) composto, em sua maior parte, por *Estados realistas defensivos*, pautados por um comportamento moderado no qual negam que maximizar o poder relativo seja a única estratégia válida de auto-ajuda e, conseqüentemente, o melhor meio de buscar a segurança (TANG, 2010). E que, talvez, possa se transformar no futuro (se todos os estados do sistema forem socializados) num *mundo neoliberal* (no qual os Estados pautariam suas políticas pelo maior respeito às normas e instituições internacionais) (TANG, 2010).

O realismo estrutural defende que a competição dos atores pelo poder é deflagrada por cinco premissas fundamentais (MEARSHEIMER, 2013: 79):

- 1) As grandes potências são os atores principais na política mundial e atuam em um sistema anárquico;
- 2) Todos os Estados possuem capacidades militares ofensivas. Em outras palavras, cada Estado tem o poder de infligir algum dano sobre seu vizinho;
- 3) Os Estados nunca podem estar certos sobre a intenção dos outros estados;
- 4) A principal meta dos Estados é a sobrevivência. Estados buscam manter sua integridade territorial e a autonomia da sua ordem política interna;
- 5) Os Estados são atores racionais, ou seja, são capazes de criar estratégias sólidas que maximizem suas perspectivas de sobrevivência.

Conjuntamente estes postulados permitem a compreensão de uma das características mais marcantes do paradigma realista, a leitura que o ambiente político internacional é extremamente conflitivo e competitivo, conseqüentemente o conflito de interesses entre Estados é a regra e não a exceção. O realismo estrutural se divide em duas vertentes principais: realismo estrutural ofensivo e realismo estrutural defensivo.

Embora, se tenha tornado comum se difundir que a diferença básica entre Estados realistas ofensivos e realistas defensivos resida na dicotomia que Estados realistas ofensivos

²² O cientista político Shipping Tang é um dos expoentes do realismo estrutural defensivo e vem contribuindo para aprimorar este modelo teórico.

busquem o poder enquanto estados realistas defensivos busquem a segurança como meta principal esta leitura é enganosa.(TANG, 2010). Na verdade, estando os Estados em um ambiente anárquico no qual a segurança nunca é um bem totalmente garantido, buscam sempre meios para melhorar sua segurança (TANG, 2010). Todos veem o poder como o principal meio para garantir sua segurança sobre a anarquia, sendo uma “característica fundamental da política internacional” e “principalmente determinado pelo poder material” (TANG, 2010: 19).

Como Mearsheimer argumenta, que a anarquia impulsiona que os Estados busquem o poder para se proteger:

“it is the structure or architecture of the international system that forces states to pursue power. In a system where there is no higher authority that sits above the great powers, and where there is no guarantee that one will not attack another, it makes eminently good sense for each state to be powerful enough to protect itself in the event it is attacked” (MEARSHEIMER, 2013:78).

No entanto, realistas ofensivos e defensivos discordam sobre a estratégias válidas para alcançar a segurança no sistema internacional. Estados realistas defensivos e Estados realistas ofensivos têm entendimento diferente sobre “what exactly constitute the viable means of self-help under anarchy” (TANG, 2010:19). Estados realistas ofensivos defendem que a buscar maximizar o poder relativo é o meio mais eficiente para garantir a segurança, já os realistas defensivos advogam que em algumas circunstâncias buscar o poder como único meio de auto-ajuda pode se tornar contraproducente à própria segurança do Estado. Note-se que todo estadista aceitaria de bom grado se seu Estado ganhasse poder dentro do sistema internacional e, por sua vez, também se aproveitaria das oportunidades de ganhos materiais se elas surgissem no sistema internacional, entretanto na lógica realista defensiva os Estados medirão os custos de suas ações em buscar o poder no sistema internacional, pois tal ação pode representar uma ameaçar a segurança do Estado e preferirá seguir uma abordagem moderada na política internacional.

Waltz é cauteloso ao tratar da busca de maximização de poder pelo Estado lembrando que na história que os Estados podem preferir a estratégia de equilibrar um poder mais forte que parece ameaçá-lo dentro do sistema internacional como podemos observar em suas palavras:

Os Estados secundários, se puderem escolher, fluem para o lado mais fraco; porque é o lado mais forte que os ameaça. No lado mais fraco, eles são, ao mesmo tempo, mais apreciados e seguros, desde que claro, a coligação a que se juntem alcance força defensiva ou impeditiva suficiente para dissuadir os adversários de atacarem. Assim Tucídides recorda que na Guerra do Peloponeso as menores

idades-estados da Grécia atribuíam à forte Atenas o papel de tirano e à fraca Esparta o de libertador (cerca de 400 a.c, livro v, capítulo 17). De acordo com Werner Jaeger, Tucídides pensava que isto <<era perfeitamente natural dadas as circunstâncias>>, mas viu <<que os papéis de tirano e libertador não correspondiam a nenhuma qualidade moral permanente nestes estados, mas era simplesmente máscaras, que seriam um dia trocadas, para espanto do espectador, quando a balança de poder fosse alterada>>(1939, I, 397). Isto dá um bom exemplo de como a posição dos estados afecta o seu comportamento e até disfarça o seu carácter. Também apoia a proposição que os estados equilibram o poder em vez de o maximizarem. Raramente os estados podem dar-se ao luxo de fazer da maximização de poder seu objectivo. As relações internacionais são um assunto demasiado sério para isso. (WALTZ, 2002:176)

Logo, na perspectiva do realismo defensivo a China deveria seguir uma política moderada, pois buscar uma política mais ofensiva ou expansionista nas disputas no MSC, certamente fará os atores reivindicantes nas disputas equilibrarem contra seu poder e buscarem apoio em grandes potências rivais da China como EUA, Japão e Índia.

Podemos observar que Beijing tem sido cuidadosa na sua política no MSC, Fravel (2011: 293) organiza um quadro conceitual para compreender as ações chinesas nas disputas do MSC, basicamente Fravel questiona se a RPC estaria utilizando, no MSC, a estratégia conhecida como “a strategy of delaying the resolution of the dispute”. Para ele, um Estado, em conflitos territoriais, pode se utilizar de três estratégias principais:

- a) Estratégia de cooperação, com a qual busca a cooperação com os outros estados disputantes e “exclui ameaças ou o uso da força e envolve uma oferta para transferir o controle de terras contestadas ou renuncia às suas reivindicações sobre as partes de um território existente”,
- b) Estratégia de “escalation”, na qual se “engaja numa diplomacia coercitiva para alcançar um resultado favorável na mesa de negociações ou usa a força para apoderar-se da terra contestada”
- c) Estratégia de “delaying”, a qual “envolve manter as reivindicações do Estado sobre o pedaço de terra, mas sem oferecer concessões nem utilizar a força. Em essência, a estratégia de “delaying” baseia-se na manutenção das reivindicações existentes na disputa” (FRAVEL, 2011:297).

A estratégia de *delaying* é compatível, de maneira geral, com a perspectiva do realismo defensivo e com as ações de um Estado realista defensivo, como a China, que buscaria estratégias defensivas para prosseguir e fortalecer suas próprias reivindicações. Assim, a estratégia de *delaying* indica que a China perseguiria “fortalecer suas próprias reivindicações para seus direitos marítimos, especialmente a sua habilidade de exercer jurisdição sobre as águas contestadas e deter outros estados reivindicantes de reforçarem

ainda mais as suas próprias alegações” (FRAVEL, 2009:299)

Taffer, no entanto, considera que o quadro conceitual desenvolvido por Fravel para examinar as disputas territoriais no MSC pode ser problemático se estas estratégias forem mutuamente exclusivas (TAFER, 2015:85) A proposta básica de Taffer é que estas estratégias podem existir em diferentes níveis dentro da mesma política de um estado. Por exemplo, um estado poderia utilizar a estratégia de “escalation” em harmonia com uma estratégia de “delaying”. Portanto, a definição estabelecida por Fravel sobre a estratégia de “delaying” deveria abarcar outras matizes:

So conceived, a strategy of delaying settlement is not equivalent to the definition offered above of “maintaining claims but neither offering concessions nor using force”. A strategy of maintaining claims while delaying resolution is not necessarily incompatible with threatening or using force. If, for example, a state perceives its claims to be under threat. It may well decide that using force is necessary simply to maintain its claims at their prior strength. A strategy of delaying resolution would be incompatible with engaging in coercive diplomacy or using force if all such efforts invariably aimed either to seize territory or achieve dispute resolution (TAFER, 2015:88).

A perspectiva de Taffer permitiria enquadramento mais complexo do comportamento chinês das disputas do MSC, e possivelmente mais preciso, e de fato, a China tem empregado movimentos estratégicos diversificados nas disputas no MSC compostos de movimentos estratégicos mais agressivos com sua assertividade, mas procura contrabalançá-la com medidas de *reassurance*.

E embora, Mingjiang perceba a assertividade chinesa na política externa chinesa nos últimos anos, tem defendido que o comportamento chinês pode ser denominado de “assertividade não confrontacional”:

its means that at the strategic level, Beijing is not likely to pursue any conspicuous confrontation with other major powers or ASEAN. China is not likely to pursue an ostensibly coercive approach towards its smaller neighbours for fear that such coercion may adversely affect China’s strategic position in the region and its relations with other major powers. But at the same time, China will be assertive in dealing with issues that are of crucial importance to its national interests. There may seem to be some contradictions between the strategic non-confrontation and tactical assertiveness, but it appears that China has been able to balance the two through dexterous diplomacy. In the part decade or more, for instance, China has arguably practiced non-confrontational assertiveness in its external policy with regard human rights, maritime territorial and demarcation disputes, and even the Taiwan issue. Assertive actions were taken whenever China’s core concerns on these issues were infringed upon. But at the same time, Beijing has always been careful not to escalate any dispute into a major long-term confrontation with any other major power. What is different from the past is that Beijing is likely to be willing to employ more assertive means in dealing with major disputed issues in its foreign relations. (MINGJIANG, 2014:136)

A perspectiva de Mingjiang é condizente com os postulados do realismo estrutural defensivo e com o comportamento de um estado realista defensivo que busca uma abordagem defensiva mais ao mesmo tempo possui diversas vulnerabilidades de segurança e que provavelmente se encontra enfrentando um dilema de segurança com as nações do sudeste asiático.

Mas o que explicaria os recentes movimentos da sua estratégia marítima mais assertiva entre 2009-2016 nas disputas do MSC na perspectiva do realismo estrutural defensivo? A China esteve envolvida numa série de incidentes que fortalecem a perspectiva que tem se guiado por uma política mais assertiva no MSC tais como o incidente envolvendo o *USS Impeccable* em 2009 (no qual esta embarcação da marinha norte-americana foi cercada por embarcações chinesas que ordenavam que deixassem a área e houve a tentativa de corte do cabo sonar da embarcação norte-americana), a resposta da China contra o pedido conjunto de extensão da plataforma continental realizado pela Malásia e Vietnã na ONU em 2009, a suposta declaração chinesa controversa que levou a mal-entendidos sobre se a China teria colocado o MSC como seus “interesses fundamentais” em 2010, ações da China tentando impedir navios de pesquisas sismológicas vietnamitas em 2011 a pesquisarem áreas contestadas pelos dois países (embora na ZEE do Vietnã) como o incidente envolvendo o corte de cabo do navio vietnamita *Binh Min 02*, também em 2011 a ação de dois barcos de patrulha chinesa que ordenaram que o navio de pesquisas sismológico *MV Veritas Voyager* do governo filipino abandonasse a área quando operava próximo de *Reed Bank* (local de disputa entre os dois países que pode conter reservas petrolíferas no subsolo oceânico), o embate em *Scarborough Shoal* em 2012 entre China e Filipinas, além de outros incidentes maiores e menores durante o período de 2009-2016.

Mesmo Fravel que em 2012 observava a competição de direitos de segurança marítima havia aumentado na região, mas ainda não eram comparáveis ao período de 1988-1995, que presenciaram o conflito entre China e Vietnã e os protestos das Filipinas contra a posse de *Mischief Reef*.(FRAVEL, 2012), ao examinar brevemente o caso do corte de cabos de navio sísmico vietnamita por pescadores chineses em maio de 2011, reforçava que um aumento de casos destes tipo no futuro poderiam indicar assertividade chinesa. “An increased frequency of similar incidents in the future would indicate greater Chinese assertiveness in the South China Sea.”(FRAVEL, 2012:42)

Mas se a China pode ser considerada no modelo teórico de Tang um estado realista defensivo (pois orienta suas políticas pelas premissas do realismo defensivo no qual suas condutas deveriam se pautar, na maioria, pela moderação e ações defensivas), pois a “anarquia oferece *fortes* incentivos para a maioria dos comportamentos defensivos (contidos ou moderados), e oferece *pouco estímulo* (*weak pressure*) para comportamentos ofensivos” (TANG, 2010:29), então como pode-se explicar que tenha seguido um comportamento assertivo, conseqüentemente suas ações mais assertivas na execução da sua estratégia marítima nas disputas do MSC.

Os teóricos realistas estruturais defensivos tendem a observar que o dilema de segurança pode oferecer um argumento válido, e que alguns casos envolvendo conflito de interesses entre estados podem resultar em um dilema de segurança, embora o dilema de segurança não seja a causa principal da maioria das guerras na história (TANG, 2010), pois o dilema de segurança apenas pode realizar-se segundo a concepção teórica de Tang entre Estados realistas defensivos (TANG, 2010). Tang refina o modelo teórico conceitual do dilema de segurança desenvolvido por Butterfield, Herz e Jervis, desta maneira, coloca o modelo do Dilema de segurança em bases mais rígidas permitindo sua utilização em diferentes casos, para Tang o dilema de segurança pode ser definido da seguinte maneira:

I now define the security dilemma as follows: Under a condition of anarchy, two states are defensive realist states. The two states, however, cannot be sure of each other's present or future intentions (because they live under anarchy). As a result, each tends to fear that the other may be or may become a predator. Because both believe that power is a means toward security, both seek to accumulate more and more power. Because even purely defensive capability will inevitably contain some offensive capability, many of the measures adopted by one side for its own security can often threaten, or be perceived as threatening, the security of the other side, even if both sides merely want to defend their security. Consequently, the other side is likely to take countermeasures against those defensive measures. The interaction of these measures and countermeasures tends to reinforce their fears and uncertainties about each other's intentions, leading to a vicious cycle in which each accumulates more power without necessarily making itself more secure, through a self-reinforcing or positive feedback mechanism (TANG, 2010:39).

Raditio utiliza o modelo teórico do dilema de segurança de Tang para analisar as mudanças no comportamento chinês nos últimos anos nas disputas do MSC, oferecendo uma explicação sistêmica através da estrutura política sobre as ações chinesas nas disputas do MSC, e desta forma, que o comportamento chinês seria produto de um dilema de segurança entre a China e as nações do sudeste asiático.

As disputas do MSC é um caso nítido de conflito de interesses entre estados, e tais situações podem ou não levarem a um dilema de segurança. Tang (2010: 43) afirma que

“conflito de interesses não é conflito real (violento). Conflito de interesses significa meramente que há alguma divergência entre os interesses de dois estados - ou seja, que eles querem coisas diferentes, ou que eles não podem ter a mesma coisa ao mesmo tempo”. Diferentemente do realismo ofensivo, o realismo defensivo admite que o conflito de interesses pode ser dividido em duas dimensões, “tanto um lado subjetivo quanto um lado objetivo”. (TANG, 2010). Então, a percepção dos estados sobre o a natureza conflito com outros atores pode exercer um importante papel, originando um dilema de segurança que pode ou não resultar num conflito armado.(TANG, 2010).Tang elenca as relações entre o conflito de interesses e o dilema de segurança como podemos ver no quadro 1.

Quadro 1-Conflitos de interesses e dilema de segurança.

		Subjective	
Objective		Objectively reconcilable, Subjectively reconcilable. A situation of genuine compatibility. Actual conflict is highly unlikely. The security dilemma applies, but may well remain dormant.	Objectively reconcilable, Subjectively irreconcilable. A situation of illusory incompatibility. Actual conflict is not inevitable, but not unlikely. The security dilemma may or may not apply.
		Objectively irreconcilable, Subjectively reconcilable. A situation of illusory compatibility. Actual conflict is almost inevitable. The security dilemma usually does not apply.	Objectively irreconcilable, Subjectively irreconcilable. A situation of genuine incompatibility. Actual conflict is almost inevitable. The security dilemma generally does not apply.

Fonte: Shipping Tang. A Theory of Security Strategy for our time: Defensive Realism,2010: 44.

Radiito entende que o conflito de interesses entre a China e sudeste asiático origina um dilema de segurança seria a causa da mudança do comportamento assertivo chinês nas disputas.(RADITIO, 2015) Desta forma, a China e os reivindicantes no MSC estariam na classificação defendida por Raditio em uma situação definida como *incompatibilidade ilusória*, ou seja, existe uma natureza do conflito de interesses entre os reivindicantes do MSC

que é *subjetivamente irreconciliável* e uma parte do conflito de interesses que é definida como *objetivamente reconciliável*. (RADITIO, 2015). Ou seja, tal configuração é causada pelo erro de percepção entre os Estados sobre a natureza real do conflito de interesse entre eles que pode conduzir a um dilema de segurança com efeitos nocivos, apesar de soluções para o conflito de interesses neste caso na teoria serem possíveis:

In this situation, actual conflict is not unlikely but highly avoidable through compromise (i.e., cooperation), and much depends on whether the two sides can recognize that their interests are not genuinely incompatible and take steps to signal and learn each other's (benign) intentions. Again, misperceptions must be quite severe if this situation is going to end in actual conflict (TANG, 2010:45).

Raditio defende a classificação *incompatibilidade ilusória* sobre conflito de interesses e o dilema de segurança através do seguinte argumento:

The nature of the conflict interests in the SCS is subjectively irreconcilable, since claimant states involved are determined not to make any compromise on the sovereignty issue. All parties, overwhelmed with patriotic sentiment, firmly believe that they must abide by paramount imperative to defend territorial sovereignty inherited from their ancestors. However, from the perspective the economy, the geostrategic situation, and legal mechanisms, the nature of the conflict interests is objectively reconcilable.(...) (RADITIO, 2015:313).

Apesar da perspectiva teórica apontar que seria possível chegar a algum acordo para as disputas territoriais do MSC, do ponto de vista dos custos políticos tal caminho tem sido bastante oneroso para os Estados reivindicantes e bastante improvável. Como lembra Rodolfo C. Severino em sua primeira recomendação para prevenir o conflito no MSC, “let us stop of a ‘grand solution’ to South China Sea disputes. It is not possible, dreaming about it only distracts us from doing what can and should be done to manage the disputes and keep the harm that they do to a diminishing minimum” (SEVERINO, 2014:13). Embora provavelmente uma leitura do realismo ofensivo das disputas no MSC fosse ainda mais tenebrosa e pessimista, e certamente afirmaria que é tão somente uma questão de tempo para que os conflitos de interesses entre os atores resultem em conflito armados nas disputas do MSC, a menos que um dos lados fizessem concessões.

Raditio estabelece que seria um caso de um dilema de segurança entre a China e o países do Sudeste asiático, logo estariam envolvidos nesta situação Estados realistas defensivos:

From the first's definition of defensive realism, I argue that the Philippines, Vietnam and Malaysia can be categorised as defensive realist states. Because of their non-expansionary behaviour and their attitude toward cooperation. The debate on China's nature will be much more intensive and vigorous compared with other claimants in the SCS, This because China has been accused of being assertive,

aggressive and abrasive in the SCS, whereas other claimants have seldom been accused of such things.

One may argue that China's attitude resembled a defensive realist state in late 1990s to mid-2000s, and since then attitude has shifted to a more aggressive stance. China behaviour in the Southeast Asia region, especially after the 1995 Mischief incident until mid-2000s or the end of that decade, was described as relatively self-restrained, accommodating and reassuring. (RADITIO, 2015: 315).

De fato, Beijing apresentou um comportamento marítimo mais assertivo entre 2009-2016, no entanto como estado realista defensivo promoveu algumas medidas de reassurance conforme veremos posteriormente.

Tang (2010:40) lista diversos elementos essenciais para a formação do dilema de segurança, porém alguns são mais importantes “three aspects are essential: anarchy (which leads to uncertainty, fear, and the need for self-help for survival or security); lack of malign intentions on both sides; and some accumulation of power (including offensive capability).” E o dilema de segurança pode fazer com que estados benignos (realistas defensivos) percebam os outros estados realistas defensivos como uma possível ameaça, mudando seu comportamento, inclusive com a possibilidade do dilema de segurança se tornar em um modelo em espiral, transformando um estado realista defensivo num estado realista ofensivo com intenções malignas e agressivas. A definição de espiral dada por Tang (2010:62) é a seguinte:

(...)To begin with, a spiral is generally defined as “a continuously accelerating increase or decrease,” “a process of progressive deterioration,” or simply “a situation that gets worse and worse.” Translated into strategic language, a (upward) spiral merely denotes a situation in which tension between two states is continuously increasing because the process is driven by a self-reinforcing mechanism

Neste sentido, Raditio tem defendido que a região se encontra num dilema de segurança descrevendo que a China tem expandido seus gastos militares de maneira contínua nas últimas décadas e outras nações do sudeste asiático com receio das intenções chinesas têm feito o mesmo, procurado aumentar e modernizar seu aparelhamento militar, como Malásia e Filipinas (RADITIO, 2015:312-313).

E o dilema de segurança pode ainda ser agravado por fatores materiais como a distribuição assimétrica do poder entre os atores envolvidos (TANG, 2010) o que parece ser exatamente o caso das disputas no MSC entre a China e outros reivindicantes:

Overall, the security dilemma theory suggests that in a relationship of asymmetric power the weaker party will be more sensitive, and thus more likely to overreact. As a result, to alleviate or at least contain the security dilemma, the stronger power needs to be more reassuring and self-restraining. Unfortunately, more power not only tends to lessen the incentives for the stronger state to be

moderate, because the cost of conflict will be relatively lower for it, but also tends to make it less willing to be constrained because it can overcome the constraint (Kydd 2005, 39–40). Meanwhile, because the weaker state is more sensitive, and thus more likely to overact, it may take some measures of self-defense that will be deemed hostile by the stronger power. Here, one measure is perhaps particularly alarming for the stronger power: the weaker state forms a tight alliance with another great power with whom the stronger power does not enjoy a friendly relationship, thus arousing the stronger power's fear of being contained by the weaker state and the external great power. (TANG, 2010:67)

Logo, os EUA ocupam um papel fundamental para se compreender o comportamento mais assertivo chinês entre 2009-2016 no dilema de segurança entre a China e as nações reivindicantes na disputa no MSC, principalmente se compreendermos que durante o governo Barak Obama a partir de 2011 houve uma crescente assertividade norte-americana em direção a região asiática com a política do “Pivot” ou “reequilíbrio” com aprofundamento de alianças militares e acordos de cooperação na área de segurança entre os EUA e os estados da região.

Salienta-se, ainda, que a China sempre se mostrou extremamente insatisfeita com a presença militar de qualquer espécie no seu litoral, uma atitude normal no comportamento de uma potência mundial que tem tantos problemas externos e domésticos. Reiteradas vezes fez objeções à presença naval americana e, no passado, durante o período da GF também era contrária à instalação de bases navais soviéticas no Vietnã.

Neste sentido, o equilíbrio de poder entre EUA e China no MSC é um outro fator que auxilia, sobremaneira, a compreensão do comportamento estratégico chinês e sua mais recente assertividade. O discurso de Hillary Clinton, no ASEAN Regional Forum (ARF) em 2010, ao se referir ao MSC como de “interesse nacional” dos EUA (CHANG, 2010), gerou desconfiças entre os militares e a elite chinesa sobre as reais intenções dos EUA na Ásia e fortaleceu a percepção de que EUA almeja conter o poder chinês em ascensão.

A reação de Yang Jiechi²³, a afirmação de Clinton na ARF colocando o MSC como um interesse fundamental dos EUA era “um ataque à China” (CHANG, 2010), demonstrou, claramente, a insatisfação chinesa com a política externa americana do governo Barack Obama para Ásia, apesar de que Clinton, na percepção de Dutton, estivesse fazendo uma referência direta à proteção de liberdade de navegação no MSC:

The United States, like every nation, has a national interest in freedom of navigation, open access to Asia's maritime commons, and respect for international law in the South China Sea. . . . The United States supports a collaborative diplomatic process by all claimants for resolving the various territorial disputes without coercion. . . . We encourage the parties to reach agreement on a full code of conduct (DUTTON, 2011:44)

²³ Ministro das Relações Exteriores da RPC.

A China defende-se das acusações reiterando que a liberdade de navegação nunca esteve ameaçada no MSC. Valencia (2016) destaca que a ênfase dos EUA na liberdade de navegação é uma estratégia, retórica, para justificar a passagem dos navios de guerra e realizar inspeções no território chinês: “China has never threatened commercial navigation. Moreover it is unlikely to do so in peacetime because much of that trade is to and from China. The U.S. is really concerned with “freedom of navigation” for its warships and aircraft engaged in intelligence, surveillance and reconnaissance (ISR) off China’s coast”.

Por sua vez, os EUA firmemente alega neutralidade em torno das reivindicações territoriais no MSC entre os países interessados e defende a resolução pacífica das disputas. Porém, seus interesses na região e o fortalecimento de suas alianças com o Vietnã e as Filipinas geram inquietações em Beijing, possibilitando a consideração de Mingjiang de que os EUA seguem uma “neutralidade ativa” em relação às disputas no MSC:

(...) It is a policy of “neutrality” in that the United States has openly stated that it does not support the territorial claim of any party and does not intend to get involved in the imbroglios. But it is active in the sense that it has repeatedly warned against any forceful means to solve the problem and any action that would impede the freedom and safety of navigation and the overall stability in the region. It is also an active policy in that the United States has quite strongly insisted on having the freedom of using the South China Sea, including China’s exclusive economic zone (EEZ) areas, to conduct military surveillance activities. The U.S government has openly stated that it would protect the interests of America oil companies that have business and are assisting other claimants countries in energy exploitation in the South China Sea. Various U.S-led naval exercises in the South China Sea have reinforced Chinese analysts’ negative views of Washington’s role in the disputes. Overall, many Chinese analysts conclude that the United States has continued to pursue a strategy of military preponderance in the South China Sea and has become more active in the disputes as part of a U.S strategy to contain or constrain China’s rise. (MINGJIANG, 2014:137)

Depreende-se da leitura do artigo de Severino, que as declarações de Clinton em 2010 no ARF tiveram considerável impacto na percepção do maior envolvimento dos Estados Unidos nas disputas do MSC pelos chineses. “The Clinton statement did not reflect a shift in the long-established position of the United States. However, the clarity and force with which she articulated it, together with personal stature, signalled a new United States assertiveness and deeper interest with respect to the South China Sea.” (SEVERINO, 2014:11). Como observou-se em tópicos anteriores, o MSC é um ponto bastante sensível da política chinesa, Beijing tem forte receios de que possam controlar esta região particularmente fundamental a sua segurança:

The Chinese government - in Beijing or in Tapei - fears that losing control of the South China Sea would render China vulnerable to other powers' attempts to encircle it, "contain" its rise, and prevent it from taking (or re-taking) its rightful place in the world. China has an understandable aversion to foreign military vessels lurking close to its shores. The Chinese are probably concerned about an attack - from sea or from the air - or even an invasion, from the surface of, under or above the South China to their southeast. (SEVERINO, 2014:04)

A política americana de Pivô ou de reequilíbrio para a Ásia²⁴, um ponto essencial do relacionamento sino-americano, colocou maior pressão política sobre a RPC, principalmente em torno das disputas no Mar da China, induzindo a um comportamento estratégico ainda mais assertivo por parte de Beijing. Note-se que os incidentes, mais abaixo analisados, ocorreram posteriormente à implantação da política de reequilíbrio, no final de 2011 e início de 2012.

