ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG VAGNER BELARMINO DE OLIVEIRA

A EVOLUÇÃO DA ESTRATÉGIA NAVAL DA CHINA NOS ÚLTIMOS QUARENTA ANOS:

lições para a Marinha do Brasil

Rio de Janeiro

2019

CMG VAGNER BELARMINO DE OLIVEIRA

A EVOLUÇÃO DA ESTRATÉGIA NAVAL DA CHINA

NOS ÚLTIMOS QUARENTA ANOS:

lições para a Marinha do Brasil

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

Orientador: CMG (RM1) André Luiz de Mello Braga

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2019

AGRADECIMENTO

Aos meus pais Edmar (*in memorian*) e Maria José, a quem devo a minha educação e o meu caráter.

Ao Capitão de Mar e Guerra (RM1) André Luiz de Mello Braga, meu Orientador, pela disponibilidade irrestrita, pelas críticas construtivas, pelo incentivo e pelos ensinamentos que foram fundamentais para a elaboração deste trabalho.

Ao Capitão de Mar e Guerra (RM1) Otacílio Bandeira Peçanha, amigo de longa data, pelas relevantes contribuições e sugestões.

Aos companheiros da turma CPEM 2019, pelos debates enriquecedores e pela cordialidade.

À Escola de Guerra Naval e à Marinha, pela oportunidade oferecida no aprimoramento pessoal e profissional.

À minha querida Ana Emília, esposa e companheira de todo o tempo, e aos meus filhos Ana Clara e Guilherme, pelo apoio incondicional. Agradeço a paciência e a compreensão pelo tempo dedicado a este importante requisito profissional.

"Não compreendo defender-se um mar que não se use"

(Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva)

RESUMO

A história tem mostrado que os Estados que exploraram o mar em todos os seus atributos, alcançaram posições de poder e prosperidade. Com o tempo esse conceito se expandiu além do que se faz nos oceanos para aquilo que se pode fazer a partir destes. Na dimensão da Estratégia Naval os estudiosos ampliaram o escopo das suas teorias, expandindo a ideia do conflito no mar, para a possibilidade da luta pelo mar. A China, em que pesem sua milenar história de nação continental e seu peso político na segunda metade do século XX (decorrente majoritariamente da capacidade nuclear), só despontou economicamente como ator global nos últimos quarenta anos, efetuando uma verdadeira "guinada para o mar" caracterizada pelo desenvolvimento do Poder Marítimo e do Poder Naval. A Estratégia Naval da China foi sendo moldada e adaptada em fases, de acordo com o tamanho da economia e com a extensão dos interesses a serem protegidos, expressas na forma de seus efeitos desejados, das características das operações e da área e dimensão de atuação, permitindo à sociedade chinesa a percepção do que lhe estava sendo oferecido. Brasil e China apresentam significativas semelhanças quanto à influência e ao relacionamento das suas continentalidade e maritimidade. O tempo e as circunstâncias distintas fizeram com que ambos concentrassem, na faixa litorânea e nas águas jurisdicionais marítimas a maior parte da população, seus principais ativos econômicos e financeiros e vitais estruturas críticas (de energia, unidades fabris, refinarias etc.), além do principal sistema que os conecta comercialmente ao resto do mundo (portos, terminais, estaleiros, cabos submarinos de comunicação, rotas marítimas etc.). Sua sociedade e seu Poder Político, por motivações distintas, mantiveram-se, por muito tempo, alheios às possibilidades de aproveitamento dos mares em proveito das expressões do Poder Nacional. O Brasil tem uma vital dependência econômica e estrutural dos oceanos, e estes constituem uma vulnerabilidade nacional que, por si só, justifica o planejamento e o investimento na defesa. Apesar de muito já ser feito no mar, ainda há espaço para transformá-lo em importante oportunidade de desenvolvimento. Contudo, essas constatações não estão na percepção da sociedade brasileira e, consequentemente, do Poder Político. No que tange à Estratégia Naval brasileira, a pesquisa apontou a importância da priorização dos objetivos estratégicos marítimos, acompanhada da definição das ações a serem realizadas sobre cada um deles, inclusive explicitando como as demais Forças Armadas contribuiriam com o esforço de forma conjunta. A estratégia seria estabelecida em fases, facilitando a definição das capacidades tecnológicas militares a serem alcançadas e a otimização do emprego dos recursos orçamentários, historicamente limitados. É importante, ainda, que a referida estratégia seja explicitada por seus efeitos desejados, a fim de facilitar o entendimento pela sociedade e a gradativa percepção do valor de se integrar, também, o setor de defesa na estratégia de desenvolvimento nacional. Assim, a pesquisa permitiu a dedução de lições úteis à Marinha do Brasil a partir da evolução da Estratégia Naval da China.

Palavras-chave: Brasil. China. Desenvolvimento. Estratégia Marítima. Estratégia Naval. Evolução. Lições. Poder Marítimo. Poder Naval.

ABSTRACT

History has shown that states that have exploited the sea in all its attributes have achieved positions of power and prosperity. Over time, this concept has expanded beyond what is done in the oceans to what can be done from it. In the dimension of the Naval Strategy, scholars have broadened the scope of their theories, expanding the idea of conflict at sea to the possibility of fighting for the sea. China, in spite of its millennial history of continental nation and its political weight in the second half of the twentieth century (mainly due to nuclear capacity), has only emerged economically as a global actor in the last forty years, making a true "shift towards sea ", characterized by the development of Maritime Power and Naval Power. China's Naval Strategy has been shaped and adapted in stages according to the size of the economy and the geographical extent of the interests to be protected, expressed in the form of their desired effects, nature of operations, and geographical reach, allowing Chinese society to perceive what was being offered. Brazil and China have significant similarities regarding the influence and relationship of their continentality and maritimity. Due to their distinct time and circumstances, they concentrated both the coastal strip and maritime jurisdictional waters for most of the population, their main economic and financial assets and vital critical structures (energy, plant, refinery etc.), in addition to the main system that connects them commercially to the rest of the world (ports, terminals, shipyards, submarine communication cables, sea lanes etc.). Their society and political power, for different reasons, remained for a long time unaware of the possibilities of harnessing the seas in favor of the expressions of national power. Brazil has a vital economic and structural dependence on the oceans, and these constitute a national vulnerability that in itself justifies defense planning and investment. Although much has already been done at sea, there is still room to turn it into important development opportunities. However, these findings are not in the perception of Brazilian society and, consequently, of the Political Power. Regarding the Brazilian Naval Strategy, the research pointed to the importance of prioritizing maritime strategic objectives accompanied by the definition of the actions to be taken on each one of them, including explaining how the other Armed Forces would contribute to the effort, jointly. The strategy would be established in stages, facilitating the definition of the military technological capabilities to be achieved and the optimization of the use of historically limited budgetary resources. It is also important that this strategy be explained by its desired effects, in order to facilitate the understanding by society and the gradual perception of the value of integrating, also, the defense sector in the national development strategy. Thus, the research allowed us to deduce useful lessons from the Brazilian Navy, based on the evolution of the China Naval Strategy.