Na perspectiva americana, McDounough aponta que a Política de Pivô foi uma resposta mais firme do governo norte-americano sobre a assertividade chinesa, após ter tentado seguir medidas mais brandas em sua política anterior:

The United States initially hoped to offer some "strategic reassurance" to Beijing. Yet such effort proved remarkably short-lived. Rather than reciprocating Obama's initial overtures, Chinese leaders opted for more uncooperative and assertive position on a range of issues, from Iran and North Korea to currency manipulation to maritime disputes. As result, the Obama administration began to hue towards a firmer line, perhaps more evident in how the United States has taken a more direct role in South China Sea maritime dispute (McDONOUGH, 2013:166).

Em 2010, a China, sem dúvidas, tinha exibido maior assertividade na sua política externa em relação a diferentes questões na Ásia Pacífico, mas não tão clara no MSC. Também é patente que estas ações chinesas foram reativas a movimentações dos EUA, algumas pontuais e outras recorrentes ao longo de décadas, como a venda de armas a Taiwan e apoios ao Dalai Lama.

The year 2010 was a significant one in China's foreign and security policy. It was probably the most complicated and turbulent year for China's international politics in the past decade, Beijing unprecedented strong response to U.S arms sales to Taiwan and President Obama's meeting with the Dalai Lama, China's political and security protection of North Korea in the wake of the Cheonan incident and Yeonpyeong bombing, the reportedly assertive Chinese actions in the South China Sea, China's heavy-handed approach to U.S naval exercises in Yellow Sea, and Beijing pressure tactics during the Sino-Japanese crisis over the Diaoyu/Senkaku islands dispute can be seen as examples of China becoming more assertive East Asia. (MINGJIANG, 2014:135)

²⁴ A política do reequilíbrio norte-americana foi formulada com o objetivo de indicar "a deepening of the Obama Administration's efforts, begun in 2009, to upgrade U.S. diplomatic visibility and presence in the Asia-Pacific." (MANYIN et al, 2012:02). Almejava fortalecer os laços econômicos, diplomáticos e militares dos EUA com as nações asiáticas. De qualquer forma, a leitura que a China, a região e mesmo a comunidade internacional fizeram é que se tratava de uma estratégia para conter a China.

Como os EUA já mantinham inúmeras bases na Ásia e Pacífico (em Guam, na Coreia do Sul, no Japão e na Austrália), além de terem uma presença marcante na região, a política do reequilíbrio gerou mais desconfiança aos chineses que a viram como um artifício para contê-la, apesar da retórica oficial americana dizer o contrário, “with the exception of Chinese and NK missile and nuclear programs, US national security is not directly threatened by any state in Asia” (KELLY, 2014:482).

Assim sendo, tem-se que o comportamento estratégico chinês, mais assertivo no MSC, foi fortemente impulsionado pela dinâmica das tensões decorrentes da política americana de reequilíbrio e da maior projeção de poder regional da China, “os posicionamentos da RPC acerca do conflito no Mar do Sul da China também representam uma reação às estratégias de balanceamento de poder estadunidense na Ásia-Pacífico”. (CHAISE et al, 20??, sem numeração de página)

Nesta linha, Chaise et al. entendem que os EUA utilizaram as disputas marítimas no MSC como uma manobra política para expor a vulnerabilidade do gigante asiático e conseqüentemente enfraquecer a China, melhorando sua relação com os Estados reivindicantes: “as disputas marítimas vêm sendo exploradas pelos EUA de modo a conter a ascensão regional da China, utilizando evidências da assertividade e “agressividade” chinesas” (CHAISE et al, 20??, sem numeração de página).

Neste sentido, Shulong (2014: 14) considera que, envolvidos na Guerra do Iraque e na crise financeira global, os EUA tinham perdido influência na Ásia e tiveram que agir para recuperar esta influência perdida, “Americas believe their role and influence have been seriously threatened and are deeply in decline because of rising Chinese power and influence in Asia, and that they must do something to stop or at least change this trend.”

Os argumentos de Goldstein parecem reforçar a percepção de ameaça advinda da interação da China com atores do Sudeste asiático, e reforçar o argumento de um dilema de segurança. Goldstein, a partir de um levantamento “da literatura naval oficial e quase oficial em língua chinesa”, fornece elementos para uma melhor compreensão do comportamento estratégico chinês e as razões da recente maior assertividade no MSC. Constata, inicialmente, a existência de uma grande “diversidade de opiniões nos círculos navais chineses considerando tanto a importância do MSC, como também a viabilidade de alteração do status quo” e se surpreende com a descoberta de que, na literatura estudada, pode-se encontrar um “tom moderado e cauteloso” sobre o assunto, além de uma preocupação muito nítida “dentro

da estratégia naval chinesa” sobre “os recursos econômicos” no MSC. (GOLDSTEIN, 2011: 335-336). A preocupação sobre os recursos econômicos que, de acordo com a autora, poderiam “tanto refletir no sucesso das novas operações de perfuração pelos países do Sudeste Asiático, bem como um amadurecimento das tecnologias chinesas de perfuração e exploração em alto mar” (GOLDSTEIN, 2011: 335-336).

Relata também que encontrou nas “análises navais chinesas” uma “percepção de ameaça relativamente forte” e, sobretudo, mostra que os analistas chineses preocupam-se fortemente com as ações das nações do Sudeste Asiático na região, principalmente por algumas vulnerabilidades navais chinesas. “Many Chinese naval analysts have observed that China remains extremely weak in anti-submarines warfare capabilities, However, another aspect of Chinese naval threat perceptions amounts to concern that Southeast Asian countries are seeking to alter the status quo on maritime claims in the South China Sea.”(IDEM, IBIDEM: 336)

A pesquisa de Goldstein, concentrada na política naval estratégica da China no MSC, corrobora o que já foi exposto anteriormente nesta reflexão, principalmente no que tange aos fatores econômicos e geoestratégicos. A autora, em seus *insights* sobre a estratégia chinesa, questiona se houve realmente uma significativa mudança na política oficial estratégica da China de “arquivar as disputas e perseguir o desenvolvimento conjunto”. Em sua perspectiva, o MSC foi sempre um dos interesses centrais de Beijing, pois “if the South China Sea was not a core interest all along, why did Beijing resort to the use of force both in the 1970s and also during the late 1980s?” (GOLDSTEIN, 2013:337).

Como observado, a compreensão dos principais interesses estratégicos marítimos da China e aumento das suas capacidades também auxilia a entender seu comportamento estratégico no MSC. A China pela sua crescente dependência em matérias-primas e fontes de energia para sustentar seu desenvolvimento é compelida a garantir a segurança das principais linhas de comunicação que atravessam o MSC, o que aumenta os receios chineses sobre as disputas no MSC e o dilema de segurança entre a China e as nações do sudeste asiático. O recente aumento das capacidades navais e a política de “true maritime power” de Xi Jinping exerceu alguma influência, autores como Zhang (2016) reforçam o papel da mudança de governo de Xi Jinping voltada para as questões marítimas como causa da assertividade chinesa. Neste sentido, Yahuda também tem apontado como um dos fatores para a política mais assertiva de Beijing o aumento da importância das questões marítimas para o governo

chinês, embora siga uma visão de expansionismo das ações chinesas para explicar seu comportamento chinês:

China's new assertiveness has arisen primarily from four related developments: its sense of a change of the balance of power in its favor; the expansion of its national interests to include the maritime domain in its nearby seas (jinhai) and its trade routes; the growth of its military power to pursue its maritime claims more effectively; and the heightening of nationalist sentiments among officials as well as among the population in general (YAHUDA, 2013: 446).

A proposta deste trabalho não é avaliar todas as causas que podem ter exercido influência sobre o comportamento mais assertivo marítimo chinês, mas destacar as causas principais.

O dilema de segurança entre a China e Sudeste asiático, na perspectiva do realismo defensivo é o elemento crucial para se compreender o comportamento estratégico chinês no MSC, embora traçar outros níveis de análise (como fatores domésticos e individuais) possa enriquecer a visão que outros elementos possam ter ampliado a desconfiança chinesa, e assim o dilema de segurança. Os níveis de análises não são mutuamente excludente, apesar de comumente o realismo estrutural defensivo se focar apenas no aspecto estrutural. Apenas ilustraremos brevemente algumas perspectivas sobre outros fatores que podem ter exercido alguma influência para o comportamento mais assertivo chinês nas disputas do MSC.

A perspectiva de Robert S. Ross estabelece uma importante argumento sobre as raízes do comportamento assertivo chines no Mar do Sul da China. Para Ross, muitos analistas observaram algumas ações da política externa chinesa a partir de 2009 como mais agressivas e como “um sinal de crescimento da confiança no país”(ROSS, 2012:71) causadas pela sua ascensão de poder, conseqüentemente, os Estados Unidos reagiriam tentando aumentar sua presença na Ásia em resposta a esta crescente assertividade chinesa e iniciariam em 2010 o que seria posteriormente conhecido como Pivot ou política reequilíbrio (ROSS, 2012).

No entanto, Ross descreve que ações mais assertivas chinesas não foram desencadeadas pela visão do aumento do poder chinês, mas em razão da maior insegurança dos seus líderes:

Beijing's tough diplomacy stemmed not from confidence in its might—China's leaders have long understood that their country's military remains significantly inferior to that of the United States—but from a deep sense of insecurity born of several nerve-racking years of financial crisis and social unrest. Faced with these challenges, and no longer able to count on easy support based on the country's economic growth, China's leaders moved to sustain their popular legitimacy by appeasing an increasingly nationalist public with symbolic gestures of force. (ROSS, 2012:72)

As raízes da assertividade da política externa chinesa seriam mais profundas, Beijing não teria saído incólume da crise financeira mundial de 2008. No final de 2008, o governo teria liberado um pacote massivo de estímulo “four trillion yuan (about \$570 billion)”(ROSS, 2012:74) para combater a crise doméstica e a desaceleração do crescimento chinês, mas teria tido efeitos nocivos para a estabilidade econômica do país. No período de 2010-2011 haveria um aumento drástico do desemprego, o aumento vertiginoso da inflação, levando a elevada agitação e descontentamento popular, logo o governo chinês manteria gestos políticos simbólicos e ações mais firmes em questões sensíveis para Beijing para sustentar sua legitimidade e apaziguar a linha mais dura e nacionalista do país.(ROSS, 2012:72), portanto Beijing teve que manter uma política externa mais assertiva. Assim, a resposta norte-americana com uma política mais assertiva do governo Barack Obama na Ásia, somente motivaria a insegurança e desconfiança dos líderes chineses dos EUA, e nos anos seguintes, respostas menos cooperativas e ações ainda mais assertivas de Beijing na Ásia, e protestos. (ROSS, 2012)

Pode-se também buscar parte das causas da assertividade chinesa na mudança da política externa Filipina num relacionamento mais profundo com EUA durante o mandato de Benigno Aquino III (2010-2016), embora tal mudança política externa filipina tenha sido uma resposta a assertividade chinesa inicial no MSC a partir de 2009 resultou em contra-medidas e reações chinesas.

Nos últimos anos, as relações entre China-Filipinas tem variado de maior integração econômica e cooperação política para situações de atritos intensos pela soberania e jurisdição sobre as ilhas Spratly. Durante o mandato da presidente Gloria Macapagal-Arroyo (2001-2010), as relações entre China e Filipinas alcançaram a “Idade de Ouro”, depois de setembro de 2004, quando Arroyo visitou o presidente chinês Hu Jintao, “Filipino and Chinese defense ministers signed a Memorandum of Understanding (MOU) on Defense Cooperation”(HEYDARIAN, 2016:344) e laços comerciais cresceram exponencialmente com grandes investimentos chineses no mercado filipino:

(...)China offered large-scale investments in the Philippines’ decrepit transport and telecommunication infrastructure, with the NBN-ZTE and Philippine North Rail Project featuring among the most prominent Filipino-Chinese joint ventures. Soon, bilateral trade experienced a dramatic rise, increasing from \$17.6 billion in 2005 to \$23.4 in 2006 and \$30.6 billion in 2007 (ASEAN Affairs 2010). China was well on its way to become among the Philippines’ top trading partners, projected to even eclipse Japan and the US in the coming decades(HEYDARIAN 2016:344)

Arroyo se recusou a participar do pedido de extensão da plataforma continental junto da Malásia e do Vietnã em 2009 (HEYDARIAN 2016), e havia estabelecido um acordo para pesquisas sísmológicas nas áreas em disputa com Filipinas, Vietnã e China-Joint Marine Seismic Undertaking (JMSU) em 2005.(LE MIERE ;RAINE, 2013). No entanto, as relações entre China e Filipinas sofreriam uma dura reviravolta, o JMSU seria barrado pelo congresso filipino que acusavam o projeto de exploração conjunta de ferir a constituição do país, o JMSU receberia duras críticas da imprensa filipina que o viam como uma maneira de vender os interesses nacionais ao chineses, logo administração Arroyo seria acusada de corrupção envolvendo empresas chinesas (HEYDARIAN, 2016). Maria Gloria Arroyo deixaria o cargo em 2010, com filipinos insatisfeitos com sua administração.

O presidente filipino Benigno Simeon "Noynoy" Cojuangco Aquino III (2010-2016) seria eleito com promessas de lutar contra a corrupção do país, e faria mudanças consideráveis nas relações sino-filipinas. Aquino seguiria uma linha mais firme sobre as questões do MSC, não cedendo as pressões chinesas, embora a China se mostrasse mais assertiva depois de 2010 “And it was here where Aquino had to put up a tough front, which hugely bolstered his position at home and among allies abroad, principally the US, which began to become increasingly concerned by China’s growing foreign policy and territorial assertiveness, especially since 2010.(HEYDARIAN, 2016:347).

Segundo Greitens a estratégia da política externa filipina de Benigno Aquino III pode ser dividida em três partes (GREITENS, 2016:01)

- 1) *Internal balancing*: increasing military spending, pursuing a defense modernization program, and shifting the priorities of the Armed Forces of the Philippines (AFP), (...)”(GREITENS, 2016:01)
- 2) *O uso de uma estratégia diplomática-legal*: “the centerpiece of which has been the Philippines’ challenge to Chinese actions in the South China Sea in the UN Permanent Court of Arbitration under Annex VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), filed in January 2013 and accepted by the court in late 2015”(GREITENS, 2016:01)
- 3) *Cooperação de segurança com os Estados Unidos e outros países da região*: “As the view of China has shifted from economic opportunity to security competitor, the United States has increasingly been viewed as a key partner in resisting Chinese pressure and

expansionism.”(GREITENS, 2016:01)

Não é difícil imaginar que a China e Filipinas entrariam em rota de colisão durante a administração Aquino (2010-2016) entre suas posições nas disputas do MSC, com os dois países utilizando medidas e contra-medidas para tentar não permitir a outra parte manter uma posição mais favorável no MSC, a estratégia marítima chinesa seria fundamental para Beijing pressionar as Filipinas tanto em *Scarborough Shoal*, como impedindo navios de pesquisa sísmológicos filipinos de operarem na região, como atuando com maior número de patrulhas contra navios pesqueiros filipinos, o que explica o comportamento estratégico marítimo chinês neste período. O governo filipino tem tido interesse de extrair petróleo de *Reed Bank* no MSC, porém a China tem colocado obstáculos à exploração (utilizando as três forças do mar e desincentivando possíveis investidores através de pressão contra as empresas petrolíferas), o que coloca as Filipinas numa intrincada posição:

(...)The Philippines has been particularly sensitive about Chinese para-military patrols in the vicinity of the oil-rich Reed Bank, a contested area just off the coast of Palawan, the Philippines westernmost province. The Reed Bank, which is extremely close to the Filipino shores and may hold among the biggest hydrocarbon reserves in the South China Sea, is seen as a potential game-changer for the Philippines’ energy-hungry economy in the coming decades, provided the Philippines can—without Chinese obstruction—proceed with exploration and drilling in the area. But Chinese para-military maneuvers in the area have dissuaded investors from chipping in. The Reed Bank became a central flashpoint in Philippine-China relations, until the Scarborough Shoal stand-off in mid-2012. (HEYDARIAN, 2016:348-349)

Houve uma relação de cooperação de segurança das Filipinas com os EUA para reagir as ações chinesas no MSC durante a administração de Aquino III. Em 2011, os dois países estabeleceram um diálogo estratégico bilateral(GREITENS, 2016:02), e em 2014, os Estados Unidos finalmente conseguiram um acordo restabelecer sua presença em bases navais e aéreas nas Filipinas durante a visita de Obama com assinatura do Enhanced Defense Cooperation Agreement (EDCA) (GREITENS, 2016: 02):

US President Barack Obama’s mid- 2014 visit to the Philippines coincided with the formal signing of the EDCA. Under the new agreement, US forces will gain rotational access to Philippine bases, adding much needed momentum to the Obama Administration’s ‘pivot to Asia’. The EDCA could significantly deepen America’s strategic footprint in Asia, with Filipino officials poised to offer up to five military bases to US military personnel. Among Philippine bases under consideration are Clark airfield, Subic Bay, Poro Point, Camp Aguinaldo and Fort Magsaysay (Mogato 2014) (HEYDARIAN, 2016:353).

Uma diferença entre o realismo defensivo e ofensivo está atrelada nas reais implicações que estas correntes extraem do dilema de segurança. Na verdade, os dois realismos apontam diferentes estratégias na maneira de como reagir ao dilema de Segurança:

“Offensive realism argues that states should try to escape from the security dilemma through offensive actions (e.g., annihilating the other state), whereas defensive realism argues that states should try to alleviate the security dilemma through cooperative actions (e.g., reassurance and cooperation)”(TANG, 2010:16).

As estratégias são em grande medida determinadas pela maneira como os atores observam as intenções dos outros: “Offensive realism holds that states must assume the worst over other states’ intentions whereas defensive realism (and other non-offensive realism theories) believes that states must not rashly assume the worst over other states’ intentions” (TANG, 2010:19). E tomam este posicionamento derivado de conclusões diferentes sobre a possibilidade de cooperação no sistema internacional.

Os realistas defensivos têm uma visão mais otimista sobre a cooperação do que os realistas ofensivos; para estes últimos o medo da trapaça e os ganhos relativos dentro do sistema afastam sobremaneira a possibilidade de cooperação entre os Estados num sistema anárquico, e os defensivos, por sua vez, afirmam que a cooperação pode ocorrer dependendo do contexto em que a mesma se insere.

Neste sentido, a China tem se orientado pelo código operacional do realismo defensivo, embora esteja envolvida num dilema de segurança com as nações do Sudeste asiático, também procurou medidas para diminuir as tensões. A China como um estado realista defensivo pode utilizar medidas de reassurance para avaliar as intenções de outros estados nas disputas do MSC, segundo Tang , reassurance significa:

A reassurance attempt is essentially an invitation toward genuine cooperation to the other side, in the hope of moving toward more extensive cooperation and moving the relationship toward a more cooperative mode. A reassurance strategy, which consists of many reassurance attempts, cannot be an independent strategy by itself: It is usually a part of a strategy called “engagement”(TANG, 2010:101)

Por exemplo, a iniciativa da Roda da Seda Marítima para o Século XXI lançada em 2013 por Xi Jinping que busca restabelecer antigas rotas históricas de comércio abarcando diferentes países na região através do aumento de investimentos infraestrutura tais como portos, estradas e na área de telecomunicações é um importante indicativo que Beijing tem utilizado medidas diplomáticas e econômicas com finalidade de dirimir atritos e também aumentar sua influência na Ásia e Pacífico.

Em 2011 a China aprovou conjuntamente com a ASEAN as diretrizes para implementação da Declaração de Conduta das Partes do Mar do Sul da China no qual dita medidas básicas para o futuro restabelecimento de um código de conduta no MSC procurando reforçar a estabilidade, a cooperação e a solução pacífica dos litígios no MSC o que indica

que a China busca alternativas diplomáticas para não fortalecer um imagem da China como uma “ameaça” na região, o que significa um abordagem multilateral para a questão, mesmo que a China seja reticente em seguir tal linha.

Em 2014 a Diplomacia chinesa incentivaria a proposta do “dual tracking” através da sua diplomacia na Ásia e Pacífico:

In August 2014, at a press conference held after the China-ASEAN foreign ministers’ meeting in Naypyidaw, Foreign Minister Wang Yi proposed a “dual-track thinking” for dealing with South China Sea disputes—territorial disputes should be peacefully resolved through friendly negotiations between the claimant countries while peace and stability of the South China Sea region should be maintained by both China and ASEAN countries.(ZHANG, 2015: 104)

Em 2015, a China proporia o “five insists” tentando reforçar a cooperação e estabilidade no MSC e a posição chinesa sobre as disputas:

A year later, in August 2015, at a press conference held in Singapore, Wang Yi committed China to “five insists” in managing South China Sea tension: China will insist on maintaining regional peace and stability; insist on peaceful resolution of disputes through negotiation and consultation; insist on managing and controlling disagreements through rules and institutions; insist on freedom of navigation and over-flight in the South China Sea; and insist on achieving mutually beneficial cooperation.(ZHANG, 2015: 105)

Em novembro de 2015, o presidente chinês Xi Jinping visitou o Vietnã para melhorar as relações deterioradas desde 2014 e contrabalançar a influência norte-americana no Vietnã. O encontro marcou os 65 anos de laços diplomáticos sino-vietnamitas, foi uma visita relevante “a primeira realizada por um presidente chinês em quase uma década”(KHANH, 2015, tradução nossa). Xi Jiping fez declarações amistosas sobre as relações dos dois países e ressaltou “que os dois países precisam trabalhar na construção de confiança e cooperação para benefício mútuo”(KHANH, 2015, tradução nossa) e descreveu o interesse dos chineses em aumentar seus investimentos no Vietnã “A China está disposta a expandir o investimento e a cooperação financeira com o Vietnã”(MAOLING, MA e YANNA, 2015). Os dois países trataram sobre a expansão da cooperação no “Cinturão econômico da Rota da Seda” e a “iniciativa da Rota da Seda Marítima para o século XXI” e do plano “Two Corridors and One Economic Circle”(MAOLING, MA e YANNA, 2015), além disso diversos acordos bilaterais foram assinados entre China-Vietnã para desenvolver as relações em áreas tais como comércio, infraestrutura, tecnologia e cultura.

Em 25 de julho de 2016, a China e ASEAN assinariam “Joint Statement of Foreign Ministers of ASEAN Member States and China on the Full and Effective Implementation of the Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea” no qual os estados

membros reforçam a importância da Declaração de Conduta das Partes do Mar do Sul da China, do direito internacional, inclusive a CNUDM de 1982 para estabilidade e paz da região, bem como o respeito pela liberdade de navegação e sobrevoo no MSC foi um importante passo para retirar os medos sobre a China continuar demonstrando

Em 21 de outubro de 2016, a China e Filipinas emitiram “Joint Statement of the People's Republic of China and the Republic of Philippines” tratando sobre diversos acordos de cooperação em distintas áreas e ressaltando que os dois países buscaram manter e promover a estabilidade e a paz no MSC, e que buscariam resolver as disputas do MSC de maneira pacífica.

Desta forma, Beijing tem se utilizado de variados movimentos estratégicos nas disputas do MSC em consonância com os postulados defendidos pelo realismo estrutural defensivo.

Em suma, este tópico teve como objetivo apresentar as principais razões que incentivaram um comportamento mais assertivo chinês no MSC apontado como causa principal o dilema de Segurança entre China e nações do Sudeste asiático que foi exacerbado pela assertividade norte-americana com a política do Pivô ou reequilíbrio, os interesses estratégicos marítimos chineses e o aumento das capacidades navais, os efeitos da Crise de 2009 na China e mudanças na política externa filipina. Mesmo seguindo um comportamento estratégico ambivalente com medidas agressivas e cooperativas nas interações com outros atores, no que tange ao seu comportamento marítimo estratégico marítimo de Beijing foi essencialmente mais assertivo.

3.3 Eventos relacionados ao comportamento estratégico marítimo chinês no Mar do Sul da China (2009-2016)

Procurou-se, até então, discorrer e discutir os principais fatores, motivos e interesses que definem o comportamento estratégico político chinês, classificado, por muitos analistas, como uma política assertiva na região do MSC. O comportamento estratégico chinês é eminentemente complexo ao combinar medidas cooperativas com ações diplomáticas coercitivas, caracterizadas por medidas severas para consolidar sua posição no MSC. De outro lado, seu comportamento estratégico também é influenciado pela presença e ações de “atores externos” ao MSC, como EUA, Índia e Japão.

Como já se observou anteriormente, a literatura aponta 2009 como o início da “nova assertividade” chinesa no MSC, em decorrência de uma maior intensidade de ações chinesas e também maior incidência de episódios que marcam esta assertividade, como o incidente com o *USS Impeccable* e, principalmente, a nota verbal da China, na Comissão das Nações Unidas sobre Limites para a Plataforma Continental, sobre o Mapa “da linha de 9 traços”, em resposta ao pedido conjunto de prolongamento da plataforma continental pela Malásia e Filipinas.

Embora Dutton defenda que a China já apresentava um comportamento mais assertivo em 2007-2008 ao pressionar empresas petrolíferas a não estabelecerem acordos de exploração no MSC, “this stability was shattered by a series of antagonistic Chinese actions that began in 2007. A flare-up in tensions in the South China Sea began when China pressured Vietnam and several oil companies in connection with oil exploration and drilling off the Vietnamese coasts” (DUTTON, 2011:43), a literatura considera os anos de 2009-2010 como mais representativos da “nova assertividade” chinesa no MSC.

No quadro abaixo, pode-se observar os principais eventos e os atores envolvidos com o comportamento estratégico chinês nas disputas do MSC no período de 2009-2016.

Tabela 1- Eventos principais envolvendo o comportamento estratégico chinês e as ações de outros atores nas disputas do Mar do Sul da China entre 2009-2016

Data	Ator ou Atores Envolvidos	Evento Principal
2009	China – EUA	Incidente com <i>USS Impeccable</i>
2009	China-Malásia-Vietnã	Nota verbal da China nas Nações Unidas em resposta ao pedido conjunto de prolongamento da Plataforma Continental pela Malásia e Vietnã
2010	China – EUA	A China comunica aos EUA que o Mar do Sul da China é “uma área de interesse fundamental (<i>core interests</i>) que é não negociável”
2010	EUA – Ásia Pacífico	Hillary Clinton declara, em Hanói, que o MSC é um interesse fundamental (<i>core interests</i>) dos EUA e que “Os EUA apoiam um processo diplomático colaborativo entre todos os reivindicantes para solucionar as várias disputas territoriais, sem coerção. Nós nos opomos ao uso ou à ameaça da força por qualquer reivindicante.”
2011	China – Vietnã	Incidente envolvendo o navio sismológico vietnamita de pesquisa <i>Binh Minh 02</i> e 03 navios da patrulha marítima da China. Vietnã afirma que o navio vietnamita de pesquisa <i>Binh Minh 02</i> teve seus cabos cortados pelos tripulantes dos navios chineses.
2011	China – Vietnã	China e Vietnã concordam com um novo conjunto de medidas para resolver suas disputas marítimas.
2011	EUA – Ásia Pacífico	Barack Obama declara uma nova política norte-americana para a Ásia-Pacífico, batizada de Política do Pivô ou de Reequilíbrio
2012	China – Filipinas	O navio de guerra filipino BRP <i>Gregório del Pilar</i> se envolve em um impasse com 02 navios da <i>Chinese Surveillance</i> em Scarborough Shoal, levando ao início de uma crise diplomática entre China e Filipinas.
2012	EUA-Filipinas	EUA e Filipinas mantêm seus exercícios militares anuais próximos a Palawan.
2012	China	A Comissão Militar Central da China (<i>Central Military Commission</i>)

		estabelece uma guarnição militar no arquipélago de Sansha, despertando protestos do Vietnã e das Filipinas.
2012	China – Índia	Navios da Marinha Indiana navegam no MSC e são escoltados por uma fragata da PLAN
2012	ASEAN	A Reunião de Cúpula entre os membros da ASEAN, em Phnom Penh, não consegue alcançar um consenso para a elaboração de comunicado conjunto. Filipinas desejava colocar uma referência ao incidente de <i>Scarborough Shoal</i> contra a China, mas o Camboja era contrário a tal menção.
2012	Vietnã	A Assembleia Nacional do Vietnã aprova lei delimitando as fronteiras marítimas vietnamitas para incluir as ilhas Spratly e Paracel.
2012	Filipinas	O governo Filipino promulga a ordem administrativa no. 29 que nomeia as áreas marítimas no lado ocidental do arquipélago filipino como “Mar Ocidental da Filipinas”
2012	China	China lança programa militar para aumentar o número de “veículos aéreos não tripulados” utilizados para vigiar os Mares do Sul e do Leste da China.
2012	Índia	Em declaração ao jornal <i>India Times</i> , o Vice-presidente indiano teria dito que a Marinha Indiana esta preparada para atuar no MSC.
2013	China-Malásia	China realiza exercícios militares próximos a James Shoal. O governo da Malásia não demonstra preocupação com o caso.
2013	China-Filipinas	Filipinas recorre ao Tribunal Internacional de Justiça, em Haia, contra a China. A China recusa participar da arbitragem realizada pelo Tribunal, alegando que o Tribunal não possui competência para julgar o caso.
2014	China – Vietnã	Incidente com a Plataforma petrolífera chinesa <i>Haiyang Shiyou 981</i> na ZEE do Vietnã. Navio vietnamita afunda no MSC após colisão com uma embarcação chinesa. Vietnã considera recorrer a arbitragem internacional perante o Tribunal Internacional de Justiça contra a China.
2014	China	Destaque na mídia internacional sobre a construção de ilhas artificiais no arquipélago Spratlys pela China.
2014	China – EUA	Incidente entre um jato chinês e um avião de caça anti-submarino <i>P-8 Poseidon</i> da Marinha dos EUA no MSC.
2014	EUA – China	Departamento de Estado norte-americano divulga relatório no qual defende que a “linha 9 traços” não é compatível com o direito marítimo internacional.
2015	China-Filipinas	China mantém construção de uma ilha artificial em Mischief Reef.
2015	China-Malásia	Navios da Guarda Costeira Chinesa ancoram em <i>Luconia Shoal</i> . Governo malaio realiza diversos protestos diplomáticos contra a incursão de embarcações chinesas em sua ZEE.
2015	EUA – China	EUA realiza uma serie de operações para a liberdade de navegação conhecida como FONOPS. A primeira delas ocorre com a passagem do contratorpedeiro norte-americano <i>USS Lassen</i> pelas ilhas Spratlys. China protesta contra a passagem de navios de guerra no que considera suas águas territoriais.
2015	Indonésia – China	Indonésia afirma a possibilidade de recorrer ao Tribunal Internacional de Justiça contra a China pela jurisdição das Ilhas Natuna.
2016	China	China continua aprimoramentos de suas instalações nas ilhas Paracels e Spratly.
2016	China	A PLAN lança seus exercícios militares anuais no Mar do Sul da China
2016	EUA – China	EUA realiza a passagem do navio <i>USS William P. Lawrence</i> perto de Fiery Cross como parte do programa FONOPS, sendo escoltado por navios militares chineses.
2016	China – EUA	2 jatos Shenyang J-11 interceptaram um avião de reconhecimento militar E-P3 da Marinha dos EUA no Mar do Sul da China.
2016	Índia – EUA	Governo indiano rejeita proposta norte-americana de participar de patrulhas conjuntas com EUA, Japão e Austrália pela liberdade de navegação no MSC, apesar de não recusar a participação indiana em prováveis exercícios militares conjuntos no MSC.
2016	Índia	2 navios da marinha indiana visitaram a base vietnamita na Baía de Cam Ranh, permanecendo por 4 dias. 2 outros navios de guerra indianos (Sahyadri e Shakti) visitaram a base de Subic Bay, nas Filipinas, permanecendo por 3

		dias como parte da política indiana de “Act East”.
2016	China-ASEAN	Estabelece-se uma declaração conjunta entre os membros da ASEAN e a China sobre a “completa e efetiva implantação da Declaração de Conduta das Partes no Mar do Sul da China” durante o ASEAN-Ministerial Meeting , em 25 de julho de 2016, em Vientiane, no Laos.
2016	China-Filipinas	Tribunal de Haia decide em favor das Filipinas sobre disputas territoriais no MSC e pela invalidade da reivindicação chinesa da “linha dos 9 traços” para o direito internacional. O governo chinês declara “que a decisão é inválida, sem efeito e não tem nenhuma força vinculativa”.
2016	China-EUA	China captura veiculo aéreo não tripulado dos EUA que sobrevoava o MSC e, posteriormente, devolve o aparelho às forças armadas americanas.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados da tabela de (Roy, 2013:91-93) e sites de notícias na internet.

Como a maioria destes eventos não se refere diretamente ao comportamento estratégico marítimo chinês e, em especial, pela impossibilidade de, nesta reflexão, abordar todos, a análise proposta concentra-se em dois eventos principais: o impasse em Scarborough, em 2012, entre China e Filipinas, e o incidente com a plataforma de petróleo chinesa *Haiyang Shiyou 981*, em 2014-2016, entre China e Vietnã.

O objetivo da apresentação destes dois eventos é introduzir e apresentar os dois eventos como modelos do comportamento estratégico marítimo assertivo chinês no MSC, em casos concretos e neste período 2009-2016.

3.3.1 O impasse em *Scarborough Shoal* (2012)

Indubitavelmente, um dos grandes incidentes que ocorreram no MSC que pode ser classificado como um comportamento estratégico marítimo chinês mais assertivo foi o incidente em *Scarborough Shoal*, entre China e Filipinas, em 2012. *Scarborough Shoal* pode ser classificado de maneira simplificada como “is a large atoll surrounded by a reef with a lagoon of about 150km². It is valuable because the lagoon and the surrounding waters are rich in fisheries and other marine life which have been exploited by fishing vessels from both China and the Philippines for decades”(BECKMAN, 2012:01). Mas, a imprensa internacional utiliza distintas nomenclaturas para descrevê-lo como coral, banco de areia, recife ou mesmo uma ilha, sendo que a definição precisa deste território tem consequências políticas consideráveis na disputa entre os dois países.

As Filipinas consideram *Scarborough Shoal* como uma rocha dentro de sua Zona Econômica Exclusiva, afirmando que segue a classificação alencada na CNUDM. Ao classificá-lo desta maneira nega a possibilidade de serem reivindicados direitos sobre a aquisição de uma ZEE ou de uma plataforma continental, os quais seriam gerados se o mesmo

fosse considerado uma ilha. “The Philippines will maintain that the five tiny rocks on Scarborough Shoal are “rocks” within Article 121(3) and that they are not entitled to an EEZ or continental shelf of their own” (BECKMAN, 2012:02). Com este posicionamento, as Filipinas possivelmente visam inibir ambições chinesas sobre a soberania e jurisdição de *Scarborough Shoal*.

As Filipinas denominam *Scarborough Shoal* de Bajo de Masingloc e Panatag, o primeiro nome se refere à denominação dada pelos espanhóis ao atol no século XIX. O uso desta denominação visa reforçar as alegações filipinas sobre a jurisdição do território:

On September 12, 1748, a British boat named Scarborough, carrying tea, was wrecked on a feature called Maroona by Spanish cartographers. Maroona Shoal became known internationally as Scarborough Shoal. Maroona Shoal was first surveyed in April 1800 by a Spanish frigate, Santa Lucia, sent by Admiral Malaspina in Manila. This expedition showed that the center of the atoll was at longitude 117° 48' 5" E.²⁰ These results were published in a chart in 1808, but Maroona Shoal was renamed Bajo de Masingloc, a term used up to the present by the Philippine government (BONNET, 2012:8-9).

Scarborough Shoal está localizado geograficamente “124 nautical miles (nm) from Zambales Province in the Philippines and 472 nm from the coast of China” (BECKMAN, 2012:01), sendo relevante pelo seu acesso estratégico ao MSC, uma zona de pesca abundante explorada pelos dois países, além da possibilidade da exploração futura de outros recursos naturais pelo estado que controlá-lo (como nódulos polimetálicos ou hidrocarbonetos, apesar não terem sido realizados estudos profundos sobre reservas de petróleo e gás nesta região).

A China tem uma perspectiva diferente das Filipinas sobre a classificação de *Scarborough Shoal*, denominando-o como a ilha de *Huangyan* e alocando-a como parte das ilhas ou do arquipélago de *Zhongsha Qundao*, sendo um elemento integrante das suas reivindicações no MSC:

For China, Scarborough Shoal is of utmost importance for its claim over the Zhongsha Qundao (Zhongsha Islands or archipelago) and consequently to the features located inside the controversial “U-shape line”. In effect, the Zhongsha Qundao is composed of Macclesfield Bank, Truro Shoal, Saint Esprit Shoal, Dreyer Shoal, and Scarborough Shoal. All these banks and shoals, except for Scarborough Shoal, are under several meters of water even during low tide (BONNET, 2012: 05).

Neste contexto, a China defende a classificação de *Scarborough Shoal* como ilha, também se apoiando na definição encontrada na CNUDM, apesar desta interpretação ser alvo de crítica por especialistas que se debruçam sobre a matéria:

To support their claim to Zhongsha Qundao, the Chinese describe Scarborough Shoal as an island (Huangyan Island). Article 121 of UNCLOS defines an island as a “naturally formed area of land, surrounded by water which is above water at high tide”.⁸ In theory, island status would allow the drawing of, from Scarborough

Shoal's baselines, not only a territorial sea (12 nm) and a contiguous zone (24 nm), but also an EEZ (200 nm) and a continental shelf. In this case, Scarborough Shoal would give to China a huge and disproportionate maritime territory. It is, nevertheless, doubtful that UNCLOS could recognize Scarborough Shoal as an island. (BONNET, 2012: 06)

Como já mencionado anteriormente, a possibilidade de um território em disputa estar dentro da ZEE de um país, não determina *per se* que este país exerça diretamente jurisdição e soberania sobre este território no âmbito do direito internacional, o que motiva um debate intenso sobre a soberania e jurisdição de *Scarborough Shoal* entre China e Filipinas e ações dos dois países visando reforçar seus respectivos direitos sobre o *território*.

Apesar de China e Filipinas defenderem reivindicações históricas sobre a área, os encontros hostis entre os dois países somente se intensificaram a partir do final da década de 1990, “both countries have staked a claim to the shoal and have figured in hostile encounters over control of the area since the late 1990s” (CASTRO, 2013: 03). Na verdade, nos últimos anos tem sido rotineira a apreensão, pela guarda costeira filipina, de barcos pesqueiros chineses operando próximo a *Scarborough Shoal*, com crescentes atritos políticos entre os dois estados no MSC.

Entretanto, o que se destaca é a China estar conseguindo impedir a apreensão dos barcos pesqueiros chineses pela guarda costeira filipina, demonstrando um aumento considerável da projeção de poder de suas capacidades navais e marítimas na região.

Este impasse em *Scarborough Shoal* entre China e Filipinas, iniciou-se em 08 de abril de 2012, “quando uma aeronave de reconhecimento da força aérea das Filipinas avistou 8 barcos de pesca chineses ao redor do *shoal*” (CASTRO, 2014:117). O Governo Filipino tomou a decisão de aplicar a legislação marítima e ambiental ao caso contra a incursão das embarcações chinesas na sua ZEE e, com esta finalidade, enviou, na manhã de 10 de abril, a fragata *BRP Gregorio del Pilar* (navio adquirido recentemente pelo Estado Filipino da guarda costeira americana) para investigar os barcos pesqueiros chineses (CASTRO, 2014).

Após uma vistoria nos barcos chineses, a guarda costeira apontou diversas irregularidades contra a legislação marítima filipina, como a pesca ilegal de algumas espécies (CASTRO, 2014). Entretanto, a equipe do *BRP Gregorio del Pilar* foi impedida de efetuar as apreensões nos barcos pesqueiros chineses, pelo fato de dois navios da Marinha Chinesa terem se colocado entre a fragata filipina e os barcos chineses, evitando a prisão dos pescadores chineses e acusando a fragata filipina de estar em águas territoriais chinesas (KAO, 2014:158, CASTRO, 2014:118).

Com receio de que a situação se agravasse e se tornasse um conflito de maior proporção, as Filipinas rapidamente retiraram a fragata *BRP Gregorio del Pilar*, o maior navio da Marinha Filipinas, trocando-a por uma embarcação de menor porte e mais leve. A China enviou sua mais moderna embarcação da “Fishery Law Enforcement Command Ship, Yuzheng 310” (KAO, 2014:158-159) para se juntar às outras duas embarcações estatais. Os Filipinos acusam os chineses que Beijing deveria enviar uma embarcação de menor capacidade e poder bélico em resposta ação filipina de retirar a fragata *BRP Gregorio del Pilar*, os chineses tendem a ressaltar que foram as Filipinas começaram empregando um embarcação militar na disputa, e o Yusheng é o navio de uma agência estatal paramilitar, e não militar.

Vale salientar que, assim como outros incidentes ocorridos no MSC, a China tem se utilizado de pescadores civis para reivindicar o que considera como seus direitos marítimos legítimos dentro de uma estratégia marítima articulada. Estes pescadores não são apenas indivíduos exercendo atividades comuns, mas uma organização fortemente estruturada e conhecida como Milícia Marítima Chinesa. Erickson (2016: 1) argumenta que a China utiliza sua terceira força do mar, a Milícia Marítima Chinesa, para operar conjuntamente com suas duas outras forças, a marinha chinesa e a guarda costeira.

A Milícia Marítima Chinesa pode ser definida como “an armed mass organization of mobilizable personnel who retain their normal economic responsibilities in daily civilian life. A reserve force of immense scale, the militia is organized at the grassroots level of society: its units are formed by towns, villages, urban sub-districts, and enterprises” (ERICKSON; KENNEDY, 2016: 01).

A Milícia Marítima Chinesa está envolvida na maioria dos incidentes ocorridos no MSC, como o incidente do *USS Impeccable* em 2009, o incidente de *Scarborough Shoal* em 2012, o incidente da plataforma petrolífera HYSY 981 em 2014 e mesmo incidentes mais antigos, como a conflagração bélica entre Vietnã e China pelas ilhas Paracels em 1974 (ERICKSON; KENNEDY, 2016b). A China provavelmente tem preferido se utilizar desta estratégia marítima por ser mais flexível e permitir o exercício de jurisdição sobre uma área específica, com menor chance de iniciar um conflito militar, mas pressionando outros estados da região sobre suas alegações de direitos históricos sobre o MSC e sua polêmica “Linha no formato de U” (também conhecida como linha de 9 traços).

Nesta última década, tem sido repetidamente mais comum o aparecimento da frota de

barcos de pesca chineses acompanhada pela guarda costeira nas ZEE das Filipinas, Vietnã e Malásia indicando que o modelo tem sido amplamente emulado e adotado pela China em outros locais.

Durante o impasse de *Scarborough Shoal* em 2012, as Filipinas ameaçaram a China afirmando que poderiam levar o caso ao Tribunal Internacional de Direitos do Mar (TIDM). A China rejeitou a proposta (CASTRO, 2014:119), com base no fato de que, ao ratificar a CNUDM excluiu uma série de artigos que pudessem ter força vinculativa e forçá-la a participar de um processo de arbitragem no Tribunal Internacional, ou mesmo processos vinculativos que a obrigassem a seguir certas categorias envolvendo delimitações de fronteiras marítimas (BONNET, 2012: 07).

Em janeiro de 2013, as Filipinas levaram adiante sua decisão de fortalecer suas reivindicações legais sobre as Spratly, formalizando uma representação contra a China no Tribunal Arbitral da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CASTRO, 2014:124). A China rejeitou a nota verbal das Filipinas enviada a Beijing para participar da arbitragem internacional na CIJ (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2014).

As Filipinas buscavam com seu pedido invalidar as alegações chinesas sobre “a linha dos 9 traços”, porém sem tratar temas mais sensíveis como questões concernentes à soberania dos territórios, possivelmente para não deteriorar ainda mais as relações com a China:

(...) In its statement of claim, the Philippines also made it clear that it does not seek arbitration over which party has sovereignty over the islands claimed by both the Philippines and China. Rather, it merely requests the Arbitral Tribunal to issue an opinion on the following issues: (1) whether China's maritime claim in the South China Sea based on its 'nine-dash line' claim is valid or contrary to UNCLOS, and (2) whether the Scarborough Shoal, Johnson Reef, Cuarteron Reef and Fiery Cross Reef, which are submerged features that are below sea level at high tide, are islands or rocks under Article 121(3) of the Convention. It also petitions the Tribunal to declare that the Philippines is entitled to a 12 mile Territorial Sea, a 200 mile EEZ and Continental Shelf under Part II, V and VI of UNCLOS, and that China has unlawfully prevented the Philippines from exercising its right to exploit resources in its EEZ and to rights to navigation within and beyond the 200 mile EEZ of the Philippines' archipelagic baselines. (CASTRO, 2014:124)

Em julho de 2016, o Tribunal Internacional declarou sua sentença favorável às Filipinas ao estabelecer “que a China não tem base legal para reivindicar direitos históricos para a maior parte do Mar do Sul da China” (HUNT, 2016). Desta forma, logicamente se opôs à interpretação chinesa sobre “as linhas dos 9 traços”. A China negou a competência da corte para julgar o caso e, em declaração oficial do Ministério das Relações Exteriores, reforçou

seu posicionamento oficial de não aceitar a decisão, “solemnly declares that the award is null and void and has no binding force. China neither accepts nor recognizes it.” (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2016b).

A nota oficial continha ainda fortes críticas sobre o pedido de arbitragem das Filipinas. “A solicitação unilateral da arbitragem pelas Filipinas é de má-fé. O objetivo não é resolver as controvérsias relevantes entre a China e as Filipinas, nem manter a paz e a estabilidade no Mar da China Meridional, mas negar a soberania territorial e os direitos e interesses marítimos da China no Mar da China Meridional”. Acrescia ainda que a ação filipina violava i) os acordos bilaterais formais para resolução das disputas que mantém com a China, ii) os princípios expostos na Declaração de Conduta das Partes acordados em 2002, no Cambodja, entre a China e os membros da ASEAN (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2016b).

Bonnet (2012) defende a hipótese de que a “ambiguidade estratégica” da linha em forma de U pode ser considerada como uma “benção” para as nações do Sudeste Asiático e que a ação filipina em recorrer à arbitragem internacional pode pressionar os líderes chineses a seguirem entendimento mais rígido e restrito da “linha em forma de U” para agradar setores mais nacionalistas da sociedade e assim incentivar ações mais agressivas para defesa do que considera como seus direitos soberanos e inegociáveis.(BONNET, 2012:24)

Da perspectiva filipina, a representação formal ao Tribunal Internacional é uma maneira de lutar contra o expansionismo chinês no MSC, diminuir as ambições sobre *Scarborough Shoal* e outros territórios, além de uma medida para defender sua soberania, como o presidente Benigno Aquino ressaltou em 2014 sobre a posição filipina. "We went through the arbitration because that is a means to resolve the dispute which is consistent with a peaceful policy and in conformity with international law" (PHILIPPINES STANDS BY REJECTION..., 2014). Neste contexto, as Filipinas defendem-se das acusações de violação da Declaração de Condutas das Partes de 2002 e de outros acordos ratificados pelos dois países, mantendo o posicionamento de que as ações chinesas são incompatíveis com o direito internacional. Por exemplo, em 2015, quando Filipinas foi acusada pela China de violar as normas acordadas na Declaração de Conduta das Partes de 2002, por realizar construções ilegais nos territórios em disputa, o Ministro das Relações Exteriores das Filipinas, Albert Del Rosario havia dito que: “We were doing some repairs and maintenance after the Declaration of Conduct of Parties in the South China Sea (DOC) but repairs and maintenance is allowed”

(CHINA SAYS PHILIPPINES VIOLATING SOUTH CHINA SEA CODE, 2015).

Em 9 de maio de 2012, o *impasse em Scarborough* se mantinha entre os dois países, com 4 embarcações da *Chinese Maritime Surveillance* e 10 barcos de pesca enfrentando um barco da Guarda Costeira Filipina e uma embarcação filipina do *Fisheries Bureau*. (CASTRO, 2014:120). Os dois países, não satisfeitos com a situação, trocavam acusações por canais diplomáticos, mantendo longas negociações sobre o impasse.

De outro lado, a China começou a pressionar economicamente as Filipinas. Em primeiro, milhares de contêineres de frutas filipinas ficaram encalhados na alfândega chinesa. A indústria de exportação de bananas das Filipinas teve prejuízos consideráveis, pois a China é o seu principal mercado (BAALSRUD, 2013:43). Como a indústria de banana emprega centena de milhares de pessoas, houve pressão do empresariado filipino para que se chegasse a um consenso com a China, temendo que a situação pudesse se agravar e causar perdas maiores para o governo filipino (BAALSRUD, 2013).

Em segundo lugar, o governo chinês criou entraves para o transporte aéreo de passageiros da China para Filipinas, causando prejuízos no turismo filipino²⁵ (CASTRO, 2013:07). Na verdade, a ação do governo possivelmente foi motivada pela expectativa da demonstração de sentimentos nacionalistas anti-China nas Filipinas, as quais, no entanto, foram raras e pacíficas.

The demonstration in Manila was reported to gather around a thousand people in a protest against China and the dispute over Scarborough Shoal. The Chinese Embassy advised the Chinese to stay off the streets “and avoid conflict with locals” (BBC 2012c). The demonstration was held, peacefully, on the 11th of May outside the Chinese consular in Manila, with no more than 300 people attending. This was far less than the estimated 1000 reported beforehand (SINA English 2012). (BAALSRUD, 2013:44).

A administração de Benigno Aquino III, durante o impasse, recebeu amplo apoio de diversos setores da sociedade para manter medidas para combater o que acredita ser demonstrações de expansionismo chinês no MSC. Assim, o governo manteve o estabelecimento de medidas dissuasórias, como o aumento das capacidades navais das forças armadas filipinas e o aprimoramento da guarda costeira filipina para vigiar os territórios marítimos (CASTRO, 2013).

Na sociedade chinesa, as reações críticas às atitudes filipinas eram evidentes na mídia, com alguns setores mais reacionários exigindo sanções mais duras contra as Filipinas, porém as demonstrações públicas de um sentimento anti-filipino, foram raras, e o governo chinês

²⁵ A China e o quarta maior origem de turistas para as Filipinas (BAALSRUD, 2013:43).

agiu para impedi-las. O PCC utilizou o incidente para aumentar sua legitimidade e justificar sanções econômicas contra as Filipinas:

(...) The reaction from the CCP regarding the dispute over Scarborough Shoal implies that they want to be proactive in case of public demonstrations. By using economic sanctions, but not stating that they are connected to the dispute, the CCP ensure that they can be flexible, but also showing the Chinese people that they have reacted to the infringement of Chinese sovereign territory, and thus avoiding criticism from the masses and securing the legitimacy of the regime. (BAALSRUD, 2013:45).

O impasse em Scarborough durou aproximadamente 2 meses e aparentemente deveria terminar com os dois lados retirando suas embarcações do local, o que ocorreria em 16 de Junho de 2012, mas em razão da ameaça de tufões na área. (CASTRO, 2014:123). Os EUA tentaram negociar a retirada mútua e a resolução pacífica do caso. Entretanto, alguns dias depois, a China voltou a manter suas embarcações na área.

O caso parece deixar uma mensagem clara de que a China possui capacidades materiais para lutar por sua soberania nos territórios marítimos, mesmo que afastados do seu litoral e que utiliza a estratégia marítima, com diferentes recursos, para pressionar outros reivindicantes sobre “a linha em forma de U”.

Entretanto, a China não mudou o statu quo no MSC, pois não iniciou a construção de instalações em *Scarborough Shoal* e declarou a posse do território, ainda que mantendo um controle efetivo sobre a área ao estabelecer patrulhas e um embargo a entrada de pescadores filipinos próximo a *Scarborough Shoal*.

Na realidade, Scarborough Shoal é um caso bastante problemático, pois localiza-se bem próximo à base filipina de Subic Bay, antiga base americana durante a GF até 1992. Com a maior aproximação das Filipinas com os EUA em sua aliança militar e o fortalecimento de exercícios militares conjuntos nos últimos anos, existe a possibilidade da retomada da base de Subic Bay pelos norte-americanos, o que, obviamente, na perspectiva chinesa poderia representar a perda dos direitos de jurisdição e soberania sobre a ilha *Huangyan*, com um maior controle da região pelos filipinos e seus aliados norte-americanos.