Keywords: Brazil. China. Development. Evolution. Lessons. Maritime Strategy. Maritime Power. Naval Strategy. Naval Power.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – A "Teoria dos Triângulos" de Mahan - o Triângulo do Caribe 186

Figura 2 – Dinastias marítimas e o povoamento do litoral 186

Figura 3 – *Ranking* mundial da movimentação dos portos 187

Figura 4 – Principais polos portuários da China 188

Figura 5 – Pontos estratégicos, estreitos e passagens da China para os oceanos 189

Figura 6 – Primeira e Segunda Cadeia de Ilhas 190

Figura 7 – LCM no entorno estratégico da China 191

Figura 8 – Campos de explotação de petróleo e gás natural no Mar do Sul da China 192

Figura 9 – Reivindicações territoriais chinesas no Mar do Sul da China 192

Figura 10 – *One Belt, One Road* e a "Rota Marítima da Seda" 193

Figura 11 – Colar de Pérolas 193

Figura 12 – "Teoria dos Triângulos" de Mahan aplicada no mar ao sul e ao leste da China e no Mar das Filipinas 194

Figura 13 – "Teoria dos Triângulos" de Mahan aplicada no oceano Índico 194

Figura 14 – Estratégias *near-seas active defense* e *far-seas protection* e seus alcances 195

Figura 15 – Organograma simplificado da atual estrutura militar da China 196

Figura 16 – Áreas geográficas de responsabilidade dos Comandos Conjuntos chineses 197

Figura 17 – Localização geográfica e composição das três Esquadras chinesas 198

Figura 18 – Cobertura de mísseis chineses no entorno estratégico da China 199

Figura 19 – Cobertura dos radares e aeronaves de caça no entorno estratégico chinês 200

Figura 20 – Estratégia "maça assassina" da China 201

Figura 21 – Amazônia Azul e os pleitos geográficos junto à ONU 202

Figura 22 – Campos petrolíferos das bacias de Campos e de Santos 202

Figura 23 – Amazônia Azul e a distribuição geográfica dos recursos minerais 203

Figura 24 – Densidade demográfica litorânea no Brasil 204

Figura 25 – Rotas dos cabos submarinos de comunicações 205

Figura 26 – Portos organizados e terminais privados no Brasil 206

Figura 27 – Portos do arco norte e a exportação de soja e milho no Brasil 206

Figura 28 – Principais origens e destinos do comércio marítimo brasileiro 207

Figura 29 – LCM do Brasil por produtos e destinos 208

Figura 30 – LCM que atendem ao Brasil na navegação de longo curso e na cabotagem 209

Figura 31 – Presença estrangeira no oceano Atlântico Sul e arredores 210

Figura 32 – "Teoria dos Triângulos" de Mahan aplicada na Amazônia Azul 211

Figura 33 – "Teoria dos Triângulos" de Mahan aplicada no entorno estratégico brasileiro .. 212

Figura 34 – Entorno estratégico do Brasil 213

Figura 35 – Estrutura Militar de Defesa do Brasil 214

Figura 36 – Concepção estratégica de emprego conjunto do Poder Naval brasileiro segundo as lições deduzidas da Estratégia Naval da China 215

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

A2/AD	*Anti Access*/*Area Denial*
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ASCM	*Anti-Ship Cruise Missile*
BID	Base Industrial de Defesa
C4ISR	Comando, Controle, Comunicações, Computação, Inteligência, Vigilância e Reconhecimento
CAM	Controle de Área Marítima
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar
CMC	Comitê Militar Central (China)
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CT&I	Ciência, Tecnologia de Defesa e Inovação
EMCFA	Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (Brasil)
ENB	Estratégia Naval brasileira
ENC	Estratégia Naval da China
END	Estratégia Nacional de Defesa (Brasil)
ENDES	Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (Brasil)
EPL	Exército Popular de Libertação (China)
EUA	Estados Unidos da América
FFAA	Forças Armadas
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional (Brasil)
LCM	Linhas de Comunicação Marítimas
MB	Marinha do Brasil

MD	Ministério da Defesa (Brasil)
MEPL	Marinha do Exército Popular de Libertação (China)
MN	Milhas Náuticas
MRC	Marinha da República da China
NUM	Negação do Uso do Mar
ONU	Organização das Nações Unidas
OTH	*Over the Horizon*
PC	Plataforma Continental
PCC	Partido Comunista chinês
PIB	Produto Interno Bruto
PMN	Política Marítima Nacional
PND	Política Nacional de Defesa
PNRM	Política Nacional para os Recursos do Mar
PPT	Projeção de Poder sobre Terra
PROSUB	Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Brasil)
RC	República da China
RPC	República Popular da China
SisGAAz	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SSK	Submarino de ataque com propulsão convencional
SSN	Submarino de ataque com propulsão nuclear
TBPN	Tarefas Básicas do Poder Naval
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
VANT	Veículos Aéreos Não Tripulados
ZEE	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	**INTRODUÇÃO**	11
2	**PRINCIPAIS CONCEITOS**	16
3	**A CHINA E A EVOLUÇÃO DA SUA ESTRATÉGIA NAVAL**	19
3.1	**A "Civilização" Chinesa**	19
3.2	**A "Grande Estratégia" Chinesa e o Poder Marítimo**	23
3.3	**O Entorno Estratégico e os Interesses Marítimos**	31
3.4	**A "Pequena Estratégia" – da Defesa Costeira à Proteção em "Águas Azuis"**	34
3.4.1	***Near-coast defense***	35
3.4.2	***Near-seas active defense***	37
3.4.3	***Far-seas protection***	41
3.5	**A MEPL na Atualidade**	45
4	**O BRASIL E SUA ESTRATÉGIA NAVAL**	54
4.1	**O Brasil e o Mar**	54
4.2	**O Entorno Estratégico e Interesses Marítimos**	55
4.3	**O Brasil e a sua Estratégia Naval**	59
5	**LIÇÕES PARA A MARINHA DO BRASIL**	66
5.1	**Brasil e China – Um Paralelo**	66
5.1.1	**A "grande estratégia"**	66
5.1.2	**A "pequena estratégia"**	71
5.2	**As Lições**	76
6	**CONCLUSÃO**	84
	REFERÊNCIAS	90
	GLOSSÁRIO	99
	APÊNDICE A - Conceitos para o Entendimento de uma Estratégia Naval	105
	APÊNDICE B - Contextualização Histórica da China e do Brasil	122
	APÊNDICE C - O Entorno Estratégico e os Interesses Marítimos	149
	APÊNDICE D - Capacitação e Desenvolvimento Tecnológico	178
	APÊNDICE E - Ilustrações	186

1 INTRODUÇÃO

A China[1] é um Estado com dimensões continentais (mais de 9.000.000 km^2), localizado na porção sudeste asiática, ocupando a primeira posição entre os países mais populosos do planeta, atualmente com pouco mais de 1,4 bilhão de habitantes[2]. Sua história milenar como civilização é tão antiga que não se pode precisar seu nascimento. Segundo Kissinger (2011) exemplifica, quando os caracteres chineses surgiram, durante a dinastia *Shang*[3], no segundo milênio AC o antigo Egito encontrava-se no auge de sua glória, as grandes cidades-Estado da Grécia clássica ainda não haviam surgido e o Império Romano estava a pelo menos um milênio de seus primeiros passos.

Em um relativo curto prazo de cerca de quarenta anos, a partir da ascensão ao poder de Dèng Xiǎopíng, em 1978, a China passou por um profundo processo de metamorfose, transformando-se de uma nação continental, terrestre e isolada, política e economicamente, para outra, atuante no concerto internacional e extremamente participativa no comércio global entre os países.

De acordo com o ex-Comissário Político da Marinha do Exército Popular de Libertação (MEPL), Yang Huaiquing,

> Dèng Xiǎopíng inequivocamente apontou que os mares e oceanos não são um fosso e que a China precisa encarar o mundo e ir além dos mares e oceanos, a fim de tornar-se próspera e poderosa. Jiāng Zémín deu um passo além e apresentou uma nova perspectiva nos mares e oceanos, que combina capacidades nas águas territoriais, na economia marítima e na segurança marítima (HUAIQUING, 2000, p.10, citado por ERICKSON *et al.*., 2009, p. xxviii, tradução nossa)[4].