Neste contexto, os EUA mantêm sua posição de neutralidade sobre a soberania dos territórios disputados no MSC e defendem a solução pacífica das controvérsias entre os reivindicantes, mas também mantêm um Tratado de Defesa Mútua com as Filipinas, assinado em 1951, comprometendo-se com a defesa das Filipinas em caso de agressão externa em algumas situações específicas:

However, this principle of neutrality is counterbalanced by the Treaty obligations of the United States. The 1951 MDT can be invoked in three cases of attacks: 1) on the metropolitan territory of the Philippines (or the U.S.); 2) on the island territories under the jurisdiction of the Philippines (or the U.S.) in the Pacific Ocean; 3) on the armed forces, public vessels, or aircraft of the Philippines (or the U.S.) in the Pacific Ocean. (BONNET, 2012:26-27)

O governo Barack Obama permaneceu ambíguo sobre se o Tratado de Defesa Mútua de 1951 poderia ser utilizado para proteger as Filipinas em caso de embate com a China pelos territórios no MSC, possivelmente com a finalidade de não incitar a tomada de políticas mais agressivas contra a China, apesar do mesmo não ter sido útil quando da ocupação de Mischief em 1995. Aparentemente, o governo americano durante o incidente de *Scarborough Shoal* deu apoio relativo às Filipinas, “during, the stand-off, the USS North Carolina (SSN 777), a Virginia-class fast attack submarine, arrived at Subic Bay on 13 May 2012” (CASTRO, 2014:123).

Kao (2014: 170-173) avalia que a China tem sido mais assertiva nas suas reivindicações no MSC e, possivelmente, tal ação poderia representar uma mudança da política de “arquivar a disputa e buscar o desenvolvimento conjunto” e que *Scarborough Shoal* pode indicar um novo modelo mais pró-ativo a ser aplicado. Mas, como tem tentado equilibrar suas ambições estratégicas no MSC para não ameaçar a estabilidade regional e não provocar uma coalizão anti-China, só recorre a ações mais duras quando sente que seus direitos sobre a soberania e jurisdição dos territórios em disputa podem ser ameaçados..

Castro (2013: 09) acredita que “a suspeita e o antagonismo persistiram” entre China e Filipinas no incidente de *Scarborough Shoal* por 3 fatores principais: a) China’s growing naval power and assertiveness attendant to its expansive maritime claim in the South China Sea; b) the Aquino Administration’s balancing policy on an emergent China; and c) the U.S. policy of hedging against China.

Em Outubro de 2016, o novo presidente filipino Rodrigo Duterte visitou o presidente chinês Xi Jinping com o intuito de melhorar as relações entre os dois países, duramente castigada nos últimos anos. Durante os 4 dias da visita, “assinaram acordos comerciais, bem como a cooperação em assuntos culturais, turísticos, antinarcóticos e marítimos” (DUTERTE IN CHINA: XI LAUDS 'MILESTONE' DUTERTE VISIT, 2016). Os dois países não colocaram a disputa no MSC como uma questão principal no encontro, mas o vice-Ministro das Relações Exteriores da China, Liu Zhenmin afirmou que “os dois países concordaram em

buscar 'solução através do diálogo bilateral' ” (DUTERTE IN CHINA: XI LAUDS 'MILESTONE' DUTERTE VISIT, 2016).

Com o encontro entre Xi-Duterte, houve uma considerável melhora das relações entre Filipinas e China, inclusive o presidente filipino conseguiu que o governo chinês retirasse o embargo sobre a presença de pescadores filipinos próximos a *Scarborough Shoal*. (TOWNSHEND, 2016). Assim, a condução da estratégia marítima chinesa foi decisiva no caso, sendo muito difícil de ser combatida pelos estrategistas norte-americanos, “Durante os últimos quatro anos, Washington não conseguiu elaborar uma estratégia eficaz para tirar os navios chineses do *shoal*.” (TOWNSHEND, 2016).

3.3.2 Movimentação da plataforma petrolífera chinesa Haiyang Shiyou 981 (HD 981) (2014-2016) próximo a fronteira entre China e Vietnã

Em 03 de maio de 2014, a China National Off-Shore Oil Corporation (CNOOC), uma das mais poderosas e influentes companhias estatais petrolíferas chinesas declarou que implantaria uma plataforma de petróleo próxima às Ilhas Paracels (DICKE e HOLBIG, 2014:02). As ilhas Paracels estão sob controle chinês desde o conflito bélico travado com o Vietnã em 1974, sendo um área alvo de contestação entre os dois países e com embates recorrentes entre pescadores e as guardas costeiras de Taiwan, Vietnã e China, pelo controle da região.

Assim, China, Taiwan e Vietnã reivindicam soberania e jurisdição sobre as Ilhas Paracels (em vietnamita Hoang Sa) e também sobre as Ilhas Spratly (Truong Sa), reivindicando o controle através de mapas e de vestígios históricos e instrumentalizando qualquer ação, ou fato novo, para fortalecer a legitimidade da reivindicação e, desta forma, demonstrar sua jurisdição sobre o território em disputa. É exatamente, dentro deste contexto que se insere o impasse sobre a plataforma de petróleo Haiyang Shiyou 981 entre a RPC e a República Socialista do Vietnã.

Este incidente entre os dois países representou a maior crise diplomática nas relações sino-vietnamitas desde o conflito entre as duas forças navais em *Fiery Cross Reef* em 1988, e auxilia a compreender o comportamento chinês no MSC. Embora sejam águas contestadas e sem uma delimitação precisa acordada entre os dois países, a movimentação da plataforma *Haiyang Shiyou 981* ocorreu na ZEE do Vietnã, nas suas 200 milhas náuticas.

A plataforma petrolífera *Haiyang Shiyou 981* (de perfuração em águas profundas), propriedade da CNOOC, é “a primeira plataforma de perfuração móvel construída internamente pela China, com 449 pés de altura e cobre uma área do tamanho de um campo de futebol” (IVES, 2014), com um custo de aproximadamente 1 bilhão de dólares (CHINA DROPS ONLINE NOTICE OF OIL RIG LOCATION AFTER VIETNAM COMPLAINT, 2016), apareceu se movendo nas águas contestadas, dentro da ZEE do Vietnã, em 1 de maio de 2014. (STUARDS, 2014). Neste período, o governo chinês, em um portal, indicou o tempo previsto para operação da plataforma petrolífera próximo às ilhas Paracels. “O Maritime Safety Administration of China (MSAC) alertou, em website, que *Haiyang Shiyou 981* deveria operar próximo às ilhas Xisha (Paracels), do dia 4 de Maio ate 15 de agosto” (STUARDS, 2014).

O governo chinês moveu a plataforma em 02 de Maio de 2014, para as coordenadas 15-29.58N / 111-12.06E, ao realizar pesquisas exploratórias na região e novamente mudou o equipamento em 27 de maio de 2014 nas coordenadas 15-33.38N / 111-34.62E, na ZEE do Vietnã, entre 130 a 150 milhas da costa do Vietnã (EMBAIXADA DA REPÚBLICA SOCIALISTA DO VIETNÃ NA REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA, 2014).

O governo vietnamita mostrou-se extremamente insatisfeito com as atividades chinesas próximo à Paracels, e realizou uma série de protestos diplomáticos contra a China, alegando que estaria violando a CNUDM de 1982, o acordo para o não agravamento das tensões no MSC (IDEM, Ibidem), além da Declaração de Conduta das Partes, assinada por ambos em 2002, não vinculativa, mas que veda que os países tomem ações com vista a aumentar as tensões das disputas e fortalece a busca por uma solução negociada e pacífica. O Ministério das Relações Exteriores do Vietnã foi extremamente ativo em utilizar os canais diplomáticos para tentar negociar a disputa e em realizar protestos contra as ações chinesas. “Desde 2 de maio de 2014, o Vietnã enviou notas verbais e comunicou mais de 30 vezes com as autoridades chinesas, em vários níveis, para protestar contra o desdobramento da plataforma petrolífera da China e a expedição de navios escolta dentro da zona marítima do Vietnã [...]” (IDEM, Ibidem).

A China reagiu de modo lacônico aos protestos do Vietnã e manteve seu posicionamento de soberania indiscutível sobre os territórios em disputa. A rede de notícias Xinhua, em 7 de maio de 2014, em pronunciamento do porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, Hua Chunying, informava a posição oficial de que “a operação de sua

plataforma de perfuração 981 perto das Ilhas Xisha, no MSC, é legal e pedia que o Vietnã interrompesse as reclamações sobre as atividades de exploração da China.”(ZHU, 2014). Adicionalmente, informou também, na mesma notícia, que o conselheiro de Estado chinês, Yang Jiechi, tivera uma conversa por telefone com o vice-ministro Vietnamita, Pham Binh Minh, “exigindo que o lado vietnamita pare de interromper o trabalho normal das empresas chinesas nas Ilhas Xisha”(ZHU, 2014, tradução nossa).

O Vietnã não se limitou apenas aos canais diplomáticos e tomou medidas materiais para tentar expulsar a plataforma *Haiyang Shiyou 981* da sua zona econômica exclusiva. Enviou, assim, diversas embarcações, principalmente da guarda costeira, mas evitou utilizar as forças militares vietnamitas para não agravar a crise e resultar em um conflito de maior proporção. Entretanto, a *Haiyang Shiyou 981* foi rigidamente protegida pelos chineses, sendo implantada uma zona de segurança, em média de “três milhas de exclusão”, defendida “por aproximadamente 80 navios da guarda costeira e embarcações militares” (DICKE e HOLBIG, 2014:02).

De acordo com o comunicado da “Conferência Internacional de Imprensa sobre o desenvolvimento do Mar do Leste” (East Sea é como os vietnamitas denominam o MSC), 5 de junho de 2014, pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE) do Vietnã, a estrutura básica da frota chinesa para proteger a plataforma Haiyang Shiyou 981, em um dia de pico, demandava a seguinte organização:

Todo dia, a China emprega de 30 a 137 navios de escolta, incluindo 6 tipos de navio de guerra, tais como: contratorpedeiros de mísseis (# 169, 170), fragata de mísseis (# 523, 534, 571, 572), embarcação de ataque rápido (# 752, 753), navios de patrulha anti-submarino (# 787, 789), navios de caca-minas (# 839, 840, 842, 843) e navio de desembarque anfíbio (# 989, 998, 999), além de 33 a 42 navios incluindo guarda costeira, patrulha costeira, *maritime surveillance* e navios da *Fisheries Law Enforcement*, e ao redor de 9 a 11 navios de reboque e serviço, 20-22 navios de transporte, 1-3 petroleiros e 15-60 barcos de pesca. No horário de pico, a China empregou um total de 137 navios de vários tipos em um dia para guardar a plataforma de petróleo (PERMANENT MISSION OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM TO THE UNITED NATIONS, 2017).

A defesa da plataforma petrolífera foi extremamente organizada pelos navios da escolta que ficavam localizados em três anéis principais, impedindo a aproximação dos navios vietnamitas:

A frota de escolta chinesa é dividida em 3 anéis: o anel interno inclui 10-15 navios em 1-1.5 milhas náuticas do equipamento, o anel médio consiste em 40-45 navios em 4.5-5 milhas náuticas do equipamento e o anel externo inclui 25-35 navios em 10-12 milhas náuticas da plataforma petrolífera. A China implantou constantemente 9 a 12 navios para acompanhar de perto os navios vietnamitas, prontos para impedir e colidir com navios vietnamitas a 10-12 náuticas da plataforma petrolífera (IDEM,

Ibidem).

Os navios de escolta chineses utilizaram canhões de jatos de água contra os navios vietnamitas, uma estratégia para derrubar seus ocupantes, empurrar e danificar navios e equipamentos elétricos de comunicação com vistas a impossibilitar a organização adequada da frota rival. Os barcos da Milícia Marítima Chinesa recebem subsídios não só para aquisição de sistemas de comunicação e de navegação, mas também para reforço dos cascos permitindo colisões com barcos rivais com a finalidade de levá-los a pique, uma prática insegura e proibida pelas leis internacionais e da boa navegação. Desta forma, em 26/05/2014, navios chineses derrubaram e afundaram um barco pesqueiro vietnamita em águas contestadas (dentro da ZEE do Vietnã), “a cerca de 17 milhas da plataforma petrolífera”. (IDEM, Ibidem, tradução nossa).

Assim, as tentativas vietnamitas de impedir a execução de pesquisas exploratórias com a plataforma petrolífera *Haiyang Shiyou 981* têm se mostrando infrutíferas e impotentes.

Em 11 de maio de 2014, explodiram diversos protestos anti-China no Vietnã motivado pelo impasse com a plataforma petrolífera chinesa, com duração aproximada de uma semana. Inicialmente pacíficos, tornaram-se gradualmente mais violentos até culminarem com saques, vandalismo e o incêndio de fábricas de proprietários chineses, taiwaneses e sul-coreanos. O epicentro do tumulto foi ao sul do Vietnã, perto da cidade de Ho Chi Minh, com 351 fábricas sofrendo alguma espécie de dano (BOEHLER, 2014; VIETNÃ PRENDE 500 PESSOAS EM PROTESTO CONTRA PLATAFORMA CHINESA., 2014).

Os protestos fizeram muitos chineses emigrarem do Vietnã. “Acredita-se que mais de 600 foram para o Camboja, enquanto dezenas se reuniram no aeroporto de Ho Chi Minh e compraram passagem só de ida para a Malásia, Taiwan, Cingapura e China” (HODAL; KAIMAN, 2014). A China, preocupada com a violência das manifestações e o bem-estar dos seus cidadãos no Vietnã, pediu que o governo vietnamita tomasse medidas urgentes para conter a violência (YUNBI, 2014). Além disto, ajudou na retirada de 1.908 cidadãos chineses com o envio de dois navios de transporte de passageiros (CHINESE BOATS EVACUATE..., 2014).

Em 17 de Maio, o Primeiro Ministro do Vietnã, Nguyen Tan Dung, exigiu o fim dos protestos, afirmando que “o Ministério da Segurança Pública e os governos provinciais foram orientados a ‘aplicar medidas coordenadas e determinadas para não permitir protestos ilegais que causem distúrbios na segurança e na ordem social’” (YUNBI, 2014). Com a atuação mais

dura e determinada do governo vietnamita, a violência e as manifestações foram diminuindo gradativamente, embora se observassem protestos anti-China pacíficos.

A China retirou a plataforma petrolífera *Haiyang Shiyou 981*, em 16 de Julho de 2014, um mês antes do previsto, após informar ter encontrado petróleo e gás na região, e antes da temporada de tufões, avisando, porém que a plataforma petrolífera poderia voltar no futuro. (DENYER, 2014). Mesmo sendo uma potência de *statu quo* e tendo preferência por meios pacíficos para atingir fins políticos, o que motivou as atitudes chinesas mais firmes, por intermédio de uma diplomacia naval e marítima mais agressiva contra o Vietnã?

O uso da plataforma petrolífera chinesa na ZEE vietnamita representou uma clara e assertiva mensagem política não apenas para o Vietnã, mas também para os demais reivindicantes de territórios no MSC “de que não renunciará às suas reivindicações territoriais”, e que “a China pode assumir o controle sobre estas áreas sem receio de represálias de seus vizinhos menores” (DICKE; HOLBIG, 2014:03). De maneira geral, a assertividade chinesa tem tido como fonte as causas que já foram elencadas no trabalho.

Além disto, este incidente possivelmente constituiu-se em um meio de pressionar o governo do Vietnã a não buscar uma política de alinhamento com os EUA (como uma possível estratégia de contenção da China); uma forma de responder às últimas movimentações políticas do Vietnã para fortalecer suas reivindicações no MSC; uma maneira de testar a reação norte-americana em sua política de Pivô e de reequilíbrio para a Ásia e Pacífico, além de uma mensagem de que a política norte-americana não seria um meio eficaz de conter a assertividade chinesa, se a China porventura decide-se a trilhar este caminho.

A possibilidade da ação chinesa pode ter representado uma atitude de insatisfação com a política de Reequilíbrio de Barack Obama decorreu de Obama estar em um *tour* pela Ásia, de 23 a 29 de Abril de 2014 (HATTON; GRACIE, 2014), exatamente uma semana antes do incidente com a plataforma petrolífera²⁶.

Obama avançou na proposta de implementação da estratégia do Pivô, principalmente no Japão e nas Filipinas. No Japão, manteve o posicionamento tradicional da política externa de neutralidade sobre a soberania das ilhas Senkaku/Diaoyutao, mas reforçando que os EUA apoiavam a administração das ilhas pelo Japão. “The policy of the United States is clear – the Senkaku islands are administered by Japan and therefore fall within the scope of Article 5 of

²⁶ Obama visitou Japão, Coreia do Sul, Malásia e Filipinas para aprofundar as relações diplomáticas e de segurança, de acordo com a “Política do Pivô” e promover o acordo comercial da Parceria Trans-Pacífico (S.C.S, R.C e T.B, 2014).

the US-Japan Treaty of Mutual Co-operation and Security” (DYER, 2014).

Na sua visita às Filipinas, defendeu também o compromisso dos EUA com o povo filipino “Our commitment to defend the Philippines is ironclad and the United States will keep that commitment because allies never stand alone” (FELSENTHAL;SPETALNICK, 2014) e estabeleceu um pacto de 10 anos de defesa com as Filipinas e a possibilidade de aumentar a presença das forças norte-americanas:

Likewise the Philippines’ government welcomed the signing of a new ten-year defence pact, which is called the “enhanced defence co-operation agreement”. This will give America a significant military presence in the country (and its waters) for the first time since its giant bases at Subic and Clark were shut down in the early 1990s. Those were closed partly under pressure from an angry public, which harbours memories from America’s colonial occupation of the Philippines. The new pact will also allow the Philippines to buy more American naval vessels and aircraft more quickly—just the sort of kit it would need to mount a credible deterrence against Chinese naval incursions into its territorial waters, which it regards as a constant insult (S.C.S, R.C e T.B, 2014).

Na perspectiva americana, provavelmente as ações políticas apenas representam a tentativa de conter o expansionismo chinês com o fortalecimento de alianças militares entre os países da região e a execução de exercícios militares conjuntos, mas dificilmente a China não reagiria à política americana na Ásia e Pacífico. Todavia, no caso do incidente com *Haiyang Shiyou 981*, os EUA não tiveram um papel marcante, na percepção da imprensa internacional.

O menor envolvimento dos EUA no caso é um fato bastante curioso, pois a cooperação na política de segurança entre Vietnã-EUA tem sido consideravelmente ampliada nos últimos anos, principalmente depois do incidente com a plataforma petrolífera chinesa:

Not only did Vietnam and the U.S. formally establish a ‘comprehensive partnership’ in 2013, cooperation nowadays includes strengthened military and security cooperation. While an annual dialogue on defense policy has existed since 2010, non-combat military exercises and joint training programs have been developed alongside. Not by chance did the visit of Joint Chief of Staff Chairman U.S. General Martin Dempsey in Hanoi in August 2014 come at a time when Vietnamese-Chinese relations were severely strained due to Chinese encroachment into disputed waters. The partial lifting of the U.S. arms embargo in late 2014 only highlights the new military dimension of the U.S.-Vietnamese relationship; Vietnam will now be able to buy maritime security equipment such as unarmed surveillance planes, patrol boats, and coastal radar systems from the U.S. on a case-by-case basis (BRAND e McEWEN-FIAL, 2016:251).

Possivelmente os líderes do Vietnã tenham decidido não gerar mais atritos com o gigante asiático de forma a não comprometer suas relações e não procuraram o auxílio americano no caso. Isto se explicaria pela política externa mais independente adotada pelo Vietnã com sua doutrina dos três “nãos”: “no military alliances, no foreign military bases in

Vietnam, and no reliance on outside help in combat.” (ABB, 2016:143), o que limita a relação do Vietnã com competidores da China. Vietnã, como os demais países da região, não quer ter que escolher entre EUA e China na Ásia e tem utilizado uma estratégia de *hedging* para contrabalançar a China:

Vietnam’s stance towards China has increasingly come to resemble that of a ‘hedging strategy’ (Easley 2012: 434; Le 2013a; Hong 2013: 35). ‘Hedging’ in this context refers to a mixture of attempts to cooperatively engage the bigger neighbor China - if only for reasons of geographical proximity, strategic considerations and close economic ties - while at the same time trying to outbalance China’s claims by aligning with extra-regional powers such as India or the U.S. as well as upgrading its own defense and maritime force projection capabilities (Chang 2012: 32–34; Le 2013a: 351–356 apud BRAND e McEWEN-FIAL, 2016:251).

Aparentemente, a estratégia de *hedging* vietnamita tem tido maior sucesso nas suas relações com a China do que as Filipinas que, nos últimos anos, adotaram uma estratégia de maior alinhamento com os rivais da China (ABB, 2016), como a aliança militar com os EUA. No entanto, nos últimos anos, o Vietnã procurou manter relações mais próximas com companhias petrolíferas da Índia para buscar desenvolver a exploração de petróleo em sua ZEE, ampliando o receio chinês sobre mudanças do *statu quo* na disputa, o que explica, em parte, a reação estratégica marítima mais assertiva com a plataforma petrolífera no incidente da *Haiyang Shiyou 981* em 2014. Na verdade, desde a década de 1970, China, Vietnã e Filipinas demonstram interesses na exploração dos recursos naturais (como petróleo e gás) da região antes que seus rivais tomassem a iniciativa, mas as disputas acirradas entre estes atores desestimulam operações de pesquisa e de exploração de hidrocarbonetos.

A parceria entre empresas petrolíferas indianas e vietnamitas para a exploração não é algo recente, mas suas atividades estavam limitadas a áreas não contestadas do MSC, sendo que a China sempre se manteve contrária à exploração de hidrocarbonetos nas áreas disputadas pelo Vietnã e pela Índia:

Although India-Vietnam joint exploration activities date back to 1988 when Vietnam allotted block 06.1 in Nam Con Son Basin of South China Sea to India, it is more in the news since 2011 because of China’s opposition to India’s involvement in the exploration of oil and gas in the South China Sea. In 2011, the issue caught international attention when China began to resist India’s oil exploration in blocks 127 and 128 in Phu Khanh Basin. These blocks were allotted to India in 2006 with 100 per cent stakes. Ironically, logistics restraints coupled with non-availability of enough oil in the block 127 led India to withdraw from the block. (MISHRA, 2014:05)

A China também tentou medidas unilaterais, como a licitação de blocos para exploração de hidrocarbonetos em águas contestadas para empresa americana Crestone em 1992, mas o Vietnã protestou e impediu a exploração. Posteriormente, o Vietnã utilizaria da

manobra chinesa licitando blocos para a empresa americana Conosco em 1996:

In May 1992, China signed a contract with the US firm Crestone to explore for oil near the Spratly Islands in an area that Vietnam claimed as its continental shelf. In December 1993 Vietnam demanded that Crestone cancel this offshore oil development. In 1994, Crestone joined with a Chinese partner to explore China's Wan' Bei-21 (WAB-21 block). While Vietnam protested that the exploration was in Vietnamese waters in their blocks 133, 134 and 135, China offered to split Wan' Bei production with Vietnam as long as China retained all sovereignty. In August, Vietnamese gunboats forced a Chinese exploration ship to leave an oilfield in a region claimed by the Vietnamese. In April 1996, Vietnam leased exploration blocks to the US Conosco, and ruled out cooperation with US oil firms that signed Chinese exploration contracts in disputed waters. Vietnamese blocks 133 and 134 cover half the zone leased to Crestone by China. China protested. In March 1997, Vietnam issued a protest about the Chinese Kantan 3 oil rig drill near Spratly Islands. The drilling was conducted offshore of Da Nang, in area Vietnam calls Block 113. The Block is located 64 nautical miles off Cam May cape in Vietnam, and 71 nautical miles off China's Hainan Island. The diplomatic protests were followed by the departure of Chinese rig. (...) (KEYUAN, 2009: 80-81).

Como se pode ver, o problema não é recente e o Vietnã também tentou explorar os recursos unilateralmente no passado. Em 2005, houve uma tentativa de iniciar um projeto para exploração conjunta dos hidrocarbonetos entre China, Filipinas e Vietnã, com o acordo para realizar pesquisas sísmológicas no MSC, denominado *Joint Marine Seismic Undertaking* (JMSU). Apesar das pesquisas terem sido realizadas, o projeto de exploração conjunta não prosseguiu, não sendo renovado pelos países participantes. Nas Filipinas recebeu fortes críticas da opinião pública, com a acusação de indícios de corrupção e de ser inconstitucional. Lee Lai To e Chen Shaofeng, porém, apontam outros fatores determinantes que desencadearam o término do projeto:

A case in point in the trilateral agreement among China, Vietnam and Phillipines to conduct seismic survey of the eastern part of the Spratlys, signed in 2005. By 2008, if not earlier, the first phase or "exploration phase" of the resources in the area has already been completed and the "development phase" is ready to begin. In a meeting with Philippine President Gloria Macapagal-Arroyo in Singapore in late 2007, Chinese Premier Wen Jiabao had expressed hope that further cooperation among the three states would continue. In this regard, Philippines Speaker Jose C. Venecia Jr Announced that the trilateral agreement should be expedited and completed só as to pave the way for exploratory oil drilling by oil companies of China, the Philippines, and Vietnam. The problem was that Antonio M Cailao, President of the Philippine National Oil Company, declared that his country would invoke "sovereignty rights" over area, giving it the authority to decide on which parties could eventually be involved in the project. In fact, he said that the Philippines would exert its sovereignty and that his government "will invoke its right to develop the oil/gas prospect because the area lies within its jurisdiction." If Manila is going insist on its sovereignty rights over the area, it does not augur well for continued joint development in the area. Likewise, the sovereignty issue created problems when China decided in late 2007 to set up Sansha City to govern the Paracels, Macclesfield Banks and Spratly. The decision sparked off unpredecided street demonstration against China in Vietnam. (SHAOFENG; TO, 2009:168)

Em 2011, líderes chineses já demonstravam preocupação com uma aliança do Vietnã com a Índia para a extração de petróleo e gás no MSC: “In 2011, the official mouthpiece of the ruling Chinese Communist Party (CCP) printed a blistering article declaring that the People’s Liberation Army Navy (PLAN) should use “every means possible” to stop India from engaging in oil exploration projects in South China Sea.” (SITARAMAN, 2016:403).

Os anos de 2011-2012 foram um período intenso para a cooperação energética entre Índia e Vietnã, com grandes investimentos da empresa petrolífera estatal indiana Oil National Gas Corporation Videsh Limited (ONGCVL) com aquisições em vários blocos:

India-Vietnam energy cooperation has substantially increased in recent years, encompassing joint oil and gas exploration activities in the South China Sea. India’s state-owned oil company, ONGC Videsh Limited (OVL) has so far invested approximately US\$ 360 million in the three acquired blocks namely 06.1, 127 and 128. India has invested US\$ 342.78 million in block 06.1 till March 2012; US\$ 68 million in block 127 till March 2010; and US\$ 49.14 million in block 128 till March 2012. Indian operations in extracting natural gas in Block 6.1 since 2003 in the region which is not under dispute continues from where it got two billion cubic metres (bcm) of gas in 2011-12 for its 45 percent participating interest. (MISHRA, 2014:05)

Em 2012, a China se opôs fortemente às pretensões indianas no MSC e, em 2014, continuava mantendo sua posição sobre a questão “In 2014, China also protested the India-Vietnam offshore oil exploration agreement by arguing that India was drilling in Chinese territorial waters.” (SITARAMAN, 2016:415). Desta forma, observa-se que o comportamento estratégico marítimo chinês, no incidente com a plataforma de petróleo Haiyang Shiyou 981, pode ter sido provocado e influenciado pela cooperação empreendida entre as petrolíferas indianas e vietnamitas no MSC.

Em 2013, Martin Murphy em seu comentário “Deepwater Oil Rigs as Strategic Weapons”, já refletia sobre a declaração polêmica do Presidente da CNOOC, Wang Yilin, ao afirmar que “as grandes plataformas em águas profundas são nosso território nacional móvel e uma arma”. (MURPHY, 2013:110, tradução nossa).

Para Murphy o comentário do presidente da CNOOC era preocupante, em razão de vários motivos: i) refletia uma pensamento mercantilista da elite chinesa, ii) a posição legal das plataformas petrolíferas é incerta, iii) o posicionamento das plataformas como uma arma seria semelhante à teoria das três guerras desenvolvida pelo Departamento de defesa norte-americano sobre o desenvolvimento militar chinês (de uma guerra psicológica, guerra midiática e guerra legal), e iv) também demonstraria os interesses nacionais chineses de controlar grande parte do MSC e realizar todos os esforços necessários. Neste sentido, a

cosmovisão das plataformas petrolíferas como arma poderia incentivar a China a utilizar a mesma estratégia em locais nos houvessem interesses semelhantes. Além disto, a declaração de Wang Yilin não seria condizente com as declarações anteriores da CNOOC defendendo o respeito a diferentes jurisdições (MURPHY, 2013:110-113).

Neste sentido, os pontos abordado por Murphy caracterizam que a estratégia de utilização da plataforma como um arma política para validar seus interesses marítimos, e desta forma, se enquadraria no contexto da “Strategy Cabbage”. Segundo alguns autores Beijing estaria utilizando uma estratégia multifacetada que tem sido batizada de “Strategy Cabbage” ou “Salami slicing” com a finalidade de gradativamente ampliar a legitimidade de suas reivindicações sobre o MSC:

As well, Chinese military officials have spoken of using a ‘cabbage island reclamation strategy’ (tianhai zaodao de baicai zhanlue 填海造岛的白菜战略) in the SCS, deploying civilian, military and police vessels in the waterway to create layers of Chinese legitimacy and security in the region, or wrapping up the SCS like a cabbage. These tactics have also been referred by critics as ‘salami slicing’ techniques, relying on minute measures in order to eventually create a fait accompli which would be difficult for other actors, including the United States, to challenge. (LANTEIGNE, 2016:99)

Logo, a China possivelmente não tem a extração destes recursos naturais como sua meta principal, mas sim pressionar os outros requerentes para fazerem concessões sobre os direitos de soberania e jurisdição. Como o próprio Murphy argumenta, os custos políticos para a possibilidade de a China extrair recursos, como petróleo e gás, da região superariam os benefícios econômicos que poderiam ser adquiridos:

For Beijing, the diplomatic costs of drilling in disputed zones, such as the Spratlys, against the wishes of the other claimants would likely substantially exceed the additional oil or gas production gained. In Collins and Erickson’s judgment, even a large new oil field producing 200,000 barrels per day or more in a disputed zone would not be worth drilling unilaterally if doing so catalyzed further development of anti-China regional security alignments (MURPHY, 2013:112).

A questão da plataforma petrolífera *Haiyang Shiyou 981* apareceu novamente em 2015 e 2016. Em 2015, segundo a CMSA (Chinese Maritime Safety Administration), a plataforma foi utilizada de 26 de junho a 20 de agosto de 2015, mas, desta vez, não localizada próxima às ilhas Paracels, e sim mais próxima das ilhas Hainan (KECK, 2015), evitando atritos, mas deixando os vietnamitas de sobreaviso. Em janeiro de 2016, o Vietnã se preocupou com a localização da plataforma petrolífera na área de sobreposição das fronteiras marítimas entre os dois países, mas a movimentação da plataforma petrolífera Haiyang Shiyou não alcançaria o nível de tensão do incidente anterior em 2014 (IVES, 2016), e o Vietnã pediria à China que retirasse a plataforma petrolífera desta região, mas o governo chinês continuaria a reforçar

que a plataforma petrolífera operava dentro de águas sobre jurisdição da China (IVES, 2016)

Em 3 de abril de 2016, a plataforma foi vista novamente, “ao sul da Ilha Hainan da China e a oeste dos Paracels. A China e a zona econômica exclusiva do Vietnã se sobrepõem nesta área, mas a plataforma está demonstradamente mais próxima do Hainan da China do que do Vietnã” (TIEZI, 2016, tradução nossa). Ainda assim, o Vietnã solicitou ao governo chinês que não realizasse atividades de perfuração próximas à região. “Vietnam requests China not to conduct drilling activities and to withdraw the HYSY 981 oil rig from this area” (HUNT, 2016b)”

O governo do Vietnã enfatizou que os dois governos ainda estão em negociação em torno da delimitação das fronteiras marítimas, pediu que a China retirasse a plataforma petrolífera Haiyang Shiyou 981 e que “não tomasse mais medidas unilaterais que complicassem a situação e contribuísse concretamente para a paz e a estabilidade no Mar do Leste” (TIEZZI, 2016).Aparentemente, a plataforma da CNOOC poderá ser utilizada no futuro como um ferramenta política para pressionar o Vietnã, ou talvez outros reivindicantes da região, ainda é incerto como os demais reivindicantes devem lidar com as incursões chinesas em suas ZEE, e como utilizar contramedidas para um comportamento estratégico marítimo mais assertivo chinês no futuro, se tais incidentes continuarem.

CONCLUSÃO

A invencibilidade reside na defesa: a possibilidade de vitória, no ataque. Defendemo-nos quando nossa força é insuficiente; atacamos quando ela é sobeja.

SUN TZU (General e estrategista chinês, 544-496 A.C.), *A arte da guerra*.

A cultura chinesa é rica em se expressar através da figura de linguagem conhecida como oximoros ou paradoxos, que através de palavras de sentido opostos, quando combinadas, se fundem num sentido único. Certamente esta visão é influenciada pela doutrina do Taoísmo que apresenta duas forças antagônicas que são encontradas na natureza e que lutam entre si - Yin (força negativa, feminina) e o Yang (força positiva, masculina) que se convergem no *Tao* (o caminho), que seria a força dual resultante desta combinação. Este tipo de pensamento permitiu que os chineses pudessem combinar ações e estratégias aparentemente antagônicas para desenvolver e por em prática modelos únicos dentro da realidade. O próprio desenvolvimento chinês, através do sistema político-econômico do “socialismo de mercado”, parece apontar um exemplo vívido do pensamento tradicional chinês.

Desta forma, durante esta dissertação, pôde-se observar que os estrategistas e líderes chineses enfrentaram com um quadro político bastante problemático nas disputas do MSC, o qual coloca a China em conflito de interesses com diversos atores da região como Taiwan, Malásia, Indonésia, Filipinas, Vietnã e Brunei. E, desta forma, utiliza estratégias diferenciadas que parecem até mesmo contraditórias em diferentes momentos. Às vezes, mais cooperativas; às vezes, mais conflitivas, mas tentando alcançar os mesmos objetivos políticos estratégicos, não perder sua posição nas disputas do MSC, ou seja, manter o statu quo.

Se por um lado, Beijing apresentar um posicionamento agressivo nas disputas do MSC tenderá a ser vista como uma ameaça potencial para outras nações da região. A imagem de desenvolvimento pacífico ruirá, seu comportamento poderá incentivar uma união entre os seus rivais e empurrará os Estados da região para um alinhamento mais próximo por intermédio de alianças militares com os EUA, ou talvez com outras grandes potências da Ásia Pacífico, como Índia ou Japão.

Se, por outro lado, seguir posicionamento leniente nas disputas do MSC poderá motivar ações mais agressivas dos estados reivindicantes, provavelmente buscando consolidar sua jurisdição e soberania nas águas e territórios contestados. Um comportamento chinês,

nesta orientação, provavelmente ameaçaria a estabilidade do poder do PCC, com duras acusações dos nacionalistas defendendo que seus líderes não tem protegido a integridade territorial e a soberania do povo chinês, incentivando, assim, revoltas populares numa China domesticamente insatisfeita. Com isto, a política de um “sonho de rejuvenescimento da nação chinesa” (ou conhecida como um “Sonho chinês”) também alcançaria seu ocaso.

Acresce-se que os líderes chineses já possuem diversos problemas externos para enfrentar, como sua rivalidade com o Japão; sua relação com uma Coreia do Norte nuclearizada e politicamente agressiva com outras potências (como EUA, Coreia do Sul e Japão); suas relações com Taiwan em torno da unificação; ou suas relações com os EUA, com uma presença militar mais atuante na Ásia e Pacífico. Além disso, no plano doméstico, a China tem enormes questões a resolver, em especial, a interiorização do desenvolvimento com uma consequente melhoria na distribuição de renda e a manutenção de seu crescimento econômico; demandas maiores de sua população por direitos políticos e sociais; bem como, garantir o fornecimento seguro, contínuo e estável de matérias-primas (como aço, soja, fertilizantes, cobre, bauxita, níquel, madeira, recursos haliêuticos, borracha entre outros) e recursos energéticos (como petróleo, gás e carvão).

Não é à toa que Deng Xiaoping tinha proposto em seu governo, muito tempo atrás, a política do “desenvolvimento conjunto e arquivar as disputas”. Especialistas, como M. Taylor Fravel, ao analisarem a política estratégica chinesa, nas disputas do MSC, expõem que a China segue, preferencialmente, uma estratégia de *delay*. O realismo defensivo parece reforçar esta visão ao classificar a China como um estado realista defensivo, que ainda utiliza algumas ações cooperativas para avaliar as intenções dos outros estados, embora a estrutura anárquica do sistema internacional incentive a desconfiança entre a China e as nações do Sudeste Asiático.

Apesar disso, as questões das disputas no MSC para a China são muito sensíveis e, qualquer ação de estado reivindicante nas disputas do MSC, desafiando mesmo que indiretamente o posicionamento chinês, incentiva medidas e reações por parte dos líderes chineses, com diferentes repercussões no sistema internacional. A China mantém-se consistente em sua política estratégica no MSC, alegando “soberania indiscutível” sobre os arquipélagos Pratas, Paracels, Spratlys e Macclesfield Bank. E, igualmente, os outros estados reivindicantes também não demonstram disposição para concessões no que tange à soberania e à jurisdição das águas e territórios contestados. Vale salientar, como Fravel lembra que a

China não discute sobre a soberania das águas e territórios contestados, apesar de considerar a possibilidade do desenvolvimento conjunto. Assim, a posicionamento chinês de “soberania indiscutível” sobre os rochedos no MSC é inaceitável à enorme maioria dos demandantes envolvidos com a questão.

Na perseverança dos diferentes atores no uso das mais distintas formas de projeção de poder, militar, diplomático-legal ou econômico, para alcançar, ainda que a longo prazo, seus objetivos políticos nas disputas no MSC, observa-se um nítido contraste do posicionamento estratégico, dividindo os atores em dois caminhos que se opõem.

De um lado, a China alega direitos históricos sobre as áreas em disputa com o emprego do mapa da “linha em forma de U” (ou dos “9 traços”, atualmente com 10 traços, mas anteriormente com 11). E, do outro lado, os atores que defendem a aplicação da CNUDM e do direito marítimo internacional (embora a China também tenha ratificado e defenda a vasta maioria dos artigos da CNUDM, colocou reservas em alguns de seus artigos que se chocam com seus interesses marítimos e com sua soberania).

Assim, observa-se, com a maior assertividade chinesa no MSC, uma tendência que tem lentamente ganhado mais força, nos últimos anos, entre a posição da China e de outros reivindicantes no MSC. Estes últimos defendem a invalidade legal do Mapa da “linha em forma de U” e da possibilidade da China pleitear direitos marítimos sobre as áreas contestadas. A posição destes países é a defesa do “direito internacional”, referendada por potências externas (EUA, Japão e Índia) favoráveis à multilateralização das disputas, o que possibilitaria maior influência na resolução da questão e no provável enfraquecimento do posicionamento chinês na mesa de negociações. Em 2013, as Filipinas entraram com um pedido na CIJ sobre a invalidade do Mapa da “linha em forma de U”, sendo que a Indonésia declarou a possibilidade de fazer um pedido similar e o Vietnã, quando no incidente da plataforma petrolífera *Haiyang Shiyou 981*, indicou a possibilidade de seguir o mesmo direcionamento.

Todavia, o medo da reação chinesa com os custos políticos associados numa provável deterioração da relação entre estes países e Beijing tem freado momentaneamente este posicionamento. Se materializado, poderia significar, no horizonte, obstáculos consideráveis dos direitos marítimos que a China afirma ter sobre os territórios e águas contestadas, ou mesmo a eliminação desses direitos no plano legal internacional. Um resultado que a China dificilmente estaria disposta a aceitar, podendo incentivar atitudes mais agressivas da China

nas disputas territoriais do MSC.

Como se observou na primeira parte desta dissertação, a China tem interesses fundamentais envolvendo o MSC. Primeiramente, as motivações históricas com um legado milenar de presença e controle sobre o MSC. Esta influência perdeu-se no “século de humilhações” e dos “tratados desiguais” em decorrência do poder marítimo das potências coloniais no século XIX. Porém, no século XX, a China tentou recuperar parte da sua influência sobre o MSC e os antigos ressentimentos históricos foram reforçados com os conflitos envolvendo China e Vietnã, em 1974 pelas Paracels e, em 1988, no conflito armado no Vietnã e China no arquipélago Spratly. E também o mal-estar entre China e Filipinas em 1994-95 ocorrido pela apreensão de *Mischief Reef* pelos chineses. Assim, como outras potências reivindicantes, a história de acirrada disputa pela região motiva emoções nacionalistas a respeito da soberania sobre os territórios e águas contestadas.

Em segundo lugar, a importância estratégica do MSC para Beijing é ampliada em decorrência da extrema dependência chinesa das rotas marítimas que cortam a região, seu crescimento econômico é mantido por uma enorme demanda por matérias-primas e recursos energéticos que, em sua maior parte, alcança as grandes megalópoles litorâneas da China atravessando o MSC.

Além disso, o litoral chinês é pouco profundo, enquanto que o MSC possibilita à frota de submarinos chineses maior capacidade de ocultação. A CNUDM, de 1982, aumentou o valor estratégico e a competição pelos territórios no MSC pois o Estado, que possuir algum território, conquista a possibilidade de ganhar direitos marítimos sobre área. Por exemplo, se um Estado tiver um território definido como “ilha” pela CNUDM, terá a possibilidade de obter uma ZEE de 200 milhas náuticas, mar territorial de 12 milhas náuticas e, desta maneira, podendo gerir os recursos (sejam vivos ou não) dentro da área.

Em terceiro, o potencial valor econômico das áreas em disputa no MSC. A possibilidade de encontrar reservas de hidrocarbonetos na região é um fator que amplia a rivalidade dos Estados da região, em especial entre China, Vietnã e Filipinas. Em geral, os países asiáticos apresentam um considerável déficit entre a produção e o consumo de petróleo e gás. Este déficit advém de uma crescente demanda energética em função do ritmo acelerado de crescimento de suas respectivas economias e da baixa disponibilidade doméstica. No caso chinês, a exploração de hidrocarbonetos pode representar uma adição importante na receita chinesa, embora relativa devido à elevada demanda chinesa. Por fim, a rica fauna marinha no

MSC possibilita, via atividades pesqueiras, empregabilidade, receitas e especialmente segurança alimentar para a maioria das cidades litorâneas.

Independentemente de a China procurar lutar em diversas frentes nas disputas do MSC, sua estratégia prioritária é tornar sua presença um fato consumado para os outros atores, através da consolidação das suas posições no Mar do Sul da China. E a sua estratégia marítima tem um papel fundamental na consecução desses objetivos políticos. É sua estratégia marítima, agregando suas capacidades navais numa diplomacia naval atuante acrescida das capacidades das embarcações civis (tanto das agências burocráticas de aplicação da legislação marítima quanto dos navios da milícia marítima chinesa), que permite a Beijing contestar as reivindicações de seus rivais, fortalecer sua soberania e jurisdição, além de criar uma área de legitimidade para suas afirmações no MSC.

A China somente pode fortalecer suas reivindicações se criar condições para manter uma presença contínua e sua administração efetiva sobre os territórios, seguindo o princípio do direito consuetudinário internacional conhecido como *uti possidetis* (direito de posse), indicando que tem legitimidade sobre um território em litígio aquele que ocupa efetivamente o território, exercendo seu controle político e militar sobre ele.

As ações chinesas caminham nesta direção com a instalação de ilhas artificiais; com a instituição de proibição de pesca em áreas contestadas; com a instituição de uma legislação doméstica de controle das águas e territórios contestados; com a construção de estações meteorológicas e guarnições nos territórios contestados. Acresce-se ainda o controle administrativo efetivo através da cidade de Sansha, assim como a possibilidade de atividades de busca e salvamento, as atividades turísticas, a maricultura, as patrulhas rotineiras realizadas pela PLAN e pelas agências estatais de aplicação da legislação marítima e a construção de abrigos para pescadores chineses, entre outras ações. Desta forma, não é aleatório afirmar que as atividades chinesas nas disputas do MSC estão voltadas para a aplicação e complementação de sua estratégia marítima, a qual tem como meta fortalecer suas reivindicações no futuro.

Neste contexto, de maneira geral, como se comportou a China estrategicamente nas disputas do MSC entre 2009-2016? A China foi mais assertiva neste período? A China tem seguido uma política expansionista nas disputas do MSC nos últimos anos?

É difícil defender que a China não tenha se comportado de maneira mais assertiva durante o período de 2009-2016 no MSC quando comparado com as duas décadas anteriores. Este período anterior foi denominado por alguns autores como a “era de ouro” das relações

entre China e outros atores da região ou também como “de-escalation” por Ralf Emmers, embora se possa alegar que durante período da nova assertividade chinesa a partir de 2009 outras nações também agiram de maneira assertiva, seja em resposta às ações chinesas.

No entanto, diversos incidentes comprovam uma maior assertividade marítima da China envolvendo questões concernentes ao MSC, em maior quantidade em um período relativamente curto de tempo e com características *sui generis*, i) como o incidente com o navio da marinha norte-americana *USS Impeccable*, em 2009, com a tentativa do corte do cabo sonar desta embarcação por navios chineses, ii) em 2010, com um variado número de incidentes provocados pelo maior patrulhamento das agências burocráticas chinesas de aplicação da legislação marítima com barcos do Vietnã e das Filipinas, iii) em 2011, com a tentativa de corte de cabo do navio de pesquisa vietnamita *Bin Minh02*, iv) em 2012, o incidente em *Scarborough Shoal*, no qual a China utilizou pressão diplomática e econômica contra as Filipinas, e v) em 2014-2016, o incidente com a plataforma petrolífera chinesa *Haiyang Shiyou 981* e embarcações vietnamitas. Desta maneira, seu comportamento estratégico marítimo foi eminentemente mais assertivo, embora sua política estratégica para as disputas do MSC tem características ambivalentes, tanto conflitivas quanto cooperativas.

Mas porque a China teria apresentado maior assertividade na sua política no MSC a partir de 2009? Autores realistas estruturais ofensivos tem argumentado que a nova assertividade chinesa é fruto da busca chinesa pela hegemonia na região e, assim, um maior controle do MSC. Além disto, seus líderes estavam mais confiantes com a perspectiva de declínio dos EUA na crise financeira global em 2008.

Como se observou nesta reflexão, os autores realistas estruturais defensivos apontam uma explicação diversa para a assertividade chinesa no Mar do Sul da China e discordam da explicação dos realistas ofensivos. Para realistas defensivos, como Raditio, a origem do comportamento chinês pode ser encontrada em causas sistêmicas, com base em uma percepção subjetiva errônea sobre o conflito de interesses entre os atores nas disputas do MSC, tidos como inconciliáveis, gerando um dilema de Segurança entre a China e alguns países do Sudeste Asiático.

Na perspectiva desta análise, o dilema de segurança entre a China e os países do Sudeste Asiático pode ter sido agravado em função da maior presença norte-americana nas disputas do MSC e da relação assimétrica entre China e os outros atores reivindicantes, dos efeitos da Crise financeira global na China a partir de 2009 e também maior competição pela

exploração dos recursos no Mar do Sul da China e de uma política o que aumentou os receios dos chineses que os estados do Sudeste asiático poderiam tentar alterar o status quo das disputas no Mar do Sul da China. Como a China ainda é uma potência em ascensão, com diversas vulnerabilidades domésticas, consideráveis problemas externos e interesses fundamentais no MSC, tende a reagir fortemente a interferências externas e a possibilidade de mudanças nas disputas do MSC, desta forma, empregando medidas mais duras para desincentivar ações dos atores tentar melhorar suas posições nas disputas.

Observa-se que a assertividade inicial chinesa com suas ações, em 2009-2011, recebeu respostas vigorosas do Vietnã e das Filipinas. E que estas respostas, somadas à forte presença militar com a política norte-americana do reequilíbrio, propiciaram uma assertividade chinesa ainda mais intensa na região, como o embate de *Scarborough Shoal* em 2012 e o incidente com a plataforma petrolífera chinesa *Haiyang Shiyou* em 2014-2016.

Estes dois exemplos são modelos relevantes da “nova assertividade chinesa” nas disputas do MSC, e também são modelos para se compreender o papel e a execução da estratégia marítima da China nestas disputas. Nos dois casos, a China utiliza suas capacidades navais militares e civis, de maneira conjunta e coordenada dentro da sua estratégia marítima eficiente, as três forças do Mar: a marinha, as agências de aplicação da legislação marítima e a milícia marítima chinesa. Mostram também que, embora Beijing faça utilização de uma diplomacia coercitiva nos dois casos, tem agido dentro de determinados limites, evitando a intensificação das disputas para um conflito de maior proporção com a finalidade de não perder a legitimidade nas disputas.

Beijing, por não estar disposta a perder posições no MSC, emprega uma gama variada de medidas para manter o status quo na disputa. O caso da plataforma petrolífera chinesa *Haiyang Shiyou 981*, em 2014-2016, com a China apresentando maior assertividade, com diversos barcos da guarda costeira vietnamita sendo danificados e seus ocupantes feridos pelos jatos de água das embarcações chinesas, pode ser visualizada como uma forma de pressionar o governo do Vietnã para não intensificar a exploração de petróleo na região e não buscar um alinhamento mais próximo com os EUA.

A China também escolheu utilizar a plataforma petrolífera *Haiyang Shiyou 981* precisamente próximo às ilhas Paracels (território que controla desde 1974) e não na região das ilhas Spratly, nas quais seus territórios e águas são disputados por diversos atores (Taiwan, Filipinas, Brunei, Malásia e Taiwan), evitando confrontar os interesses de outros

atores na região, ilustrando que a ação visava pressionar o governo do Vietnã.

E nos dois casos, a China manteve um canal aberto para dialogar com os dois Estados, tendo posteriormente utilizando medidas cooperativas para diminuir a tensão com a visita de Xi Jinping ao Vietnã em 2015 e retirando o embargo sobre a aproximação de pescadores filipinos a *Scarborough Shoal* depois da visita do presidente filipino Duterte a China em 2016.

Apesar de autores realistas ofensivos defenderem que a China estaria tendo um comportamento expansionista no MSC, esta hipótese não pode ser sustentada no cenário atual. O sistema internacional desincentiva ações expansionistas por parte de Beijing com os EUA mantendo forte presença militar na região e alianças militares com Filipinas e Vietnã. Além disso, os EUA podem contrabalançar facilmente o poder chinês através de outras marinhas poderosas na região como Coreia do Sul, Índia, Japão e Austrália.

Além disto, como a maioria dos territórios que não estão submersos já é ocupada pelos Estados reivindicantes, a China teria que empreender uma ação militar direta para tomar posse dos territórios, com prováveis consequências desfavoráveis para Beijing, como a possibilidade de conflito militar com os EUA, a deterioração da relação da China com membros da ASEAN (o que representaria sérios obstáculos para a integração econômica da China com ASEAN e incentivaria uma frente política unida contra a China). Igualmente, poderia iniciar um conflito com Estados do Sudeste Asiático, reforçaria a imagem da China como ameaça, criaria empecilhos para seu desenvolvimento econômico, poderia provocar seu isolamento político e acarretar perda de prestígio político, etc.

Embora territórios em grande parte submersos e não habitados como *Scarborough Shoal/Macclesfield Bank* sejam motivos de preocupação constante tanto do lado filipino quanto chinês (mesmo que ambos os lados tenham ratificado a Declaração de Conduta das Partes do Mar do Sul da China que veda ações unilaterais para construir novas instalações em áreas desabitadas no MSC), a China teme que Filipinas resolva se apossar de *Scarborough Shoal/Macclesfield Bank* incentivada por sua aliança militar com os Estados Unidos. E, de outro lado, as Filipinas temem que o crescimento das capacidades navais chinesas e sua ascensão no cenário internacional incentivem Beijing a construir uma ilha artificial em *Scarborough Shoal/Macclesfield Bank*. Os chineses bloquearam temporariamente o acesso a *Scarborough Shoal* a pescadores filipinos, desde o incidente em 2012 até a visita de Duterte a China em 2016, mas até o presente momento não se apossaram do território.

Em geral, pode-se notar, nesta análise, que a estratégia marítima chinesa, principalmente nos dois casos estudados, mostrou-se eficiente para atingir os objetivos políticos pretendidos pelo governo chinês nas disputas do MSC, alocada numa estratégia mais ampla de fortalecimento de suas reivindicações a longo prazo e de manutenção do statu quo nas disputas, além de desincentivar atividades dos outros estados reivindicantes no MSC. É interessante notar que, se Beijing se utiliza de uma diplomacia naval arriscada e mais assertiva em alguns casos específicos, por outro lado desenvolve iniciativas que ajudam a mitigar os efeitos nocivos de tal comportamento, providenciando medidas que estimulem a cooperação e maior interação econômica e política na região, com a Roda da Seda Marítima para o Século XXI com a finalidade de diminuir tensões e angariar aliados na região.

Se o Vietnã e as Filipinas tiveram inicialmente respostas mais firme ao comportamento mais assertivo de Beijing a partir de 2011, os altos custos políticos de manter uma política externa mais incisiva contra Beijing tem feito seus líderes políticos repensarem alguns pontos de suas ações. Na verdade, há uma tendência de que as potências menores reivindicantes procurem seguir uma estratégia de Hedge, procurando manter sua manobrabilidade política e autonomia frente a Beijing e Washington.

Outro ponto a ser destacado é que o governo norte-americano apresentou avanços táticos iniciais na aplicação da sua política do reequilíbrio, pois a assertividade chinesa no MSC incentivou que Estados como Filipinas e Vietnã procurassem maior contato com os EUA. Os Estados Unidos não possuem bases permanentes no MSC, mas avançaram acordos com as Filipinas para manterem presença militar em Subic Bay e na base aérea de Clark e navios da marinha americana têm realizado visitas à base militar em Cam Ranh Bay no Vietnã. Por outro lado, a credibilidade americana cai um pouco com atuação limitada dos EUA contra o embargo chinês a *Scarborough Shoal* e motivou aparentemente o presidente das Filipinas Duterte a procurar mudar a política externa filipina e promover ações buscando maior cooperação com a China. O Vietnã também tem seguido a doutrina dos três nãos, o que limita sobremaneira sua aproximação militar com os EUA e, além disto, tem uma ligação e dependência econômica muito forte com a China.