Segundo Holmes e Yoshihara (2018), essa arrebatadora transformação socioeconômica tem reorientado a China em direção ao mar desde quando o líder Dèng Xiǎopíng anunciou suas reformas e projetos quatro décadas atrás.

---

[1] Neste trabalho usar-se-á o nome China para representar a República Popular da China (RPC) e o nome Taiwan para representar a República da China (RC), país insular localizado a leste do continente asiático.

[2] Disponível em: http://www.worldometers.info/world-population/china-population.

[3] Existem, ao longo deste trabalho, referências a termos escritos originalmente em caracteres chineses que foram grafados no alfabeto latino. Existem dois métodos para essas grafias: os métodos Wade-Giles, predominante até a década de 1980, e o *pinyin*, oficialmente adotado pela RPC em 1979 e o mais empregado atualmente (KISSINGER, 2011). Sempre que disponível, este autor apresentará as grafias transliteradas em *pinyin*, a não ser que indisponíveis nas fontes de pesquisa.

[4] Do original no idioma inglês: HUAIQUING, Y. *A powerful ideological weapon for guiding the building of the People`s Navy in the new period.* Seeking Truth. Shangai: OSC, 2000.

Essas mudanças foram acompanhadas de um grande desenvolvimento da mentalidade marítima da China que, como era previsível, levou a profundas alterações nas concepções de emprego do Poder Naval[5] chinês, expressas na evolução da sua Estratégia Naval, e que tem moldado tanto o emprego quanto a configuração de suas forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais.

O Brasil, com sua dimensão continental, grande população e economia e reconhecida dependência do comércio exterior marítimo, possui muitas semelhanças com a China. De acordo com o constante na atual versão do Livro Branco de Defesa Nacional[6] (BRASIL, 2016b), as grandes reservas de petróleo (incluindo as recentemente descobertas na camada de pré-sal[7]), bem como os demais recursos naturais existentes na chamada Amazônia Azul[8], passíveis de serem objeto da cobiça de outros Estados, são fundamentais para a sustentabilidade do crescimento da nação. Além disso, cerca de 95% de tudo o que é exportado e importado do País é transportado pelo mar, o que faz com que suas Linhas de Comunicação Marítimas (LCM)[9] sejam elemento crucial para a sobrevivência do Brasil.

No contexto atual, o País procura expandir sua inserção internacional, e seu setor de defesa encontra-se aperfeiçoando os processos de planejamento estratégico e desenvolvendo uma metodologia baseada em capacidades, a fim de identificar necessidades e ajustar sua Estratégia Militar. Assim, é importante verificar se a Estratégia Naval brasileira (ENB), na forma como se encontra formulada nos respectivos documentos condicionantes, contribui eficaz e efetivamente para a percepção da sua importância e participação na consecução dos objetivos nacionais e, ainda, buscar inspiração nos exemplos internacionais, no caso do presente trabalho, na Estratégia Naval da China (ENC).

---

[5] Os conceitos de Poder Nacional, Poder Militar, Poder Marítimo, Poder Naval e outros de interesse serão apresentados no referencial teórico.

[6] As versões em vigor do Livro Branco de Defesa Nacional, da Política Nacional de Defesa e da Estratégia Nacional de Defesa, elaboradas em 2016, foram aprovadas por meio do Decreto Legislativo nº 179, de 14 dez. 2018. Neste trabalho, as referidas obras estão referenciadas pelo ano de elaboração.

[7] Vide GLOSSÁRIO, p. 103.

[8] Vide GLOSSÁRIO, p. 99.

[9] Vide GLOSSÁRIO, p. 102.

A relevância do presente trabalho se apresenta na otimização da utilização dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais disponíveis, bem como de outros eventuais instrumentos do Poder Militar, a serem empregados de forma conjunta com a Marinha do Brasil (MB), por meio de uma ENB aperfeiçoada e que permita entregar os melhores resultados possíveis, além de orientar as necessidades para a composição do Poder Naval brasileiro.

Nesse âmbito, a Tese tem a proposição de deduzir lições e consequentes sugestões úteis para o aprimoramento da ENB, a partir de um processo de análise da evolução da ENC nos últimos quarenta anos até o presente e da ENB e seus documentos condicionantes. O referencial teórico abrange conceitos da Sociologia dos Conflitos, da Geopolítica, da Estratégia e da Estratégia Naval tendo, como parâmetros, os interesses estratégicos de Brasil e China, suas semelhanças e diferenças.

Dessa forma, para que se permita visualizar o desenvolvimento deste estudo o trabalho está estruturado em seis capítulos:

a) o capítulo 1, introdutório, relata o problema e o questionamento central, a justificativa e a relevância do estudo, sua delimitação, o objeto estudado e como está estruturado o raciocínio;

b) o capítulo 2 identifica os principais conceitos pertinentes da Sociologia dos Conflitos, da Geopolítica, da Estratégia e da Estratégia Naval. O aprofundamento e o detalhamento do referencial teórico, como um todo, encontram-se no APÊNDICE A;

c) o capítulo 3 identifica os aspectos relevantes da contextualização histórica chinesa, da inserção da China no seu entorno estratégico e de seus interesses nacionais, em especial aqueles ligados ao mar. Identifica, ainda, a organização do seu Poder Militar, com ênfase no Poder Naval, discutindo a evolução da ENC nos últimos quarenta anos e analisando-a a partir do referencial teórico;

d) o capítulo 4 identifica os aspectos relevantes da contextualização histórica brasileira, da inserção do Brasil no seu entorno estratégico e de seus interesses nacionais, em especial aqueles ligados ao mar, distinguindo os aspectos principais da ENB;

e) o capítulo 5 relaciona os aspectos relevantes de Brasil e China por meio de um paralelo entre os dois países, apontando semelhanças e diferenças e deduzindo as lições para a MB;

f) o capítulo 6 apresenta a conclusão do trabalho.

De forma complementar são apresentados outros apêndices úteis à compreensão da Tese, cujo conteúdo permeia todos os capítulos supracitados. São eles:

I) o APÊNDICE B, que apresenta uma contextualização histórica referente à China e ao Brasil, principalmente dos aspectos ligados ao relacionamento entre a formação e a história desses Estados e o mar;

II) o APÊNDICE C, que apresenta o detalhamento do entorno estratégico da China e do Brasil, os respectivos interesses nacionais, particularmente aqueles ligados ao mar e a abordagem sob o ponto de vista da "Teoria do Poder Marítimo" de Alfred Thayer Mahan;

III) o APÊNDICE D, que apresenta aspectos relevantes acerca da capacitação e do desenvolvimento tecnológico militar da China e do Brasil, além da respectiva relação destes com a ENC e a ENB;

IV) o APÊNDICE E, que apresenta as ilustrações referenciadas ao longo de todo o trabalho.

A metodologia utilizada neste trabalho consiste na busca e na investigação, por meio de pesquisa bibliográfica e documental, e na investigação da literatura selecionada nas áreas da Geopolítica e da Estratégia, privilegiando-se fontes primárias e procurando-se acessar autores tanto ocidentais como orientais a fim de evitar a obtenção de dados e informações sob a ótica de apenas um ponto de vista. Os documentos utilizados são aqueles de caráter governamental que definem, condicionam e orientam as políticas e estratégias de defesa do Brasil e da China. De posse das informações consideradas necessárias foram processados os dados por meio do método dedutivo e do estudo comparativo, obtendo-se as conclusões e recomendações.