É muito difícil formular prospecções sobre a realidade geopolítica do MSC para os próximos anos. Muitos países, como Índia, Austrália, Coreia do Sul e Japão, preocupados com a assertividade chinesa na região, aumentaram e renovaram seus interesses no MSC. A China mantém sua posição de não multilateralizar as questões envolvendo as disputas no MSC e a

maioria dos Estados parece pouco inclinada a comprometer suas relações econômicas e políticas com a China.

Provavelmente, o relacionamento entre EUA e China é o fator de maior influência no encaminhamento das disputas no MSC. Como EUA e China resolverão seus atritos e como se comportarão, no futuro, nesta região? Como a China lidará com a política de primazia e poder naval americano? Os EUA manterão sua neutralidade nas disputas do MSC ou desenvolverão uma política mais assertiva? Ainda que as suspeitas recíprocas tenham sido ampliadas nos últimos anos, procurarão definir medidas voltadas para aumentar a segurança marítima e a estabilidade regional?

As disputas no MSC provavelmente continuarão na agenda de segurança dos atores da Ásia Pacífico e uma questão espinhosa, para os estudiosos, os riscos de um conflito armado devem ser sempre considerados nas disputas e a execução da estratégia marítima dos diversos atores envolvidos com as disputas do Mar do Sul da China ainda ocupará um papel relevante nas suas políticas.

REFERÊNCIAS

ABB, Pascal. Punish the Philippines, Forgive Vietnam? The South China Sea Disputes in the Eyes of Chinese Experts. In: FELS, Enrico e VU, Truong-Minh (Editores). **Power Politics in Asia's Contested Waters Territorial Disputes in the South China Sea**. Cham, Nova York: Springer, 2016. Pp.:139-157.

AGNIHOTRI, Kalesh K. Holistic Maritime Capacity Building: New “Route” to China's Rise, Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation. Vol.9 No. 1 (summer), 2013. Pp.:30-43.

BAALRUD, Ida Nerbu . **Chinese Nationalism and Regime Legitimacy A comparative case-study analysis of China's reaction to the 2010 Nobel Peace Prize** Dissertação (Mestrado em Ciência Política) ,Norwegian University of Science and Technology, Trondheim, Noruega, 2013. Disponível em: <https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/268660/645755_FULLTEXT01.pdf?sequence=1>. Acesso em: 25 de abril de 2016

BECKMAN, Robert. **Scarborough Shoal: Flashpoint for Confrontation or Opportunity for Cooperation?**. RSIS Commentaries No. 072, 2012. Pp.: 1-2. Disponível em: <<https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/CO12072.pdf>> Acesso em: 27 de Dezembro de 2016.

BERNARD, Leonardo. The right to fish and International Law in the South China Sea . The Journal of Political Risk. 7 de janeiro de 2016. Disponível em: <<http://www.jpolorisk.com/the-right-to-fish-and-international-law-in-the-south-china-sea/>> Acesso em: 13 de outubro de 2016.

BP. BP STATISTICAL REVIEW OF WORLD ENERGY, 64º Edição, 2015. Disponível em: <<https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2015/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf>> Acesso em: 28 de novembro de 2016.

BLASKO, Dennis J. “The 2013 Defense White Paper in Perspective”. In: **China Brief**, Vol. XIII, Issue 9, 2013. Pp.:06-10. Disponível em: <http://www.jamestown.org/uploads/media/cb_04_16.pdf> Acesso em: 20 de Julho de 2016.

BITZINGER, Richard A. Chapter 2: Recent Developments in Naval and Maritime Modernization in the Asia-Pacific: Implications for Regional Security. In: Saunders et al, **The Chinese Navy: Expanding Capabilities, Evolving Roles**. Washington D.C: National Defense University Press 2011. Pp.:23-40. Disponível em: <<http://ndupress.ndu.edu/Portals/68/Documents/Books/chinese-navy.pdf>> Acesso em: 20 de janeiro de 2014.

BONNET, François-Xavier. **Geopolitics of Scarborough Shoal**. Les Notes de l'Irased n°14 - Irased's Discussion Papers #14 . Pp.: 2-42. Disponível em: <[https://xa.yimg.com/kq/groups/78800683/42786499/name/Geopolitics_of_Scarborough_Shoal\(1\).pdf](https://xa.yimg.com/kq/groups/78800683/42786499/name/Geopolitics_of_Scarborough_Shoal(1).pdf)> Acesso em: 14 de Dezembro de 2016.

BRAND, Alexander e MC EWEN-FIAL, Susan. Navigating Stormy Waters: The Triangular Relationship between the United States, Vietnam and China and the South China Sea Disputes . In: FELS, Enrico e VU, Truong-Minh (Editores). **Power Politics in Asia's Contested Waters Territorial Disputes in the South China Sea**. Nova York: Springer, 2016. Pp.:247-270.

BOEHLER, Patrick. Just 14 factories targeted in Vietnam's anti-China protests belonged to mainland Chinese : Of 351 plants damaged in one province, just 14 are mainland Chinese-owned, official report says. South China Morning Post. 19 de maio de 2014. Disponível em: <<http://www.scmp.com/news/asia/article/1515912/few-factories-hit-vietnams-anti-china-riots-were-mainland-chinese-owned?page=all>> Acesso em: 15 de novembro de 2016.

BUSZYSKI, Leszek. **Chinese Naval Strategy, the United States, ASEAN and South China Sea** . Security Challenges, Vol.08, ,No.2. (Winter), 2012.Pp.:19-32.

CÁCERES, Sigfrido Burgos , Sarah. **China's Strategic Interests in the South China Sea: Power and Resources**. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2014.

CARRIÇO, Alexandre. **Grande estratégia e o «sonho da China» de Xi Jinping**, Relações Internacionais N.38 (Junho) 2013. Pp.:023-033. Disponível em <http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri38/n38a03.pdf>. Acesso em: 20 de julho de 2016.

CASTRO, Renato Cruz de. **China's Realpolitik Approach in the South China Sea Dispute: The Case of the 2012 Scarborough Shoal Stand-Off**. Artigo produzido para Conferência “Managing Tensions in the South China Sea” do Center for Strategic & International Studies, 2013. Pp.: 2-12. Disponível em: <https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/attachments/130606_DeCastro_ConferencePaper.pdf> Acesso em: 14 de Dezembro de 2016.

_____. The 2012 Scarborough Shoal stand-off from stalemate to escalation of the South China Sea dispute In: BUSZYNSKI, Leszek e ROBERTS, Christopher (Editores). **The South China Sea Dispute: Political, legal and regional perspectives**. Nova York: Routledge, 2015. Pp.:111-129

COLE, Bernard D. **Asian Maritime Strategies: Navigating Troubled Waters**. Annapolis: Naval Institute Press, 2003

COLE, Bernard D. Chapter 07: The PLAN Navy and “Active Defense”. In: FLANAGAN, Stephen J. e MARTI, Michael E. **The People's Liberation Army and China in Transition**. Washington D.C: National Defense University Press, 2003. Pp.:129-138 Disponível em: <<file:///home/flaviano/Downloads/ADA430961.pdf>> Acesso em: 20 de janeiro de 2014.

CHASE, Michael S. **China's Growing Naval Power**. Policy Memo: Progressive Policy Institute, 2010. Pp.:1-10. Disponível em: <<http://www.progressive.org/2010/12/china's-growing-naval-power/>> Acesso em: 20 de janeiro de 2014.

CHAISE et al. **O Tensionamento nas Relações entre a China e os Estados Unidos sob a Análise do Contencioso no Mar Meridional Chinês**, 20???.Sem numeração de página Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/XIII_cadn/o_tensionamento_nas_relacoes_entre_a_china_e_os_estados_unidos_sob_a_analise_do_contencioso_n_o_mar_meridional_chines> Acesso em: 13 de janeiro de 2017.

CHASE et al. **China's Incomplete Military transformation: Assessing the weaknesses of the People's Liberation Army (PLA)**. RAND Corporation: National Security Research Division, 2015. Disponível em:<http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR800/RR893/RAND_RR893.pdf> Acesso em: 20 de janeiro de 2016.

CHANG, Gordon G. Hillary Clinton Changes America's China Policy .FORBES. 20 de julho de 2010. Disponível em: <<http://www.forbes.com/2010/07/28/china-beijing-asia-hillary-clinton-opinions-columnists-gordon-g-chang.html>> Acesso em: 11 de janeiro de 2017

CHANG,Teh-Kuang. **China 's Claim of Sovereignty over Spratly and Paracel Islands: A Historical and Legal Perspective**. Case Western Reserve Journal of International Law , Vol.23, Issue 3. 1991. Pp.: 399-420. Disponível em: <<http://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1644&context=jil>>. Acesso em: 12 de janeiro de 2017

CHENG, Dean. **Sea Power and Chinese State: China's Maritime Ambitions**. Backgrounder (publicado pela The Heritage Foudation) No.2576 (July), 2011.Pp.:1-12.Disponível em: <https://thf_media.s3.amazonaws.com/2011/pdf/bg2576.pdf>. Acesso em: 12 de janeiro de 2017

CHENG Et al.**Berkshire Encyclopedia of China: Modern and Historic Views of the World's Newest and Oldest Global Power**. Volume 5. Massachusetts: Green Press Initiative, 2009.

CHIN, Chin Yoon. **Potential for conflict in the Spratlys Islands**. Dissertação (Mestrado em Artes em Estudos de Segurança)-Naval Postgraduate School, Monterrey, Califórnia, EUA, 2003. Disponível em: <http://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/6221/03Dec_Chin.pdf?sequence=1>. Acesso em: 20 de novembro de 2016

CHINESE BOATS EVACUATE CITIZENS FROM VIETANM AFTER PROTESTS. Bloomberg. 19 de maio de 2014. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-05-18/china-evacuating-citizens-as-vietnam-deters-anti-china-protests>> Acesso em: 15 de novembro de 2016.

CHINA DROPS ONLINE NOTICE OF OIL RIG LOCATION AFTER VIETNAM COMPLAINT. Reuters. 22 de janeiro de 2016. Disponível em: <<http://www.reuters.com/article/southchinasea-china-vietnam-idUSL3N1563PL>> Acesso em: 28 de dezembro de 2016

CHINA SAYS PHILIPPINES VIOLATING SOUTH CHINA SEA CODE. Reuters. 5 de maio de 2015. Disponível em: <<http://www.reuters.com/article/us-china-southchinasea-philippines-idUSKBN0NQ04320150505>> Acesso em: 15 de novembro de 2016.

CIA WORLD FACTBOOK. East & Southeast Asia: China, 2017. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>> Acesso em: 21 de Fevereiro de 2017.

COOK, Malcolm; FRAVEL, M. Taylor e KU, Julian G. *Freedom of Navigation Operations in the South China Sea Aren't Enough: The U.S. will need to do more if it's to stop Chinese Overreach*. Foreign Policy. 16 de Maio de 2016. Disponível em: <<http://foreignpolicy.com/2016/05/16/freedom-of-navigation-operations-in-the-south-china-sea-arent-enough-unclos-fonop-philippines-tribunal/>> Acesso em: 13 de setembro de 2016.

DENYER, Simon. China withdraws oil rig from waters disputed with Vietnam, but warns it could return. *The Washington Post*. 16 de julho de 2014 Disponível em: <https://www.washingtonpost.com/world/china-withdraws-oil-rig-from-waters-disputed-with-vietnam-but-warns-it-could-return/2014/07/16/51f584a0-6128-4cd4-bad0-cb547907be30_story.html?utm_term=.3842e349f934> Acesso em: 27 de dezembro de 2016.

DÍAZ, José Luis Plata. **Building or Breaking the Great Wall at Sea: The Rise of China and the Politics of Sea Lanes of Communication in the South China Sea.(2000-2014)**. Dissertação (International Master's Program in International Studies), National Chengchi University, Taiwan, 2014. Disponível em: <<https://nccur.lib.nccu.edu.tw/bitstream/140.119/68565/1/009101.pdf>>. Acesso em: 09 de outubro de 2016

DICKE, Vera e HOLBIG, Heike. **Rising Sino-Vietnamese Tensions in the South China Sea**. GIGA Focus, N°08 2014. Pp.: 1-8 . Disponível em: <http://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/40552/ssoar-2014-dicke_et_al-Rising_Sino-Vietnamese_tensions_in_the.pdf?sequence=1> Acesso em: 14 de Dezembro de 2016.

DING, J. , SHI, C.J. e WEINTRIT, A. **An Important Waypoint on Passage of Navigation History: Zheng He's Sailing to West Ocean**. TRASNAV: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation. Vol.1.,No.3, (september),2007.Pp.:285-293 Disponível:<http://www.transnav.eu/Article_An_Important_Waypoint_on_Passage_Ding,3.40.html>. Acesso em: 24 de julho de 2016

DYER, Geoff . Barack Obama says disputed islands covered by Japan pact. *Financial Times*. 23 de abril de 2014. Disponível em: <<https://www.ft.com/content/cf6f8304-cb2e-11e3-ba9d-00144feabdc0>> Acesso em: 27 de dezembro de 2016.

DOUGLAS, James. **Defensive Realism and Chinese Maritime Strategy** . Dissertação (Master of Arts). Victoria University of Wellington, Nova Zelândia, 2012. Disponível em: <<http://researcharchive.vuw.ac.nz/xmlui/bitstream/handle/10063/2511/thesis.pdf?sequence=2>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2016

DUTERTE IN CHINA: XI LAUDS 'MILESTONE' DUTERTE VISIT.. BBC News. *20 de outubro de 2012*. Disponível em: <<http://www.bbc.com/news/world-asia-37700409>> Acesso em: 28 de dezembro de 2016.

DUTTON, Peter. **Three Disputes and Three Objectives: China and South China Sea**. Naval War College Review, Vol. 64, No. 4 (Out.), 2011.Pp.:42-67.Disponível em: <<https://www.usnwc.edu/getattachment/feb516bf-9d93-4d5c-80dc-d5073ad84d9b/Three-Disputes-and-Three-Objectives--China-and-the>>. Acesso em: 26 de novembro de 2016

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. ANNUAL REPORT TO CONGRESS: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2015, 2015. Disponível em: <https://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2015_China_Military_Power_Report.pdf> Acesso em: 20 de novembro de 2015

EMBAIXADA DA REPÚBLICA SOCIALISTA DO VIETNÃ NA REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA. Viet Nam continues opposing China's illegal rig placement at UN, 2014. Disponível em: <<http://www.vietnambotschaft.org/viet-nam-continues-opposing-chinas-illegal-rig-placement-at-un/>> Acesso em: 23 de janeiro de 2017.

ERICKSON, Andrew. **The South China Sea's Third Force: Understanding and Countering China's Maritime Militia**. Testimony before the House Armed Services Committee Seapower and Projection Forces Subcommittee, 2016. Pp.:1-14. Disponível em: <<http://docs.house.gov/meetings/AS/AS28/20160921/105309/HHRG-114-AS28-Wstate-EricksonPhDA-20160921.pdf>> Acesso em: 07 de janeiro de 2016.

ERICKSON, Andrew e KENNEDY, Connor M. China's Maritime Militia. CNA Analysis and Solutions, 2016b. Pp.:1-27. Disponível em: <https://www.cna.org/cna_files/pdf/Chinas-Maritime-Militia.pdf> Acesso em: 07 de janeiro de 2017.

FESHARAKI et al. Oil in Asia and the Pacific: Production, Consumption, Imports, and Policy Options. Asia Pacific Issues, No.85 (Analysis from the East-West Center) 2008(Agosto).Pp.:1-12.Disponível em: <<http://www.eastwestcenter.org/sites/default/files/private/api085.pdf>>. Acesso em: 17 de fevereiro de 2017.

FELS, Enrico e VU, Truong-Minh. **Introduction: Understanding the Importance of the Disputes in the South China Sea**. In: FELS, Enrico e VU, Truong-Minh.(Editores) Power Politics in Asia's Contested Waters :Territorial Disputes in the South China. Nova York, 2016.Pp.:3-23.

FELSENTHAL, Mark and SPETALNICK, Matt. *Obama says U.S. commitment to defend Philippines 'ironclad'*. Reuters. 29 de Abril de 2014. Disponível em: <<http://www.reuters.com/article/us-philippines-usa-obama-idUSBREA3S02T20140429>> Acesso em: 13 de dezembro de 2016.

FRAVEL, M. Taylor. **Strong Borders, Secure Nation: Cooperation and Conflict in China's Territorial Disputes**. New Jersey: Princeton University Press, 2008.

_____. **China's Strategy in the South China Sea.** Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs. Vol. 33, Number 3, (Dezembro), 2011.Pp.:292-319

_____. Maritime Security in South China Sea and the Competition over Maritime Rights. In: CRONIN, Patrick M.(Editor). **Cooperation from Strength The United States, China and the South China Sea.** Center for a New American Security, (Janeiro), 2012.Pp.:33-

50.Disponível em:<https://s3.amazonaws.com/files.cnas.org/documents/CNAS_CooperationFromStrength_Cronin_1.pdf> Acesso em: 13 de fevereiro de 2017

FRIEDBERG, Aaron L. **The Sources of Chinese Conduct: Explaining Beijing's Assertiveness.** The Washington Quarterly , Vol. 37, issue 4, (Winter), 2015 .Pp.:133–150.Disponível:<http://www.iberchina.org/files/2016/foreign_policy_china_friedberg.pdf>. Acesso em: 22 de Fevereiro de 2017.

GENERAL ADMINISTRATION OF CUSTOMS PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2016:.Disponível em: <<http://english.customs.gov.cn/about/mission>> Acesso em: 28 de maio de 2015.

GLOSNY, Michael A. **Getting Beyond Taiwan? Chinese Foreign Policy and PLA Modernization.** Strategic Forum: National Defense University, INSS. No.261, 2011.Pp.:1-15.Disponível em:<<https://hsdl.org/?abstract&did=11008>> Acesso em: 28 de maio de 2016.

GOLDSTEIN, Lyle J.**Five Dragons Stirring Up the Sea: Challenge and Opportunity in China's Improving Maritime Enforcement Capabilities.**Newport:Center for Naval Warfare Studies, China Maritime Study, No.5 ,2010.Pp.:1-39.

_____.**Chinese Naval Strategy in the South China Sea:An Abundance of Noise and Smoke, but Little Fire.** Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs. Vol. 33, Number 3, (Dec.), 2011.Pp.:320-347

_____. **Chinese fisheries enforcement: Environmental and strategic implications.** Marine Policy ,vol. 40, 2013.Pp.: 187–193.Disponível em: <<http://digitalcommons.unl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1032&context=usnavyresearch>>. Acesso em: 08 de outubro de 2016.

GREITENS, Sheena Chestnut. **The U.S.-Philippine Alliance in a Year of Transition: Challenges and Opportunities.** Asian Alliances Working paper series, paper 5, 2016. Pp.: 1-9. Disponível em: <<https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/Paper-5.pdf>> Acesso em: 23 de janeiro de 2017.

HARTNETT, David M. e VELLUCI, Frederic. “Toward a Maritime Security Strategy: An Analysis of Chinese Views Since the Early 1990s”. In: SAUDERS Et al. **The Chinese Navy: Expanding Capabilities, Evolving Roles.** Washington: National Defense University Press, 2011.Pp.:81-108.

HATTENDORF, John B. **What is a Maritime Strategy?** Soundings, No.1 (outubro) , 2013.Pp.:1-10. Disponível em:

<<http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings%201%20-%20Hattendorf%20-%20What%20is%20a%20Maritime%20Strategy.pdf>> Acesso: 5 de setembro de 2016.

HAILONG, JU.**China's Maritime Power and Strategy:Historical, National Security and Geopolitics**. Singapura: China Social Sciences Press, 2015.

HANLING, Wang .**China's Stance on some Major Issues of the South China Sea**.In: CHACHAVALPONGPUN, Pavin (Edit.). Entering Uncharted Waters? ASEAN and the South China Sea.Singapura:Institute of Southeast Asian Studies 2014. Pp.:115-128

HAYTON, Bill. **The South China Sea: The Struggle for Power in Asia** .New Haven and London: Yale University Press, 2014.

HATTON, Celia e GRACIE, Carrie. Obama pledges Japan islands support as Asian tour begins. *BBC NEWS*. 23 de abril de 2014. Disponível em: <<http://www.bbc.com/news/world-asia-27116863>> Acesso em: 27 de dezembro de 2016.

HEYDARIAN, Richard Javad. **The US-Philippine-China Triangle: From Equi-balancing to Counter-Balancing amid the South China Sea Disputes** In: FELS, Enrico e VU, Truong-Minh (Editores).Power Politics in Asia's Contested Waters Territorial Disputes in the South China Sea. Nova York Springer, 2016. Pp.:337-357.

HOBSBAWM, Eric. **A Era dos Extremos: O breve século XX (1914-1991)**.São Paulo: Companhia das letras . 1995.

HOWARTH, Paul. **China's Rising Sea Power:The PLA Navy's Submarine Challenge** .London e New York: Routledge, 2006.

HUANG, Paul An-hao.**The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region : Origins, Development and Impact**. Tese (Doutorado em Ciência Política) – School of Social and Political Science, Faculdade of Art, The University of Melbourne, Austrália, 2009.Disponível em:<https://minervaaccess.unimelb.edu.au/bitstream/handle/11343/35256/1/24821_The%20Maritime%20Strategy%20of%20China%20in%20the%20Asia-Pacific%20Region%20by%20An-hao%20Huang%202009.pdf?sequence=1>.Acesso em: 15 de Janeiro de 2014.

HUNT, Katie. South China Sea: Court rules in favor of Philippines over China. CNN. 12 de julho de 2016. Disponível em: <<http://edition.cnn.com/2016/07/12/asia/china-philippines-south-china-sea/>> Acesso em: 28 de dezembro de 2016

HUNT, Katie. South China Sea: Vietnam says China moved oil rig into contested waters .CNN. 21 de janeiro de 2016b. Disponível em: <<http://edition.cnn.com/2016/01/20/asia/vietnam-china-south-china-sea-oil-rig/>> Acesso em: 13 de dezembro de 2016.

HODAL, Kate e KAIMAN, Jonathan .At least 21 dead in Vietnam anti-China protests over oil rig: Riots spread from south the central part of Vietnam as crowds set fire to industrial parks, sparked by rig in disputed territory.THE GUARDIAN. 15 de maio de 2014. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2014/may/15/vietnam-anti-china-protests-oil-rig-dead-injured>> Acesso em: 15 de novembro de 2016.

IVES, Mike. Vietnam Objects to Chinese Oil Rig in Disputed Waters. The New York Times. 20 de janeiro de 2016. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2016/01/21/world/asia/south-china-sea-vietnam-china.html>> Acesso em: 28 de dezembro de 2016

JONHSTON. Alastair Iain. **How New and Assertive Is China's New Assertiveness?** International Security, Vol. 37, No. 4. (Spring), 2013, Pp.: 7–48..Disponível em: <http://www.mitpressjournals.org/doi/pdf/10.1162/ISEC_a_00115>. Acesso em: 27 de Dezembro de 2017.

KAO, Shawn Shaw-fawn. **Scarborough Shoal Dispute, China's Assertiveness, and Taiwan's South China Sea Policy.** International Journal of China Studies Vol. 5, No. 1, (April), 2014. Pp.: 153-178. Disponível em: <<https://ics.um.edu.my/images/ics/IJCSV5N1/kao.pdf>> Acesso em: 14 de Dezembro de 2016.

KAPLAN, Robert D.**Asia's Cauldron: South China Sea and End of a Stable Pacific.**New York:Random House, 2014.

KHALID, Nazery. **Sea lines under strain, 2012.** Pp.:1-11.Disponível em: <<http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/uploads/sealinesunderstrain.pdf>>. Acesso em: 13 de julho de 2016.

KHANH, Vu Trong. China's Xi in Vietnam to Calm Troubled Waters : The two sides share similar ideologies and culture, but have drifted because of territorial disputes . The Wall Street Journal . 5 de novembro de 2015. Disponível em: <<https://www.wsj.com/articles/chinas-xi-in-vietnam-to-bridge-troubled-waters-1446714267>> Acesso em: 13 de dezembro de 2016.

KELLY, .Robert **The ' Pivot' and Its problems American foreign policy in Northeast Asia.** The Pacific Review. Vol.27, No.3, 2014. Pp.: 479-503.

KEYUAN, Zou. Cooperative development of oil and gas resources in the South China Sea In: BATEMAN, Sam e EMMERS, Ralf. (Editores).**Security and International Politics in the South China Sea: Towards a cooperative management regime.** Nova York: Routledge, 2009. Pp.:80-92.

KIRCHBERGER, Sarah.Evaluating Maritime Power: The Example of China In: FELS, Enrico; KREMER, Jan-Frederik e KRONENBERG, Katharina (Edit.). **Power in the 21 st Century : International Security and International Political Economy in a Changing World,** Berlin: Springer, 2012.Pp.:151-176

_____. **Assessing China's Naval Power: Technological Innovation, Economic Constraints, and Strategic Implications.** Heidelberg, Nova York, Dordrecht e Londres: Springer, 2015

KISSINGER, Henry. **Sobre a China.** trad. Cássio de Arantes Leite. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2011.

KUOK, Lynn . **The U.S. FON Program in the South China Sea A lawful and necessary response to China's strategic ambiguity.** East Asia Policy Paper 9.(jun.), 2016..Pp.:1-30.Disponível em: <<https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/The-US-FON-Program-in-the-South-China-Sea.pdf>>. Acesso em: 2 de julho de 2016.

LANTEIGNE, Marc. The South China Sea in China's Developing Maritime Strategy In: FELS, Enrico e VU, Truong-Minh (Editores). **Power Politics in Asia's Contested Waters Territorial Disputes in the South China Sea.**Nova York: Springer, 2016. Pp.:97-115.

LE MIÈRE, , Christian e RAINE, Sarah. **Regional Disorder: The South China Sea Disputes.**Nova Iorque: The International Institute for Strategic Studies-Routledge, 2013.

LEN, Christopher. **China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access New Silk Road.** Maritime Affairs, Vol.11 No.1, 2015.Pp.:1-18.

LI, Nan .The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From "Near Coast"and "Near Seas" to "Far Seas"IN: SAUDERS Et al. **The Chinese Navy: Expanding Capabilities, Evolving Roles.** Washington: National Defense University Press, 2011.Pp.:109-140.

LO, Chin~Kin. **China's Policy Towards Territorial Disputes** Nova Iorque: Routledge, 1989.

LONGO, Airton Ronaldo. **O Debate em Busca do Consenso-As Negociações para os Termos Finais da Convenção da Jamaica.**In: BEIRÃO, André Panno e PEREIRA, Antônio Celso Alves (organizadores).Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar. Brasília:Fundação Alexandre de Gusmão, 2014.Pp.:67-125.Disponível em: <http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf>. Acesso em: 2 de julho de 2016.