O objeto de estudo desta Tese é a evolução da ENC. O espaço temporal delimitado são os últimos quarenta anos (1979-2019), período que se inicia após a ascensão de Dèng Xiǎopíng como Secretário-Geral do Partido Comunista Chinês (PCC) e prossegue até a atualidade, caracterizado por um significativo e constante processo de evolução e adaptação da China e de seu Poder Naval. Eventualmente, por necessidade de contextualização histórica foram abordados eventos e acontecimentos ocorridos em momentos ou períodos fora dessa moldura temporal.

Os dados e informações obtidos ao longo da pesquisa são aqueles dos níveis de decisão político e estratégico, sendo nesses níveis tratados e analisados. Eventualmente, por necessidade do raciocínio, foram utilizadas na discussão do problema informações e questões afetas ao nível operacional, não sendo estas, porém, escopo do trabalho. Assim, não se pretende descer ao nível do posicionamento e da composição de forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais, permanecendo pertinente, porém, a discussão sobre capacidades e recursos necessários à execução de determinadas políticas e estratégias.

Este trabalho se restringe, tanto na pesquisa e coleta de informações quanto na análise dos dados obtidos, àqueles afetos ao tema da defesa da pátria, não abordando eventuais aspectos atinentes às demais tarefas das FFAA relacionadas às atividades subsidiárias previstas no ordenamento jurídico nacional.

No próximo capítulo são apresentados os principais conceitos oriundos do referencial teórico. O referido arcabouço abrange conceitos básicos da Sociologia dos Conflitos, da Geopolítica, decorrentes da influência dos fatores geográficos na política entre os Estados, e da Estratégia, como orientadora das diretrizes e ações a serem executadas para que se alcance determinados objetivos e, de forma particular, das estratégias Marítima e Naval, como instâncias finais da discussão.

2 PRINCIPAIS CONCEITOS

Os conflitos são tão antigos quanto a própria história. Segundo Freund (1995), representam uma modalidade de relação social intrínseca à humanidade, com formas entre as quais se inclui o uso da violência. Estudos apontam que o elemento principal na geração dos conflitos é a disputa pelo poder. Este somente tem significado quando traduz a capacidade de se impor a vontade própria ou de resistir às pressões de outrem. Ao se aprofundarem na história, porém, os estudiosos concluíram que também são produzidos conflitos relacionados a sentimentos complexos como a honra, o medo e o interesse. Contudo, independentemente do ponto de vista sociológico da abordagem, eles estarão sempre presentes no estamento social (KAGAN, 1996).

Nesse contexto, Mattos (2002) aponta que as sociedades têm estado intrinsecamente ligadas ao ambiente em que vivem, sendo fortemente impactadas por fatores como o clima, o espaço, o relevo, recursos naturais e outros aspectos geográficos, que influenciam a forma como aqueles grupos aplicam seu poder. Cabe aos governantes adequarem a política àqueles fatores, para moldarem o melhor destino para a sociedade, bem como utilizá-los da melhor maneira quando forem relevantes para a solução de um conflito.

Segundo Coutau-Bégarie (2006), da necessidade de os líderes expressarem a arte do Comando nas batalhas nasceu o conceito de Estratégia. Com o tempo, sua natureza essencialmente militar espalhou-se para outras áreas do conhecimento, associando-se à ideia de que serve para orientar como o poder será empregado para alcançar objetivos determinados.

O poder de um Estado, no seu mais alto nível, é conhecido como Poder[10] Nacional, composto pelos meios de que dispõe para assegurar, na ordem internacional, seus objetivos. Manifesta-se por meio de expressões segundo os efeitos que produzem nas esferas política, econômica, psicossocial, científico-tecnológica e militar. Outras subdivisões podem coexistir, como o Poder

[10] A partir desse ponto do trabalho usaremos "poder", grafado com inicial minúscula, quando estivermos nos referindo ao significado genérico, enquanto "Poder", grafado com inicial maiúscula, estará se referindo às expressões específicas, de interesse do estudo da Estratégia.

Marítimo, o Poder Naval, o Poder Aéreo etc., sendo que o Poder Nacional aumenta com o crescimento de qualquer uma de suas parcelas, dentro de limites que permitam o equilíbrio (CAMINHA, 1982; VIDIGAL, 1980).

De particular interesse são os conceitos do Poder Marítimo e do Poder Naval. O primeiro, de forma ampla, significa a capacidade de se usar o mar abrangendo todos os usos, destacando-se o econômico, por meio do comércio e da exploração de recursos naturais, e o militar, materializado na proteção de elementos econômicos da ameaça de oponentes. O Poder Naval e os interesses marítimos seriam partes do Poder Marítimo, representados pelos bens e atributos do mar dignos de serem aproveitados e protegidos. Já o Poder Naval é uma das expressões do Poder Militar de um Estado, também integrante do Poder Marítimo, sendo composto por elementos dinâmicos (as Forças Navais) e estáticos (bases e estruturas de apoio, pesquisa etc.) (CÁCERES, 2016; CAMINHA, 1982).

Segundo Holmes e Yoshihara (2008), a aplicação de todas as expressões do Poder Nacional de um Estado coordenadamente, em proveito dos objetivos nacionais, é caracterizada pela "grande estratégia", elaborada pelos governantes no mais alto nível e que dá sentido a uma política. Nos níveis inferiores apresentam-se as "pequenas estratégias", atreladas às expressões específicas, sendo exemplos a Estratégia Militar e a Estratégia Naval.

Provocados pelo significado do mar para as civilizações vários foram os estudiosos da Estratégia que a estudaram nas suas vertentes marítima e naval. As estratégias Marítima e Naval se relacionam na mesma proporção que as dimensões econômica e militar a respeito do domínio, do controle e do uso do mar pelos Estados, sendo essa a sua principal essência, ressaltando-se que ambas se desenrolam e coexistem em tempo de paz e de guerra.

Segundo Coutau-Bégarie (2006) nenhum autor naval teve influência equiparável a do Contra-Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) e sua "Teoria do Poder Marítimo". Ele teve o mérito de transitar suas ideias entre a geopolítica, a "grande estratégia" e a "pequena estratégia".

Pregava o determinismo de fatores específicos que orientariam a "vocação" de um Estado de prosperar por meio do uso do mar, no que ele chamava de "ciclo virtuoso" do Poder Marítimo, baseado na tríade do comércio, da vontade política e do Poder Militar. Clamava pela importância de as esquadras defenderem as LCM onde fossem necessárias, apoiadas por bases ultramarinas conhecidas como posições estratégicas[11]. Defendia que bases posicionadas próximas ao centro de um triângulo imaginário, cujos lados ligam pontos focais[12] das LCM de interesse, permitiriam às esquadras controlá-las e protegê-las. Esse pensamento ficou conhecido como a "Teoria dos Triângulos" de Mahan, importante na Estratégia Marítima de vários Estados colonizadores e que explica como ele vislumbrava a importância das ilhas centrais do Mar do Caribe (FIG. 1) como decisivas para os Estados Unidos da América (EUA) (BRASIL, 2006; CAMINHA, 1982).

No campo da "pequena estratégia" do Poder Naval, Mahan acreditava que o objetivo de uma marinha era o de conquistar o "Comando do Mar", condição que lhe outorgaria a liberdade de uso dos oceanos em detrimento dos adversários. Uma Força Naval, a "Esquadra de Combate", teria por objetivo encontrar e destruir sua homóloga adversária numa "Batalha Decisiva".

Tais conceitos evoluíram e se tornaram mais complexos num mundo que, segundo Till (2009), globalizado e tecnológico, introduziu outros fatores e ameaças além daquelas apontadas por Mahan. Ganharam importância os aspectos econômicos em detrimento dos geográficos, em que pese estes continuarem relevantes. Quanto às ameaças, além das tradicionais, as estatais e suas expressões, surgiu uma miríade de outros atores, não estatais, como criminosos, terroristas, traficantes etc., obrigando o Poder Naval a assumir outras tarefas além daquelas que lhe eram tradicionais.

O aprofundamento e o detalhamento do referencial teórico, como um todo, encontram-se no APÊNDICE A. O próximo capítulo apresentará uma breve contextualização histórica da China, principalmente no que diz respeito à construção da sua relação com o mar, do seu entorno estratégico e interesses associados, e discutirá a evolução da ENC nos últimos quarenta anos.

---

[11] Vide GLOSSÁRIO, p. 103.
[12] Vide GLOSSÁRIO, p. 103.

3 A CHINA E A EVOLUÇÃO DA SUA ESTRATÉGIA NAVAL

3.1 A "Civilização" Chinesa

Como caracterizou o cientista político Lucian Pye, "a China é uma civilização que finge ser uma nação" (PYE, 1972, p. 12, citado por KISSINGER, 2011)[13]. Essa assertiva traduz a longevidade e as consequentes riqueza e complexidade da história chinesa, que alternou períodos de maior ou menor isolacionismo manifestados pelo uso que os chineses fizeram do mar como via de comércio, conquista e comunicações. O APÊNDICE B apresenta o aprofundamento da sua contextualização histórica, principalmente nos aspectos ligados ao relacionamento entre a formação do Estado e o mar, da qual seguem-se os aspectos e constatações mais relevantes.

Segundo Lo (2012) e Marshall (2018), a civilização chinesa nasceu na grande planície do norte da China há quase cinco mil anos. Posteriormente, chuvas e inundações permeadas por invasões bárbaras e conflitos civis provocaram dificuldades econômicas e deslocamentos sociais, mudando os centros de gravidade econômicos, políticos e demográficos do interior da planície central para as regiões costeiras do leste e do sudeste (FIG. 2).

A China, graças a uma longa história de desenvolvimento, organizou uma sociedade estruturada, centralizada e hierarquizada mesmo nos seus primórdios, antes da unificação na era imperial. Por conta de fatores como a distante localização geográfica em relação ao restante das civilizações e o diferenciado e avançado sistema social, cultural e governamental, não teve interesse em aproximar-se de outros povos, a não ser para manter trocas comerciais. Mesmo nas ocasiões em que sofreu invasões "bárbaras" absorveu seus algozes pacientemente, subvertendo-os culturalmente e acabando por torná-los "chineses". Tudo isso contribuiu para um isolacionismo que somente foi

[13] Do original no idioma inglês: PYE, L. *China: an introduction*. Boston: Little & Brown, 1972.

posto à prova, gradativamente, a partir do estabelecimento das rotas comerciais marítimas que passaram a conectá-los com o continente europeu, principalmente do século XVI em diante.

Como contam Erickson *et al*. (2009) e Kissinger (2011), o isolacionismo chinês foi posto em xeque na primeira metade do século XIX, no ápice do expansionismo neocolonialista europeu. Entre os anos de 1839 e 1864 o sistema de comércio exterior chinês enfrentou a crescente concorrência dos navios estrangeiros de alto-mar. Enfrentou, ainda, uma desastrosa campanha naval contra a Inglaterra e a França na segunda Guerra do Ópio.

O período compreendido entre meados do século XIX e a Revolução Comunista em 1949 ficou conhecido na China contemporânea como o "Século da Humilhação". Nesse tempo, o país perdeu todas as guerras e teve que ceder importantes concessões às grandes potências nos tratados posteriores. O "Século da Humilhação" teve forte impacto sobre o imaginário da orgulhosa sociedade chinesa. Tal efeito coletivo trouxe implicações posteriores, funcionando como um dos elementos incentivadores da estratégia de fortalecimento do poder chinês que acompanhamos atualmente. Ressalta-se, ainda, o fato de que boa parte das derrotas sofridas pelos chineses naquele período foi imposta por ameaças provenientes do mar, detentoras de um Poder Naval superior ao da China de então (CHINOPEDIA, 2011; KILPATRICK, 2011).

Em 1912, após mais de dois séculos de turbulências internas, a derradeira dinastia imperial, a *Qīng*, foi deposta e substituída por um governo republicano. O período foi palco de convulsões políticas e sociais marcadas pelas tentativas de independência de grandes áreas da China. A partir do início da década de 1920 o país foi tomado pelo antagonismo entre os componentes do recém-fundado PCC, liderados por Máo Zédōng e do Partido Nacionalista (*Guómíndǎng*), liderados por Chiang Kai-shek (KISSINGER, 2011; SILVA *et al.*, 2009).

Segundo Kissinger (2011), em 1949, depois de décadas de luta armada, os comunistas tomaram o poder. As tropas nacionalistas se refugiaram na Ilha de Taiwan, levando consigo o que havia sobrado dos seus recursos militares e estrutura política, declarando a cidade de Taipei como a

capital da República da China (RC), prometendo um dia retornarem. No continente o país se unificava novamente, agora como a República Popular da China (RPC) sob o governo comunista.

Ao ser proclamada em 1949 a RPC tinha diante de si um enorme desafio, que era o de erguer-se dos "Século da Humilhação". À época a China era um Estado subdesenvolvido, sem capacidade militar e tecnologicamente atrasado em relação às grandes potências vencedoras da Segunda Guerra Mundial. Os EUA eram a grande potência nuclear e, desde o final da guerra, se envolviam nos assuntos asiáticos. Num primeiro momento a China estabeleceu uma parceria estratégica com a então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), de quem já era naturalmente aliada ideológica, apesar das disputas territoriais existentes na fronteira norte-noroeste, a fim de contrabalançar a oposição dos EUA ao seu regime. Todavia, o que se viu posteriormente foi uma diplomacia triangular, envolvendo a China, a URSS e os EUA, os quais em determinados momentos se aliavam e, em outros, atuavam uns contra os outros.

Com relação a Taiwan, segundo Kissinger (2011) e Marshall (2018), desde a ruptura de 1949 os chineses a consideram sua 23ª província, tema que julgam de caráter incontestável. Os EUA, ao apoiarem por décadas a "China nacionalista" de Taiwan, foram vistos por Pequim como a última das potências estrangeiras conspiradoras, interessadas em dividir a unidade nacional. Nesse contexto por duas vezes a China e os EUA estiveram à beira de um conflito armado decorrente da perene meta chinesa de reincorporar Taiwan.

A China chegou ao momento da Revolução Comunista pelas mãos de Máo Zédōng após um século marcado, no imaginário chinês, como um período de humilhações incompatível com a grandeza e a centralidade daquela sociedade. Para os comunistas essa "afronta" teria sido decorrente da ação opressora de potências estrangeiras estranhas ao entorno asiático e, ao mesmo tempo, fruto da filosofia pacífica e pouco reativa pregada pelo confucionismo[14].

[14] Vide GLOSSÁRIO, p. 101.

Nesse contexto a postura rebelde de Taiwan era considerada inaceitável, por simbolizar o enfraquecimento e a fragmentação de um Estado unificado, personificado pela imagem de um poderoso "Império do Meio". Ao mesmo tempo, a presença exógena dos EUA na região e o seu suporte à causa dos nacionalistas de Taiwan representavam a intromissão opressora de atores estrangeiros, o que para os chineses os remetiam às memórias do "Século da Humilhação". Tais elementos continuaram influenciando de forma preponderante a Estratégia Militar da China.