LORD, Carnes. "China and Maritime Transformations" In:ERICKSON, Andrew S., GOLDSTEIN, Linda e LORD, Carnes (edit.) **China Goes To Sea: Maritime Transformation in Comparative Perspective.** Anapolis :publicação conjunta do China Maritime Studies Institute e Naval Institute Press, 2009.Pp.:426-456.

GUOXING, JI SLOC Security in the Asia Pacific. Center Ocassional Paper Asia-Pacific Center for Security Studies, 2001.Disponível em: <<http://apcss.org/Publications/Ocassional%20Papers/OPSloc.htm>>. Acesso em: 5 de outubro de 2016.

KECK, Zachary. South China Sea Boils: China Sends Oil Rig Near Vietnam Again. The National Interest . 26 de junho de 2015. Disponível em: <<http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/south-china-sea-boils-china-sends-oil-rig-near-vietnam-again-13200>> Acesso em: 13 de

dezembro de 2016.

MACDONALD, Adam P. **China's Maritime Strategy: A Prolonged Period of Formulation** .Canadian Naval Review , Vol.8 , Nº4 (Winter) , 2013.Pp.:9-13

MANYN et al. **Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" Toward Asia**, CRS Report for Congress Prepared for Members and Committees of Congress, R42448, 2012.Pp.:01-29.Disponível em: <www.dtic.mil/get-tr-doc/pdf?AD=ADA584466> Acesso em: 10 de novembro de 2016.

MAOLING, Xiong; MA, Yujie e YANNA, Le. Spotlight: Xi's Vietnam, Singapore tour sets paradigm for new model of int'l relations.Xinhua.10 de novembro de 2015.Disponível em :<http://news.xinhuanet.com/english/2015-11/10/c_134801143.htm>.Acesso em:21 de janeiro de 2017.

MCDONOUGH, David S. Unveiled: China's New Naval Base in the South China Sea. The National Interest. 20 de Março de 2015. Disponível em: <<http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/unveiled-chinas-new-naval-base-the-south-china-sea-12452>> Acesso em: 13 de setembro de 2016.

MCVADON, Eric A. "China's Navy Today: Looking toward Blue Water" In:ERICKSON, Andrew S., GOLDSTEIN, Linda e LORD, Carnes (edit.) **China Goes To Sea: Maritime Transformation in Comparative Perspective**. Anapolis :publicação conjunta do China Maritime Studies Institute e Naval Institute Press, 2009.Pp.:374-400.

MEARSHEIMER, John J. **The False Promise of International Institutions**. International Security. Vol.19. No.3 (winter), 1995. Pp.:5-49

_____. **Structural Realism** In: DUNNE, Tim, KURKI, Milja e SMITH, Steve.(Editores). International Relations Theories: Discipline and Diversity. Oxford: Oxford University Press, 2013. Pp.: 77-94.

MIGJIANG, Li. **The Changing Contexts of China's Policy on the South China Sea Dispute**. In: CHACHAVALOPONGPUN, Pavin(Editor). Entering Uncharted Waters?ASEAN and the South China Sea.Singapore:Institute of Southeast Asian Studies, 2014.Pp.:129-150.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA- Position Paper of the Government of the People's Republic of China on the Matter of Jurisdiction in the South China Sea Arbitration Initiated by the Republic of the Philippines, 2014. Disponível em:<http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1217147.shtml> Acesso em: 23 de novembro de 2016.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA- Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Remarks on Freedom of Navigation and Over-flight in the South China Sea Discussed at the Shangri-La Dialogue, 2016.Disponível em:<http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1369692.shtml> Acesso em: 23 de novembro de 2016.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. Statement of the Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China on the Award of 12 July 2016 of the Arbitral Tribunal in the South China Sea Arbitration Established at the Request of the Republic of the Philippines, 2016b. Disponível em: <http://www.fmprc.gov.cn/nanhai/eng/snhwtlcwj_1/t1379492.htm> Acesso em: 23 de janeiro de 2017.

MISHRA, Rahul. **India-Vietnam: New Waves of Strategic Engagement**. Indian Council of World Affairs, 2014. Pp.: 1-11. Disponível em: <http://www.icwa.in/icwa_hindi/pdfs/IBindiavietnam.pdf> Acesso em: 14 de Dezembro de 2016.

MURPHY, Martin. **Deepwater oil rigs as strategic weapons**. Naval War College Review, Vol. 66, No. 2, (Spring), 2013. Pp.:110-114. Disponível em: <<https://www.usnwc.edu/getattachment/3453d037-02ec-48e6-a6b3-d710e21c2e89/Deepwater-Oil-Rigs-as-Strategic-Weapons.aspx>> Acesso em: 14 de Dezembro de 2016.

NOSS, Tom. **Danger to the environment**. In: KIVIMAKI, Timo (editor). War or Peace in the South China Sea. Copenhagen: Nordic Institute of Asian Studies, 2002. Pp.:43-53.

NYE, Joseph S., Roberto. **Soft Power**. Foreign Affairs, Vol.80, 1990. Pp.:153-171. Disponível em: <<http://faculty.maxwell.syr.edu/rdenever/PPA-730-27/Nye%201990.pdf>>. Acesso em: 19 de maio de 2015

ODOM, Jonathan G. Hom the US. FON Program is lawful and legitimate. Asian Maritime Transparency Initiative. 30 de Outubro de 2015. Disponível em: <<https://amti.csis.org/how-the-u-s-fon-program-is-lawful-and-legitimate/>> Acesso em: 13 de setembro de 2016.

OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE, China's PLA Navy 2015: New Capabilities and Missions for the 21st Century, 2015. Disponível em: <http://www.oni.navy.mil/Intelligence_Community/china_media/2015_PLA_NAVY_PUB_In_tractive.pdf> Acesso em: 28 de Maio de 2015.

PEREIRA, Rui Pedro Reis. **A Questão do Mar do Sul da China no Contexto das Relações entre a China e os Países ASEAN**. Nação e Defesa. N.º 109 - 2.ª Série. (Outono), 2004. pp. 97-122. Disponível em: <http://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1350/1/NeD109_RuiPedroReisPereira.pdf>. Acesso em: 15 de dezembro de 2016

PERMANENT MISSION OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM TO THE UNITED NATIONS. Contents of the International Press Conference on developments in the East Sea, 2014. Disponível em: <<http://www.vietnam-un.org/en/news.php?cid=3&id=230>> Acesso em: 23 de janeiro de 2017.

PERRY, John Curtis. Imperial China and the Sea. In: HOLMES, James R. e YOSHIHARA, Toshi (edit.). **Asia Looks Seaward: Power and Maritime Strategy**. Connecticut: Praeger Security international, 2008. Pp.17-31

PHILIPPINES STANDS BY REJECTION OF BEIJING'S CLAIMS TO SOUTH CHINA SEA: DEFIANT BENIGNO AQUINO III SAYS ARBITRATION CASE AT THE HAGUE IS AN ATTEMPT TO DEFEND MANILA'S SOVEREIGNTY. .The Guardian. *31 de março de 2014*. (B) Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2014/mar/31/philippines-beijing-south-china-sea-benigno-aquino-arbitration>> Acesso em: 28 de dezembro de 2016.

RADITIO,Klaus Heinrich. **China`s Shifting Behaviour in the South China Sea: A Defensive Realist Perspective**. American Journal of Chinese Studies, Vol.22, No.02, 2015.Pp.:309-328.

RAHMAN, Christopher. **The rise of China as regional maritime power: strategic implications for a new century**. Tese de Doutorado – Centre for Maritime Policy, University of Wollongong, Austrália, 2003. Disponível em: <<http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1991&context=theses>>. Acesso em: 21 de dezembro de 2015

RANADE,Jayadeva.**China`s Defense White Paper 2013** , IPCS special Commentary, 2013.Pp.:1-4.Disponível em:<http://www.ipcs.org/pdf_file/articles/SC-DefenceWhitePaper.pdf> Acesso em: 27 de julho de 2016.

REPUBLIC OF CHINA (TAIWAN). Position Paper on ROC South China Sea Policy, 2016.Disponível em: <<http://maritimeinfo.moi.gov.tw/marineweb/UpLoad/UFile/0000001997/Position%20Paper%20on%20ROC%20South%20China%20Sea%20Policy.pdf>> Acesso em: 23 de 13 de Fevereiro de 2017.

REPÚBLICA POPULAR DA CHINA. **China`s National Defense in 2008**. Disponível em: <http://www.china.org.cn/government/whitepaper/node_7060059.htm> Acesso em: 20 de novembro de 2015.

_____.**China`s National Defense in 2010**. Disponível em: <http://www.china.org.cn/government/whitepaper/node_7114675.htm> Acesso em: 20 de novembro de 2015

_____. **The Diversified Employment of China`s Armed Forces**, 2013. Disponível em:<http://www.nti.org/media/pdfs/China_Defense_White_Paper_2013.pdf> Acesso em: 20 de novembro de 2015

_____. **China Military Strategy**, 2015. Disponível em: <http://www.china.org.cn/government/whitepaper/node_7114675.htm> Acesso em: 20 de novembro de 2015

RODEL, Cesar Cauduro. **Águas conflituosas, Águas perigosas:A Disputa Sino-Americana no Mar Sul da China**. 2012. Dissertação (Pós-graduação em Relações Internacionais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/67475/000873219.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 20 de novembro de 2015

ROY, Nalanda. ***Managing Conflict in Troubled Waters: The Case of The South China Sea***. Dissertação (Doctor of Philosophy Graduate Program in Global Affairs) - Graduate School-Newark Rutgers, The State University of New Jersey, EUA, 2013. Disponível em: <<http://dga.rutgers.edu/sites/default/files/uploads/2012/10/Managing-Conflict-in-Troubled-Waters-The-Case-of-the-South-China-Sea.pdf>>. Acesso em: 20 de agosto de 2013.

ROOD, Harold W. “**China's Strategical Geography and its Consequences**”.In: CHAU, Donovan C e KANE, Thomas M. *China and International security: History, Strategy, and 21st-Century Policy*. Volume 1, 2014 .Pp.:1-18.

ROGERS, Will. **Finding Common Ground: Energy, Security and Cooperation in the South China Sea. East and South China Seas**. Bulletin 09, (February), 2013.Pp.:1-11. Disponível em: <https://www.files.ethz.ch/isn/159929/CNAS_bulletin_Rogers_CommonGround.pdf>. Acesso em: 17 de novembro de 2016

ROSENBERG, David. **Fisheries management in the South China Sea** In: BATEMAN, Sam e EMMERS, Ralf (editores). *Security and International Politics in South China Sea: Towards a cooperative management regime*. Nova York: Routledge, 2009. Pp.:61-79.

ROSS, Robert S. **The 1995-96 Taiwan Strait Confrontation: Coercion, Credibility, and the Use of Force** .*International Security* , Vol.25, No.02, 2000(Outono).Pp.:87-123. Disponível em: <<http://people.duke.edu/~niou/teaching/Ross.pdf>>. Acesso em: 05 de julho de 2016.

_____. **China's Naval Nationalism Sources, Prospects, and the U.S. Response**. *International Security* , Vol.34, N 02, 2009. Pp.:46-81. Disponível em: <<https://www.ou.edu/uschina/texts/Ross.2009.NavalNat.IS.pdf>>. Acesso em: 05 de julho de 2016.

_____. **The Problem With the Pivot : Obama's New Asia Policy Is Unnecessary and Counterproductive**. *Foreign Affairs*, Vol.91, N 06, (Novembro/Dezembro), 2012. Pp.:70-82. Disponível em: <<http://www.sipri.org/yearbook/2014/files/sipri-yearbook-2014-resumen-en-espanol>>. Acesso em: 04 de março de 2017.

RUSCHEINSKI, Stephen J. **China's Energy Security and the South China Sea**. Dissertação (Master of Military Art and Science General Studies), B.S., University of Illinois at Urbana-Champaign, EUA, 2002. Disponível em: <<http://library.uoregon.edu/ec/e-asia/read/energy-south.pdf>>. Acesso em: 29 de novembro de 2016

SAMUELS, Marwyn. **Contest for the South China Sea**. Abingdon: Routledge, 2005.

S.C.S, R.C e T.B .So long, and thanks for all the naval bases. *The economist*. 28 de abril de 2014. Disponível em: <<http://www.economist.com/blogs/banyan/2014/04/barack-obama-s-asian-tour>> Acesso em: 27 de dezembro de 2016.

SCHOFIELD, Clive. **Adrift on complex waters: geographical, geopolitical and legal dimensions to the South China Sea disputes**. Pp:23-44 In: BUSZYNSKI, Leszek e

ROBERTS, Christopher B. *The South China Sea Maritime Dispute: Political, legal and regional perspectives*. Nova York. Routledge, 2015.

SEVERINO, Rodolfo C. **Preventing Conflict in the South China Sea**. In: CHACHAVALPONGPUN, Pavin. *Entering Uncharted waters? ASEAN and the South China Sea*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2014. Pp.:3-14.

SHAMBAUGH, David. **China Engages Asia: Reshaping the Regional Order**. *Internacional Security*, Vol.29.Nº3(Winter 2004), 2005. Pp.:64-99.

_____. **Coping with a Conflicted China**. *The Washington Quarterly*. Vol.34 nº 1(Winter), 2011. Pp.:7-27

_____. **China Goes Global: The Partial Power**. New York: Oxford University Press, 2013.

SHULONG. Chu. *China's View on U.S Policy in the South China Sea* In: HIEBERT, Murray; NGUYEN, Phuong e POLING, Gregory B. **Perspectives on the South China Sea: Diplomatic, Legal, and Security Dimensions of the Dispute**. Center for Strategic & International Studies (Set.), 2014.

SHIRK, Susan L. **China Fragile Superpower**. New York: Oxford University Press, 2007.

SIPRI. **SIPRI Yearbook 2014: Armaments, Disarmament and International Security**. Resumen en espanol. Oxford: Oxford University Press, 2014. Disponível em: <<http://www.sipri.org/yearbook/2014/files/sipri-yearbook-2014-resumen-en-espanol>>. Acesso em: 5 de junho de 2014.

SITARAMAN, Srinii. *Rising Chinese Power and Territorial Assertiveness in the South China Sea: India-Vietnam Strategic Partnership as a Counterbalancing Endeavor*. In: FELS, Enrico e VU, Truong-Minh (Editores). **Power Politics in Asia's Contested Waters Territorial Disputes in the South China Sea**. Nova York: Springer, 2016. Pp.:403-423.

STUARDES, Milton. *Chinese rig escalates tension between China and Vietnam*. VESSEL FINDER. 12 de Maio de 2014. Disponível em: <<https://www.vesselfinder.com/news/2070-Chinese-rig-escalates-tension-between-China-and-Vietnam>> Acesso em: 28 de dezembro de 2016

SWAINE, Michael D. e TELLIS, Ashley J. **Interpreting China's Grand Strategy: Past, Present and Future**. Washington D.C: RAND, 2000

TAFFER, Andrew. **State Strategy in Territorial Conflict: A Conceptual Analysis of China's Strategy in the South China Sea**. *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*. Vol. 33, Number 3, (December), 2011. Pp.:85-108

TANG, Shipping. **A Theory of Security Strategy for Our Time: Defensive Realism**. Nova York: Palgrave Macmillian, 2010.

TALIAFERRO, Jeffrey W. **Security Seeking under Anarchy-Defensive Realism Revisited**. International Security, Vol. 25 No.03 (Winter), 2000.Pp.:121-161.

TILL, Geoffrey. **Sea Power: A Guide for Twenty-First Century**. London: Frank Cass, 2004

THRALL, Lloyd. **The Relationship between Natural Resources and Tensions in China's Maritime Periphery**. RAND corporation CT-385 (Testimony), 2013.Pp.:1-11.Disponível em: <http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/testimonies/CT300/CT385/RAND_CT385.pdf> . Acesso em: 2 de julho de 2016.

TO, Lee Lai e SHAOFENG, Chen. China and joint development in the South China Sea: an energy security perspective In: BATEMAN, Sam e EMMERS, Ralf. (Editores).**Security and International Politics in the South China Sea: Towards a cooperative management regime**. Nova York: Routledge, 2009. Pp.:155-171.

TOMÉ, Luís José Rodrigues Leitão.**A Geopolítica e o Complexo de Segurança na Ásia Oriental: Questões Teóricas e Conceptuais**. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) - Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra, Portugal, 2010. Disponível em: <http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/title/geopolitica-complexo-seguran%C3%A7a-na-asia-oriental-quest%C3%B5es-teoricas_conceptuais_/id/521_06419.html>. Acesso em: 20 de agosto de 2013.

TONNESSON, Stein. An International History of the Dispute in the South China Sea .EIA Working Paper, No. 71, 2001.Pp.:1-24.Disponível em: <<http://www.cliostein.com/documents/2001/01%20rep%20eai.pdf>>. Acesso em: 11 de Janeiro de 2017.

_____. The Paracels: The “other” South China Sea Dispute. Asian Perspective, Vol.26, No.04, 2002a.Pp.:145-169.Disponível em: <<http://www.cliostein.com/documents/2002/02%20paracels.pdf>>. Acesso em: 13 de Fevereiro de 2017.

_____. The History of the Dispute. In: KIVIMAKI, Timo (editor).War or Peace in the South China Sea.Copenhagen:Nordic Institute of Asian Studies, 2002b.Pp.:6-23.

_____. The Economic Dimension: Natural Resources and Sea Lanes. In: KIVIMAKI, Timo (editor).War or Peace in the South China Sea.Copenhagen:Nordic Institute of Asian Studies, 2002c.Pp.:54-61.

_____. **The South China Sea in the Age of European Decline**. Modern Asian Studies.Vol.40. Issue 01, 2006. Pp.:1-57.Disponível em: <http://tailieu.tapchithoidai.org/SouthChinaSea_Tonnesson.pdf>. Acesso em: 03 de setembro de 2016.

TIEZZI, .Vietnam to China: Move Your Oil Rig out of the South China Sea : China's HYSY 981 is once again operating near the Gulf of Tonkin, to Vietnam's dismay.The Diplomat .09 de abril de 2016. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2016/04/vietnam-to-china-move->

your-oil-rig-out-of-the-south-china-sea/> Acesso em: 13 de dezembro de 2016

TOWNSHEND, Ashley. Duterte deal with China over Scarborough Shoal exposes US failure. CNN. 31 de outubro de 2016. Disponível em: <<http://edition.cnn.com/2016/10/31/opinions/philippines-china-us-scarborough-shoal-south-china-sea/>> Acesso em: 28 de dezembro de 2016

TZU, SUN. **A Arte da Guerra**. 10^o edição. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

US ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. South China Sea, 2013. Disponível em: <https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/regions_of_interest/South_China_a_Sea/south_china_sea.pdf> Acesso em: 17 de novembro de 2016

US ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. China, 2015. Disponível em: <https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/China/china.pdf> Acesso em: 17 de novembro de 2016

UNESCO. National Ocean Policy. The Basic Texts from: Australia, Brazil, Canada, China, Colombia, Japan, Norway, Portugal, Russian Federation, United States of America. Paris: UNESCO. (IOC Technical Series, 75. Law of the Sea Dossier 1), 2007. Disponível em: <http://www.ioc-unesco.org/images/stories/LawoftheSea/Documents/NationalOceanPolicy/nop%20web.pdf>.> Acesso em: 12 de dezembro de 2014

UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE- BUREAU OF OCEANS AND INTERNATIONAL ENVIRONMENTAL AND SCIENTIFIC AFFAIRS: Limits in the Seas , No. 143 , China: Maritime Claims in the South China Sea, 2014. Pp.:1-24 Disponível em: <<https://www.state.gov/documents/organization/234936.pdf>> Acesso em: 23 de novembro de 2016.

UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE- Freedom of Navigation Program (Fact Sheet), 2015. Disponível em: <[http://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/gsa/cwmd/DoD%20FON%20Program%20--%20Fact%20Sheet%20\(March%202015\).pdf](http://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/gsa/cwmd/DoD%20FON%20Program%20--%20Fact%20Sheet%20(March%202015).pdf)> Acesso em: 23 de novembro de 2016.

THE WORLD BANK. Military expenditure (% of GDP). 2015. Disponível em: <<http://data.worldbank.org/indicator/MS.MIL.XPND.GD.ZS>> .Acesso em: 5 de junho de 2015.

VALENCIA, Mark J. China and the Freedom of Navigation :A “might makes right” approach is hardly a shining example to others. The Diplomat. 23 de março de 2016. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2016/03/china-and-the-freedom-of-navigation/>> Acesso em: 11 de janeiro de 2017

VIETNÃ PRENDE 500 PESSOAS EM PROTESTO CONTRA PLATAFORMA CHINESA: GRUPO INVADIU FÁBRICAS DA CHINA EM ZONA INDUSTRIAL. MAIS DE 10 INSTALAÇÕES FORAM INCENDIADAS: ZONA MARÍTIMA É DISPUTADA. G1. 14 de maio de 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2014/05/vietna-prende-500-pessoas-em-protesto-contraplataforma-chinesa.html>> Acesso em: 15 de novembro de

2016.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **Conseqüências Estratégicas para uma Marinha de Águas Marrons**. Revista da Escola de Guerra Naval, no 16 (2010), Pp. 7-20. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/355/271>>. Acesso em: 03 de setembro de 2016.

VAISE, Maurice. **As Relações Internacionais a partir de 1945**. São Paulo: WMF Martins Fontes. 2013.

WADE, Geoff. **The Zheng He Voyages: A Reassessment**. Asia Research Institute, Working Paper Series N.31, 2004. Pp.: 1-27. Disponível em: <http://www.ari.nus.edu.sg/wps/wps04_031.pdf>. Acesso em: 24 de novembro de 2015

WALTZ, Kenneth N. **Teoria das Relações Internacionais**. Lisboa: Gradiva, 2002.

WEI, Yang. Admiral **Zheng He's Voyages to the "West Oceans"**. Maritime Asia, vol.19 (2), 2014, Pp.: 26-30. Disponível em: <<http://aas2.asian-studies.org/EAA/EAAArchives/19/2/1287.pdf>>. Acesso em: 24 de novembro de 2015

WOOD, Michael. **Chinese Maritime Power-Is Increase in China's Maritime Power Internally Consistent with China's National Interests and Foreign Policy or Cause for Concern?** Seaford House Paper. Royal College of Defense Studies, 2012. Pp.: 1-39. Disponível em: <<http://www.da.mod.uk/Publications/category/90/chinese-maritime-power-is-the-increase-in-chinas-maritime-power-internally-consistent-with-chinas-national-interests-and-foreign-policy-or-cause-for-concern-13937>>. Acesso em: 24 de novembro de 2015

XIE, Zhihai. **China's Rising Maritime Strategy: Implications for its territorial disputes**. The Journal of Contemporary China Studies, Vol.3 No.2, 2014. Pp.: 111-124. Disponível em: <<http://china-waseda.jp/wp-content/uploads/2015/10/Vol3-No2-2014.pdf>>. Acesso em: 24 de novembro de 2015

YAHUDA, Michael. **China's New Assertiveness in the South China Sea**. Journal of Contemporary China, Vol. 22, No. 81, 2013. Pp.: 446-459

YANG, Zewei. **The Freedom of Navigation in the South China Sea: An Ideal or a Reality?** Beijing Law Review, Vol.03, No.3, (September) 2012. Pp.: 137-144. Disponível em: <http://file.scirp.org/pdf/BLR20120300009_49044726.pdf>. Acesso em: 7 de outubro de 2016.

YOON, Sukjoon. **Implications of Xi Jinping's "True Maritime Power"**. Naval War College Review, vol.68, N°3.(Summer), 2015. Pp.: 40-63. Disponível em: <<https://www.usnwc.edu/getattachment/ba167f94-2a54-47e9-9d9c-62829f36b611/Implications-of-Xi-Jinping-s--True-Maritime-Power-.aspx>>. Acesso em: 13 de outubro de 2016.

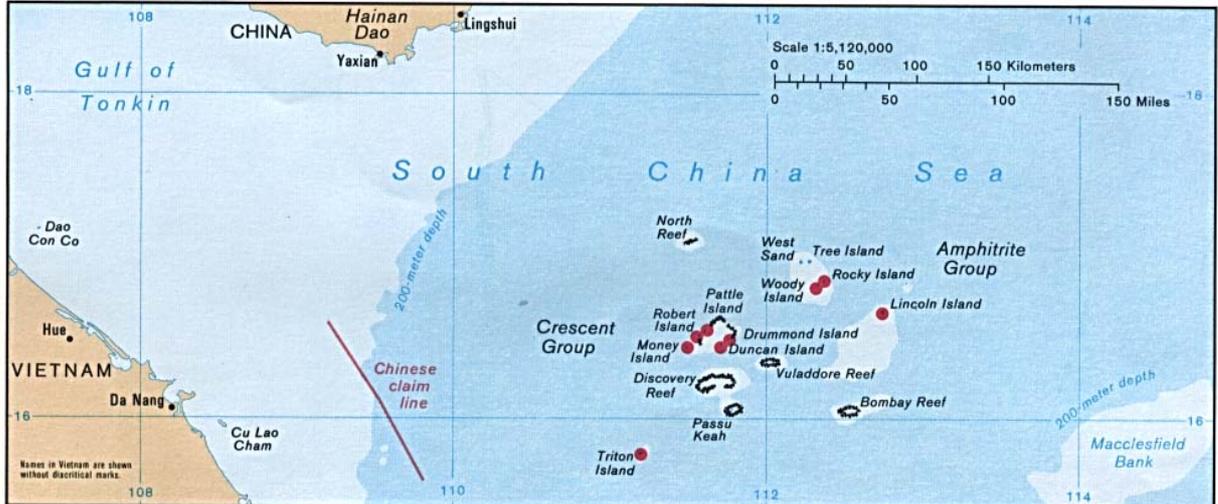
YUNBI, Zhang. Aftermath of riots will cost. *CHINADAILY.COM.CN*. 18 de maio de 2014. Disponível em: <http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-05/18/content_17515405.htm> Acesso em: 15 de novembro de 2016.

ZHANG, Feng. **Assessing China's South China Sea Policy, 2009-2015**. *East Asian Policy*, 8 (3) .Pp.:100-109. Disponível em:<<http://ir.bellschool.anu.edu.au/experts-publications/publications/4527/assessing-chinas-south-china-sea-policy-2009-2015>>. Acesso em: 21 de Fevereiro de 2017.