Entre 1949 e 1976 (ano de sua morte) Máo Zédōng implementou significativas mudanças, as quais constituíram as bases para a posterior modernização da China. No âmbito do seu importante legado destacam-se a quebra do imobilismo característico do confucionismo, a construção da indústria de base e o crescimento da área de campos irrigados, aumentando a produção de insumos agrícolas. Esses fatores foram pré-requisitos para o sucesso das reformas econômicas que alavancaram o desenvolvimento do país a partir da década de 1980 (DIEGUES; MILARÉ, 2012).

Um ano antes da morte de Máo Zédōng ressurge no cenário político chinês a figura de Dèng Xiǎopíng[15]. Com um discurso marcadamente pragmático, pregava a necessidade do desenvolvimento científico e tecnológico do país, bem como de se implementar um amplo programa de reforma e abertura política e econômica como formas de proporcionar ao povo chinês um futuro melhor (SILVA *et al.*, 2009).

Segundo Kissinger (2011), Dèng Xiǎopíng introduziu o que chamou de "socialismo com características chinesas", marcado por profundas mudanças principalmente nas relações entre o Estado e a propriedade privada, seja ela na forma de bens ou de capital financeiro. Com isso atraiu empresas estrangeiras que passaram a produzir no país, com a condição de fazê-lo em parceria com as empresas chinesas. Implantou, ainda, o "plano das quatro modernizações", responsável por acurado planejamento e execução para desenvolver a indústria, a agricultura, a ciência e a tecnologia, além das forças armadas.

[15] Dèng Xiǎopíng (1904-1997) havia sido, até então, Secretário-Geral do Comitê Central do PCC. Em 1966, acusado de posturas políticas inadequadas, foi destituído e exilado para uma base militar chinesa, onde viveu com a família por sete anos. Em 1973 foi trazido de volta ao PCC por intervenção pessoal de Máo Zédōng (KISSINGER, 2011).

Chegando finalmente aos tempos atuais, Holmes e Yoshihara (2018) contam que o atual Presidente da China, Xí Jìnpíng, tem proclamado desde sua ascensão ao cargo em 2012 que o lema e o motor da administração neste início de século são o mote "sonho chinês"[16], que significa a renovação da nação chinesa na história moderna.

O Presidente Xí Jìnpíng declarou, em seu discurso no 19° Congresso do PCC:

> [...] até a metade deste século a China será uma moderna nação socialista, líder global nas suas expressões do Poder Nacional e influência internacional [...][...] perseguindo uma diplomacia poderosa com características chinesas, sem sacrificar os interesses de outros países como preço para o seu desenvolvimento, mas nunca abandonando seus próprios legítimos direitos e interesses, sendo necessário, para isso, desenvolver um poderoso Poder Militar que até 2035 deverá tornar-se uma força moderna e, até o meio do século, uma força de projeção global (2017, citado por HOLMES; YOSHIHARA, 2018, p.4, tradução nossa)[17].

Assim, depreende-se que o "sonho chinês" na sua essência significa a ascensão orquestrada da China de volta ao seu lugar de direito – a Ásia e além – mantendo o poder do PCC, expurgando da memória de sua população a lembrança do século da humilhação, gerando grande bem-estar e poder, endossando a nova diplomacia nacional e ajudando o país a assumir sua posição de liderança nos assuntos militares globais.

3.2 A "Grande Estratégia" Chinesa e o Poder Marítimo

> A estratégia chinesa geralmente exibe três características: análise meticulosa de tendências de longo prazo, estudo cuidadoso de opções táticas e exploração imparcial de decisões operacionais (KISSINGER, 2011, p. 138).

Os séculos de uma sociedade com economia, política e diplomacia voltadas para si própria estimularam o desenvolvimento de uma forte cultura de continentalidade, em detrimento da maritimidade, num contexto de variado e sempre presente isolacionismo. Como expõem Erickson *et al.* (2009), foi intenso o debate entre as correntes do pensamento "terrestre" e aqueles que defendiam a exploração da vocação marítima da China. Apesar do rápido e expressivo aumento dos teóricos partidários do desenvolvimento do Poder Marítimo chinês, ainda há uma significativa e bem

---

[16] Do original no idioma inglês: *China Dream*.

[17] Do original no idioma inglês: disponível em: http://www.chinadaily.com.ch/china/19thcpcnationalcongress/2017-11/04/content_34115212.htm. Acesso em: 21 ago. 2019.

estabelecida massa de "continentalistas", os quais argumentam que a situação geopolítica da China permanece inalterada como uma "nação terrestre". Segundo o pesquisador da Universidade de Pequim Ye Zicheng (2007, p. 23, citado por ERICKSON *et al.*, 2009, p.xxv, tradução nossa)[18], "a história e a tradição cultural da China e a sua condição natural determinaram que o país fosse uma potência terrestre por longo tempo no passado e, no futuro, permanecerá com essa orientação estratégica básica". Já os defensores do equilíbrio entre os poderes Marítimo e Terrestre sugerem uma estratégia "conciliadora", com o desenvolvimento paralelo de ambos. Um dos mais influentes nessa linha foi outro professor da Universidade de Pequim, Li Yihu, para quem "a identidade dual, terrestre e marítima, dá a China a independência e a flexibilidade geopolítica. Devemos partir para uma estratégia de igual importância de ambas as mentalidades [...]" (YIHU, 2007, p. 1, citado por ERICKSON *et al.*, 2009, p. xxvi, tradução nossa)[19].

Segundo Holmes e Yoshihara (2018), importantes pré-condições permitiram à China reorientar sua estratégia de desenvolvimento econômico para longe do continentalismo da era maoísta e em direção ao sistema de comércio marítimo. A ausência de conflitos entre grandes poderes desde o final da Segunda Guerra Mundial e a expectativa de um longo período de estabilidade foram ingredientes essenciais para a "grande estratégia" de Dèng Xiǎopíng, de paz e desenvolvimento. Desde a reforma e a abertura, a China abraçou as orientações econômicas liberais globais, incluindo as normas e regras que promovem a livre circulação de mercadorias, serviços, capital e conhecimento. Em troca os mercados ocidentais abriram suas fronteiras de relacionamento, comprando seus produtos e permitindo seu acesso aos investimento estrangeiros, capital, tecnologia e *know-how*.

A China também se beneficiou de uma anomalia histórica, pelo menos em relação ao seu passado: a paz com os "povos do norte". Da antiguidade até o final da Guerra Fria os líderes chineses lidaram com as ameaças vindas do "coração" da Eurásia, desde os cavaleiros das estepes

[18] Do original no idioma inglês: ZICHENG, Y. *China`s peaceful development: the return and development of land power*. Beijing: World Economics, 2007.
[19] Do original no idioma inglês: YIHU, L. *Sea and land power: from dichotomy to overall planning*. Beijing: Contemporary International Relations, 2007.

da Ásia central, no passado, até as divisões blindadas e a ameaça nuclear da ex-URSS. A calma continental permitiu aos líderes e estrategistas chineses dedicarem suas energias e pensamentos ao desenvolvimento da economia marítima aproveitando a geografia litorânea chinesa, por séculos uma ameaça, agora como uma oportunidade que está sendo muito bem explorada (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Em obra anterior, Holmes e Yoshihara (2008) expõem que a geopolítica e a economia são os motores da guinada da China para os oceanos. As ameaças que hoje confrontam Pequim são de natureza marítima; as ameaças à China sobre seu território continental, que por séculos preocuparam os estrategistas, são insignificantes atualmente, liberando recursos que outrora eram fundamentais para a defesa das fronteiras terrestres. Isso se deu pelo colapso da ameaça da URSS sobre o coração do território chinês na Ásia central, que poderia levar o país a um confronto inclusive de natureza nuclear. A diplomacia chinesa conseguiu estabilizar suas disputas fronteiriças com a Rússia, as repúblicas da Ásia central, Vietnã, Coreia do Norte, Mongólia e, mais recentemente, com a Índia. Como consequência, a China pôde perseguir seu Poder Marítimo e Naval, com pouco receio de ter seus interesses em terra ameaçados. Desde o final da década de 1970 os líderes chineses concluíram que as possibilidades de conflito que envolverão a China acontecerão no seu entorno marítimo. A disputa pelos recursos marinhos com sua vizinhança asiática, a questão de Taiwan, ainda não resolvida e cada vez mais urgente em função dos crescentes movimentos separatistas naquela ilha, e as constantes disputas nos mares territoriais do sul e do leste asiático direcionam Pequim para o mar.