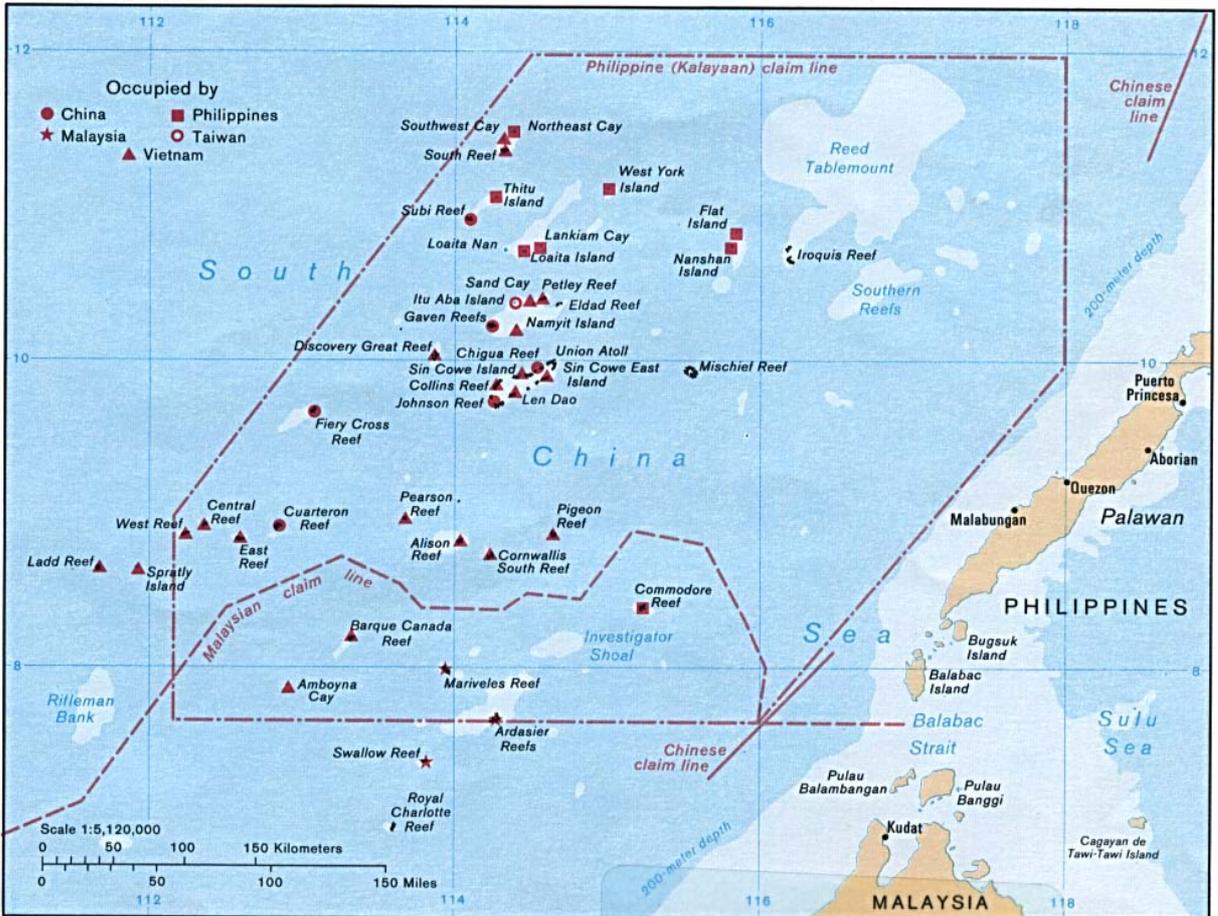
ZHU, Ningzhu (editor). China urges against Vietnamese interference in territorial water exploration .XINHUA. 07 de maio de 2014. Disponível em: <http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-05/07/c_133317025.htm> Acesso em: 15 de novembro de 2016.

ANEXO A - Disposição do arquipélago Parcel e Spratly

The Parcel Islands

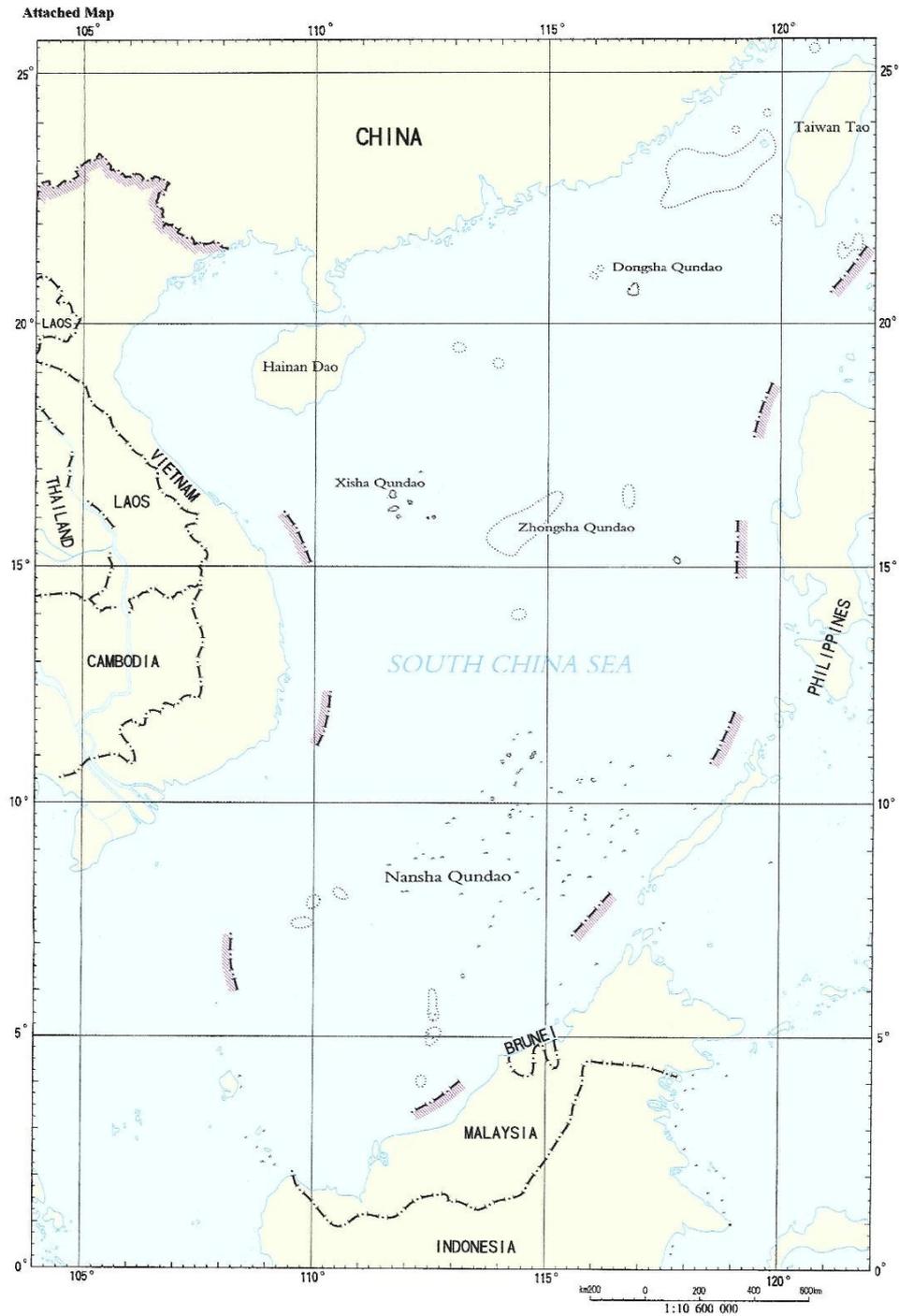


The Spratly Islands



Fonte: http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/parcel_spratly_88.jpg

ANEXO B – Mapa da “Linha dos nove traços” anexado a nota verbal em 2009 pela China à ONU.



Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/4f/China's_2009_nine-dash_line_map_submission_to_the_UN.pdf/page1-1275px-China's_2009_nine-dash_line_map_submission_to_the_UN.pdf.jp

ANEXO C. DECLARAÇÃO DE CONDUTA DAS PARTES DO MAR DO SUL DA CHINA.

Os Governos dos Estados-Membros da ASEAN e o Governo da Republica Popular da China,

REAFIRMANDO sua determinação em consolidar e desenvolver a amizade e a cooperação existente entre seus povos e governos com o objetivo de promover um seculo XXI orientado para uma parceria de boa vizinhança e confiança mútua;

CIENTES da necessidade de promover um ambiente pacifico, amigável e harmonioso no Mar do Sul da China entre ASEAN e a China para a manutenção da paz, estabilidade , crescimento econômico e prosperidade na região;

COMPROMETIDOS em reforçar os princípios e objetivos da Declaração Conjunta da Reunião de Chefes de Estado\Governo dos Estados Membros da ASEAN e do Presidente da Republica Popular da China de 1997;

ALMEJANDO criar condições favoráveis para uma resolução duradoura e pacifica das diferenças e disputas entre os países litigantes;

PELA PRESENTE, DECLARAMOS o seguinte :

1. As Partes reafirmam seu compromisso com os propósitos e princípios da Carta das Nações Unidas, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982, o Tratado de Amizade e Cooperação do Sudeste Asiático, os Cinco Princípios da Coexistência Pacífica, e outros princípios universalmente reconhecidos pelo direito internacional que servirão como as normas básicas que regem as relações entre estados;
2. As Partes comprometem-se em explorar formas para a construção de confiança e segurança em conformidade com os princípios acima mencionados e com base na igualdade e respeito mútuo;
3. As Partes reafirmam o seu respeito e compromisso com a liberdade de navegação e sobrevoo sobre o Mar do Sul da China ,tal como previsto pelos princípios universalmente reconhecidos do direito internacional, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982;
4. As Partes interessadas comprometem-se a resolver suas disputas territoriais e jurisdicionais por meios pacíficos, sem recorrer à ameaça ou ao uso da força, através de consultas amigáveis e negociações dos Estados soberanos envolvidos, de acordo com os princípios universalmente reconhecidos pelo direito internacional, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982;

5. As Partes comprometem-se a exercer a auto-contenção na realização de atividades que complicariam ou fariam intensificar as disputas e afetar a paz e a estabilidade, o que inclui, abster-se da ação de habitar em ilhas, recifes, bancos de areia, ilhotas e outros territórios atualmente desabitados e lidar com suas diferenças de uma maneira construtiva.

Enquanto se aguarda a resolução pacífica das disputas territoriais e jurisdicionais, as partes interessadas se comprometem a intensificar esforços para buscar maneiras, dentro do espírito de cooperação e compreensão, de construir e aumentar a confiança entre eles, incluindo:

- a. manter diálogos e trocar pontos de vista como apropriado entre suas defesas e oficiais militares;
- b. garantir tratamento humano e justo de todas as pessoas que estão em perigo ou em angústia;
- c. notificar, de maneira voluntária; as outras partes interessadas de iminente exercício militar conjunto\combinado; e
- d. intercambiar ,de maneira voluntária, as informações importantes.

6. Na pendência de uma solução abrangente e duradoura, as partes interessadas devem explorar ou empreender atividades de cooperação. E estas podem incluir os seguintes tópicos :

- a. proteção do ambiente marítimo;
- b. pesquisa científica marítima;
- c. a segurança da navegação e a comunicação no mar;
- d. busca e operação de salvamento; e
- e. combate ao crime transnacional, incluindo mas não limitado ao tráfico de drogas ilícitas, a pirataria , assalto à mão armada no mar e o tráfico ilegal de armas.

As modalidades, o alcance e locais, em matéria de cooperação bilateral e multilateral devem ser acordados entre as partes interessadas antes da sua execução efetiva.

7. As partes interessadas estão prontas para continuar as suas consultas e diálogos sobre questões relevantes, através de modalidades a ser acordadas entre elas, incluindo consultas regulares sobre a observância da presente declaração, com a finalidade de promover a boa vizinhança e a transparência, estabelecer a harmonia, a compreensão mútua e a cooperação, facilitando a resolução pacífica das disputas entre elas;

8. As partes comprometem-se a respeitar as disposições da presente declaração e tomar ações consistentes entre si;
9. As partes encorajarão outros países a respeitar os princípios enunciados na presente Declaração;
10. As partes interessadas reafirmam que a adoção de um código de conduta no Mar do Sul da China pode vir a promover a paz e a estabilidade na região e concordam em trabalhar, com base no consenso, para a eventual realização deste objetivo.

Concluído no quarto dia do mês de novembro do ano de dois mil e dois, em Phnom Penh, no Reino do Cambodja.

Fonte: Tradução livre não oficial realizada pelo autor a partir da versão do documento original em ROY (2013: 69-70).

ANEXO D: Seção 3 da CNUDM referente ao direito de “ a passagem inocente” pelo Mar Territorial de um Estado -versão em português estabelecida pelo Decreto N° 1.530 , de 22 de junho de 1995.

SEÇÃO 3. PASSAGEM INOCENTE* PELO MAR TERRITORIAL

SUBSEÇÃO A. NORMAS APLICÁVEIS A TODOS OS NAVIOS

ARTIGO 17

Direito de passagem inocente

Salvo disposição em contrário da presente Convenção, os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inocente pelo mar territorial.

ARTIGO 18

Significado de passagem

1. ‘Passagem’ significa a navegação pelo mar territorial com o fim de:

- a) atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores;
- b) dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.

2. A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, a passagem compreende o parar e o fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou tenham por fim prestar, auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.

ARTIGO 19

Significado de passagem inocente

1. A passagem é inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. A passagem deve efetuar-se de conformidade com a presente Convenção e demais normas de direito internacional.

2. A passagem de um navio estrangeiro será considerada prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro, se esse navio realizar, no mar territorial, alguma das seguintes atividades:

- a) qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro ou qualquer outra ação em violação dos princípios de direito internacional enunciados na Carta das Nações Unidas;
- b) qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo;
- c) qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado costeiro;
- d) qualquer ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado costeiro;
- e) o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave;
- f) o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar;
- g) o embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro;
- h) qualquer ato intencional e grave de poluição contrário à presente Convenção; i) qualquer atividade de pesca;
- j) a realização de atividades de investigação ou de levantamentos hidrográficos; k) qualquer ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado costeiro;
- l) qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem.

ARTIGO 20

Submarinos e outros veículos submersíveis

No mar territorial, os submarinos e quaisquer outros veículos submersíveis devem navegar à superfície e arvorar a sua bandeira.

ARTIGO 21

Leis e regulamentos do Estado costeiro relativos à passagem inocente

1. O Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos, de conformidade com as disposições da presente Convenção e demais normas de direito internacional, relativos à passagem inocente* pelo mar territorial sobre todas ou alguma das seguintes matérias:

- a) segurança da navegação e regulamentação do tráfego marítimo;

- b) proteção das instalações e dos sistemas de auxílio à navegação e de outros serviços ou instalações;
- c) proteção de cabos e dutos;
- d) conservação dos recursos vivos do mar;
- e) prevenção de infrações às leis e regulamentos sobre pesca do Estado costeiro;
- f) preservação do meio ambiente do Estado costeiro e prevenção, redução e controle da sua poluição;
- g) investigação científica marinha e levantamentos hidrográficos;
- h) prevenção das infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro.

2. Tais leis e regulamentos não serão aplicados ao projeto, construção, tripulação ou equipamento de navios estrangeiros, a não ser que se destinem à aplicação de regras ou normas internacionais geralmente aceitas.

3. O Estado costeiro dará a devida publicidade a todas estas leis e regulamentos. 4. Os navios estrangeiros que exerçam o direito de passagem inocente pelo mar territorial deverão observar todas essas leis e regulamentos, bem como todas as normas internacionais geralmente aceitas relacionadas com a prevenção de abalroamentos no mar.

ARTIGO 22

Rotas marítimas e sistemas de separação de tráfego no mar territorial

1. O Estado costeiro pode, quando for necessário à segurança da navegação, exigir que os navios estrangeiros que exerçam o direito de passagem inocente* pelo seu mar territorial utilizem as rotas marítimas e os sistemas de separação de tráfego que esse Estado tenha designado ou prescrito para a regulação da passagem de navios.

2. Em particular, pode ser exigido que os navios tanques, os navios de propulsão nuclear e outros navios que transportem substâncias ou materiais radioativos ou outros produtos intrinsecamente perigosos ou nocivos utilizem unicamente essas rotas marítimas.

3. Ao designar as rotas marítimas e ao prescrever sistemas de separação de tráfego, nos termos do presente artigo, o Estado costeiro terá em conta:

- a) as recomendações da organização internacional competente;

- b) quaisquer canais que se utilizem habitualmente para a navegação internacional;
- c) as características especiais de determinados navios e canais; e
- d) a densidade de tráfego.

4. O Estado costeiro indicará claramente tais rotas marítimas e sistemas de separação de tráfego em cartas marítimas a que dará a devida publicidade.

ARTIGO 23

Navios estrangeiros de propulsão nuclear e navios transportando substâncias radioativas ou outras substâncias intrinsecamente perigosas ou nocivas

Ao exercer o direito de passagem inocente pelo mar territorial, os navios estrangeiros de propulsão nuclear e os navios transportando substâncias radioativas ou outras substâncias intrinsecamente perigosas ou nocivas devem ter a bordo os documentos e observar as medidas especiais de precaução estabelecidas para esses navios nos acordos internacionais.

ARTIGO 24

Deveres do Estado costeiro

1. O Estado costeiro não deve pôr dificuldades à passagem inocente de navios estrangeiros pelo mar territorial, a não ser de conformidade com a presente Convenção. Em especial, na aplicação da presente Convenção ou de quaisquer leis e regulamentos adotados de conformidade com a presente Convenção, o Estado costeiro não deve:

- a) impôr aos navios estrangeiros obrigações que tenham na prática o efeito de negar ou dificultar o direito de passagem inocente; ou
- b) fazer discriminação de direito ou de fato contra navios de determinado Estado ou contra navios que transportem cargas provenientes de determinado Estado ou a ele destinadas ou por conta de determinado Estado.

2. O Estado costeiro dará a devida publicidade a qualquer perigo de que tenha conhecimento e que ameace a navegação no seu mar territorial.

ARTIGO 25

Direitos de proteção do Estado costeiro

1. O Estado costeiro pode tomar, no seu mar territorial, as medidas necessárias para impedir toda a passagem que não seja inocente*.

2. No caso de navios que se dirijam a águas interiores ou a escala numa instalação portuária situada fora das águas interiores, o Estado costeiro tem igualmente o direito de adotar as medidas necessárias para impedir qualquer violação das condições a que está sujeita a admissão desses navios nessas águas interiores ou nessa instalação portuária.

3. O Estado costeiro pode, sem fazer discriminação de direito ou de fato entre navios estrangeiros, suspender temporariamente em determinadas áreas do seu mar territorial o exercício do direito de passagem inocente* dos navios estrangeiros, se esta medida for indispensável para proteger a sua segurança, entre outras para lhe permitir proceder a exercícios com armas. Tal suspensão só produzirá efeito depois de ter sido devidamente tornada pública.

ARTIGO 26

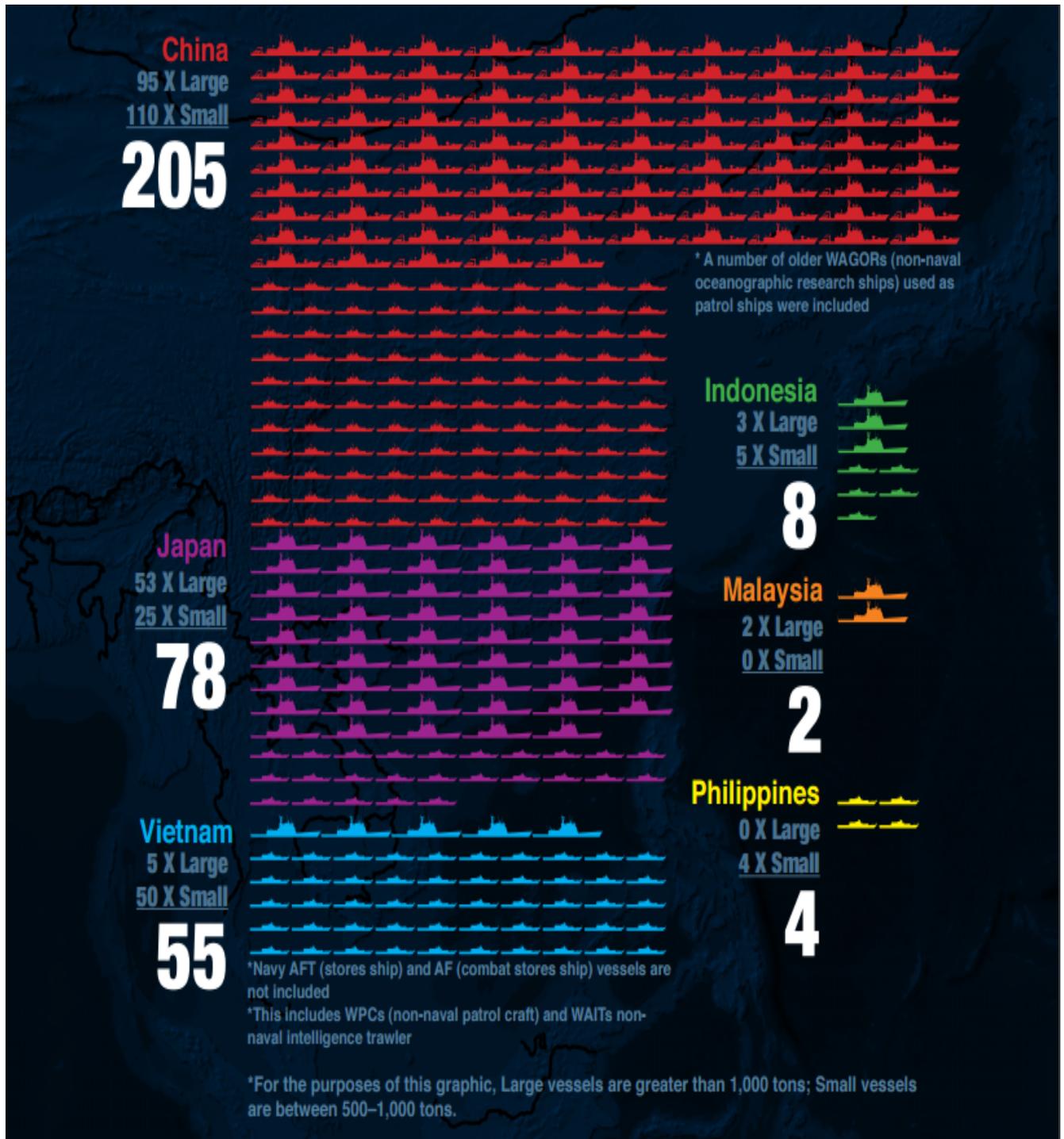
Taxas que podem ser impostas a navios estrangeiros

1. Não podem ser impostas taxas a navios estrangeiros só com fundamento na sua passagem pelo mar territorial.

2. Não podem ser impostas taxas a um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial a não ser como remuneração de determinados serviços prestados a esse navio. Estas taxas devem ser impostas sem discriminação.

Fonte: <http://www.iea.usp.br/noticias/documentos/convencao-onu-mar>

ANEXO E- Comparativo das principais *Maritime Law Enforcement* (agências burocráticas de aplicação das leis marítimas) da região



Fonte: OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE, China's PLA Navy 2015:New Capabilities and Missions for the 21st Century, 2015.p.41

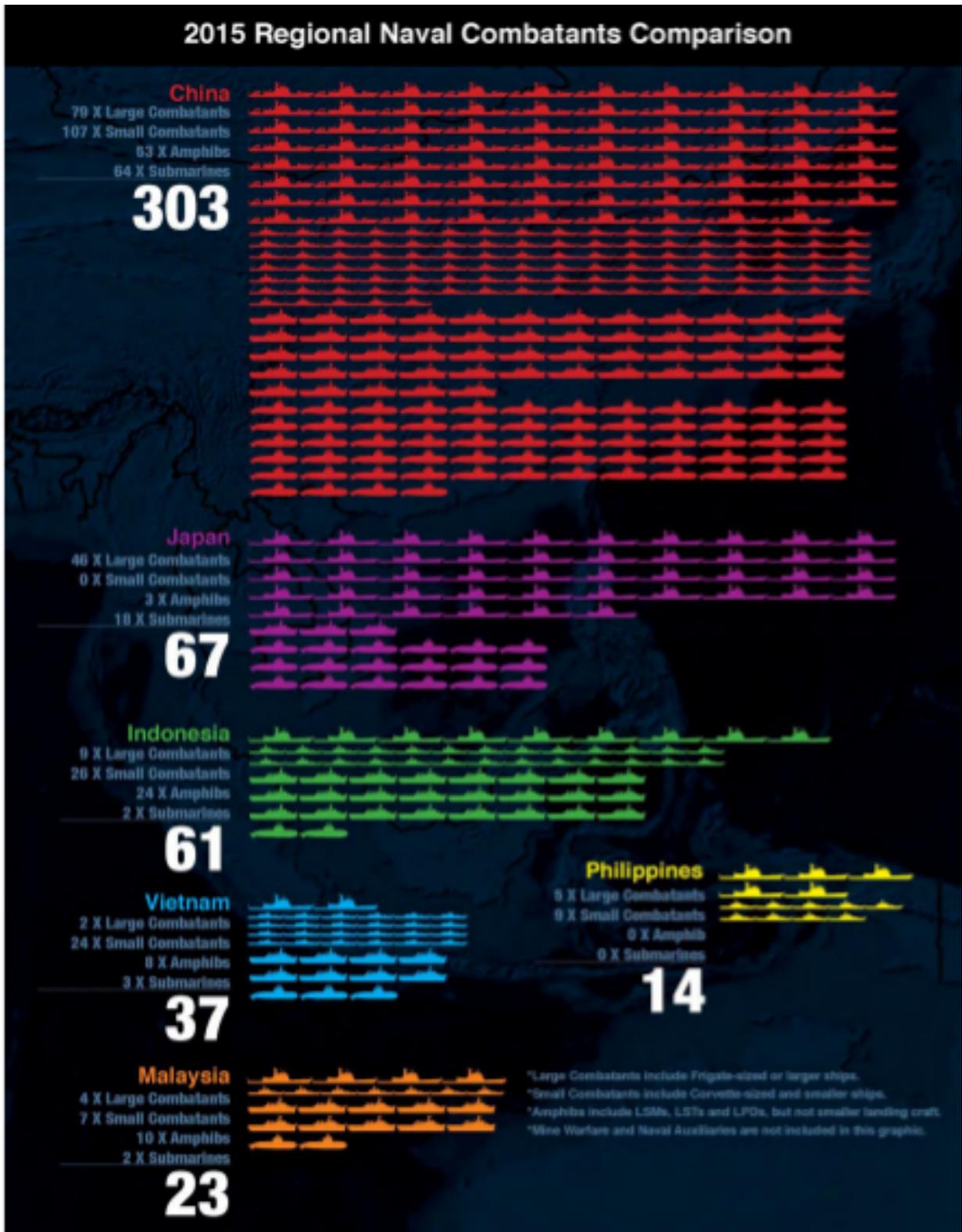
ANEXO F- Primeira e Segunda Cadeia de Ilhas



Figure 3. The First and Second Island Chains. PRC military theorists conceive of two island “chains” as forming a geographic basis for China’s maritime defensive perimeter.

Fonte: http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/china_first_and_second_island_chains_2009.jpg

ANEXO G- Comparação dos Combatentes navais na Ásia e Pacífico em 2015



Fonte: DEPARTMENT OF DEFENSE UNITED STATES OF AMERICA. The Asia-Pacific Maritime Security Strategy, 2015.p.12