A transformação socioeconômica tem reorientado a China em direção ao mar, desde o início das reformas por Dèng Xiǎopíng quatro décadas atrás. O comércio marítimo e outras atividades relacionadas ao mar, incluindo a exploração da pesca e a extração de recursos naturais, tornaram-se elementos do desenvolvimento nacional da China. Em agosto de 1979 Dèng declarou que a estratégia de desenvolvimento do país tornara-se inseparável da orientação marítima, como parte do Estado chinês e sua sociedade. Ele concebeu o Poder Marítimo em termos amplos, incorporando

outras expressões do Poder Nacional, como a política, a economia, a militar e a tecnológica (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Segundo Holmes e Yoshihara (2008), os resultados do direcionamento marítimo da China têm sido representados pelo crescimento econômico das últimas quatro décadas. Entre 1980 e 2000 o Produto Interno Bruto (PIB) da China cresceu a uma média de 9,7%. Entre 2003 e 2005 sustentou um crescimento medido de dois dígitos. E com o declínio da ideologia comunista, proporcionar o bem-estar econômico à população tem sido a meta dos governantes, que veem ali a sobrevivência do atual regime.

A explosão de crescimento econômico e a determinação governamental de mantê-la nesses termos gerou visíveis efeitos relacionados ao Poder Marítimo: o comércio marítimo costeiro deu um salto quantitativo. O volume de carga em contêineres manuseada nos portos chineses é um exemplo do nível da atividade marítima chinesa. Baixo custo, excelente infraestrutura de transporte e o volume absoluto de exportações e importações habilitaram a China a superar tradicionais países portuários, como Coreia do Sul, Japão, *Hong Kong* e Cingapura. Como exemplo, desde 2010 o porto de *Shangai* é o maior do mundo em movimentação de carga e contêineres (FIG. 3). (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

A indústria de construção naval chinesa e sua frota de navios-tanque, que transporta recursos energéticos (petróleo, gás etc.), são as maiores do mundo. Entre os cinco maiores estaleiros do *ranking* mundial o primeiro e o quarto são chineses, sendo o segundo japonês e o terceiro sul-coreano. Esse importante setor da economia chinesa iniciou um robusto período de desenvolvimento e expansão a partir da ascensão ao poder de Dèng Xiǎopíng. De uma construção de cerca de 220.000 toneladas brutas de navios e embarcações em 1980 o país atingiu a marca de 13 milhões em 2006 e deve exceder 25 milhões em 2020, sendo responsável por 35% das entregas e encomendas de navios no mercado atual[20]. Por muitos anos a indústria dedicou-se ao lançamento de navios

[20] Disponível em: http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding-market-developments-Q2-2018.pdf. Acesso em: 12 jun. 2019.

de baixa complexidade tecnológica. Comercialmente, a maioria dos navios era de graneleiros de carga seca, pequenos navios-tanque e de carga geral. No setor militar havia algumas classes de destróieres, fragatas e submarinos de propulsão convencional, obsoletos se comparados aos padrões ocidentais então vigentes. Esse cenário evoluiu e hoje a China produz navios de elevada complexidade e tecnologia, como grandes navios porta-contêineres e VLCC[21]. No setor militar já produz fragatas com sistemas antiaéreos sofisticados, navios com características furtivas, submarinos com propulsão nuclear e navios-aeródromo (ERICKSON *et al.*, 2009; HOLMES; YOSHIHARA, 2008).

Segundo Erickson *et al.* (2009) e Holmes e Yoshihara (2008), a segurança energética é estratégica para a China. Em 2005 o então ministro dos transportes declarou como meta, que pelo menos 50% dos navios-tanque que atendem ao país fossem de construção nativa, motivando o enorme crescimento dessa indústria. A segurança dos recursos energéticos transitando pelas LCM tornou-se prioridade máxima da política exterior do país. O consumo de energia mais que dobrou em duas décadas, tornando a China dependente da sua importação. De acordo com dados de 2018 da Administração de Informações sobre Energia dos EUA[22], a China é a maior consumidora mundial de energia, sendo a segunda maior em se tratando de petróleo, com cerca de treze milhões de barris/dia, todavia ocupando a quinta posição em produção, com cerca de cinco milhões de barris/dia. Projeções de longo prazo sugerem que essa direção deve persistir, equiparando a China aos EUA, em demanda de petróleo, por volta de 2025, sendo que em 2017 ela os ultrapassou como maior importadora mundial. Tal cenário se repete quando se trata do gás natural, com a China ocupando a terceira posição global em consumo e em importação do produto. Esse "apetite insaciável" por recursos energéticos trouxe pressão no sentido de garantir o fluxo ininterrupto de energia. A China tem buscado de forma crescente esses produtos, mesmo em fornecedores distantes como no

[21] Do acrônimo no idioma inglês para *Very Large Crude Carrier*.
[22] Do original no idioma inglês: *US Energy Information Administration*. Disponível em: https://www.eia.gov/tools/faqs/faq.php?id=709&t=6. Acesso em: 12 jun. 2019.

Golfo Pérsico e no "chifre"[23] da África, fomentando rivalidades entre as potências, em torno desses insumos.

O mercado de minério de ferro é outro exemplo da dependência econômica chinesa do comércio marítimo. Maior importador global desse minério, a China responde por 67% das importações do produto, seguida, de longe, pelo Japão, com 8,5%. O maior fornecedor desse minério para a China é a Austrália, seguida pelo Brasil, dependendo de longas LCM para o seu suprimento[24].

O paradoxo das oportunidades e vulnerabilidades da dependência econômica chinesa em relação ao mar é compartilhado pelo Professor Doutor Nan Li[25] ao apontar que o comércio exterior cresceu rapidamente, ao ponto de 95% dos produtos comercializados serem transportados pelo mar por uma das maiores frotas mercantes do mundo e importantes LCM, que a conectam aos principais portos. O país tornou-se dependente do petróleo importado para sua economia e vem adquirindo propriedades e instalações petrolíferas no exterior, tendo o produto sido enviado para a China através de grandes LCM e dos "pontos de estrangulamento" associados. A Plataforma Continental (PC), Zona Econômica Exclusiva (ZEE)[26] e ilhas, muitas das quais a China possui demandas de soberania, provavelmente constituem-se em depósitos de petróleo e gás natural. Além disso, os principais tipos de minerais para o desenvolvimento econômico e tecnológico precisam ser importados, mas podem ser encontrados nos oceanos. O valor da economia marítima da China tem crescido rapidamente ao longo dos anos, sendo que 40% dos chineses vivem no litoral e produzem 60% do PIB anual do país. O investimento chinês no exterior tem crescido, assim como o número de estudantes chineses, visitantes e imigrantes espalhados mundo afora (LI, 2011).

---

[23] Vide GLOSSÁRIO, p. 100.

[24] Disponível em: https://commodity.com/china/#Chinas_Top_5_Exports. Acesso em: 12 jun. 2019.

[25] O Professor Doutor Nan Li é docente e pesquisador do Naval War College da Marinha dos EUA, desde o ano de 2007. É autor de várias obras sobre Estratégia Naval acerca da China e demais países asiáticos.

[26] Áreas (contadas a partir da linha de base litorânea) sobre as quais os Estados exercem jurisdição, com seus respectivos graus de soberania. São elas: o Mar Territori-al (MT), até as 12 MN; a Zona Contígua (ZC), até as 24 MN; a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), até as 200 MN; e a Plataforma Continental (PC), limitada em 350 MN. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/node/126. Acesso em: 22 ago. 2019.

O professor e pesquisador Hu Bo, da Universidade de Pequim, sintetiza a importância, a dependência e a consequente e paradoxal fragilidade estratégica decorrentes do comércio marítimo chinês:

> O comércio exterior continua a ser a grande força por trás do desenvolvimento econômico da China. Este tipo de economia é, sem dúvida, bastante frágil e poderia facilmente ser vítima da influência de fatores externos. A interrupção das Linhas de Comunicação Marítimas afetaria imediatamente o desenvolvimento econômico doméstico. Assim, a segurança econômica já ultrapassou em muito as fronteiras da soberania nacional (BO, 2015, p.13, citado por HOLMES; YOSHIHARA, 2018, p.233, tradução nossa)[27].

Historicamente, países como a Rússia, o Japão e a Alemanha primeiro desenvolveram seu Poder Naval e depois promoveram o crescimento das suas marinhas mercantes. Esse relacionamento se dava primeiro com um "empurrão" dado pelo Estado, ao invés de um "puxão" da atividade comercial. A China tem trilhado um caminho diferente, marcado pela ênfase no desenvolvimento comercial, que urge por uma marinha mercante forte e que, então, "arrasta" o desenvolvimento do seu Poder Naval. Esse desenvolvimento tem sido orientado pelo desejo de uma posição de destaque na comunidade internacional e a percepção da necessidade de defender seus interesses econômicos, além de uma clara motivação em manter a pujança do comércio marítimo, o qual deve atingir a expressiva marca de um trilhão de dólares em 2020, boa parte transportado por navios construídos na China, de propriedade chinesa e operados por marítimos chineses. Nesse aspecto o desenvolvimento dos poderes Marítimo e Naval chineses se aproxima muito mais do caminho trilhado pelos EUA à época de Mahan do que dos outros países citados neste parágrafo (ERICKSON *et al.*, 2009).

Segundo Holmes e Yoshihara (2018), o atual Presidente Xí Jìnpíng vê o Poder Marítimo como parte essencial do bem-estar econômico do país e fundamental para seu sucesso em longo prazo. Prega que a China deve exercer suas prerrogativas marítimas, mas sem despertar e alimentar tensões em relação à balança de poder do seu entorno estratégico. Ele entende que o desenvolvimento econômico, a defesa e a integridade territorial, a segurança marítima e o Poder Marítimo são intrinsecamente conectados uns aos outros. Explicando o que já foi visto como a "lógica" do Poder

[27] Do original no idioma inglês: BO, H. *Chinese maritime power: the rise of the sea power of the road*. Shangai: China Development Press, 2015.

Marítimo, Xí considera que sem meios adequados para proteger o território chinês é impossível garantir a segurança das vastas fronteiras e áreas marítimas; sem a segurança ao longo da sua periferia o desenvolvimento econômico nessas áreas é impossível; sem o desenvolvimento e a prosperidade que decorrem disso tudo o Poder Marítimo torna-se insustentável.

Após um processo de integração à ordem econômica mundial, realizada por meio do comércio marítimo, o Estado chinês e sua sociedade têm dependido dos livres acesso e uso do mar para seu bem-estar e mesmo sua sobrevivência. Essa confiança tem compelido Pequim a desenvolver ferramentas econômicas e militares para nutrir e proteger as fontes de poder provenientes do mar. A maioria das ameaças aos interesses nacionais passou a ser vista como sendo essencialmente marítima. De disputas territoriais nos mares do Sul e do Leste da China até a segurança das LCM contra o sistema de alianças liderado pelos EUA o país confronta-se com uma matriz de desafios provenientes do oceano à sua volta e mesmo distantes de si (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Como visto a China, ao longo da sua história e com alguns períodos de exceção, vinha sendo primariamente um poder continental terrestre, dominando Estados vizinhos menores ao longo de suas fronteiras secas. Mas a guinada do país para o mar, de alguns anos para cá, é uma realidade evidenciada no consistente crescimento da sua construção naval, na sua vasta e expressiva marinha mercante, no alcance marítimo das suas empresas de exploração de energia e minerais e no contínuo crescimento e aperfeiçoamento do seu Poder Naval.

A geopolítica e a economia levaram a China a transformar-se em uma nação marítima e a desenvolver seu Poder Marítimo, aproveitando o ciclo virtuoso do uso do mar. Esta transformação foi necessária porque a China chegou ao ponto em que a estabilidade e a integridade da nação dependiam de um contínuo desenvolvimento econômico sustentado por um crescente e seguro comércio marítimo, tamanhas as demandas de energia, matérias-primas e alimentos, fazendo com que os fluxos comerciais dependessem decisivamente do tráfego marítimo, na cabotagem ou no longo curso.

O Vice-Almirante Wolfgang Wegener[28] escreveu que o Poder Marítimo deriva das "posições estratégicas", como fator geográfico, e da "vontade estratégica" da sociedade, determinando o Poder Naval como fator tático. Essa "vontade estratégica" estaria acima dos outros fatores, traduzindo como os líderes chineses deram vida ao Poder Marítimo, aproveitando-a de maneira planejada e meticulosa, posicionando o país de forma favorável a aventurar-se num projeto marítimo de longo prazo (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Assim, a opção pelo Poder Marítimo é uma escolha política de longo prazo de uma sociedade. A China decidiu, décadas atrás, voltar-se para o mar. Infraestrutura, doutrina e estratégia estão agora se alinhando com as aspirações do seu povo, ajudando a China e sua população a evoluir no seu sonho de grandeza e renovação nacional.

3.3 O Entorno Estratégico e os Interesses Marítimos

Para Holmes e Yoshihara (2018) a geografia é capaz de influenciar o destino de um país. Como teorizado por Mahan, o Poder Marítimo é condicionado por fatores naturais imutáveis, que orientam as opções estratégicas de um Estado. A China é dotada de uma ótima condição geográfica em relação ao mar, cuja visão exerce decisiva influência na sua Estratégia Marítima, mas que, ao mesmo tempo, a sobrecarrega. A economia chinesa definitivamente se apoia no mar enquanto a população, as indústrias e grande parte das suas estruturas críticas povoam as terras litorâneas do país.

O APÊNDICE C apresenta o detalhamento da inserção da China no seu entorno estratégico e os respectivos interesses nacionais associados ao mar, acerca dos quais seguem abaixo as

[28] O Almirante Wolfgang Wegener (1875-1956) foi um Oficial da Marinha Imperial Alemã, estudioso da Estratégia Marítima e Naval, tendo produzido várias obras entre 1915 e 1929 que ficaram conhecidas como a "Tese de Wegener", onde criticava a estratégia naval alemã na Primeira Guerra Mundial e sugeria uma outra, alternativa, baseada na ameaça às LCM britânicas.

principais constatações. O referido apêndice explora, ainda, o Poder Marítimo chinês e suas projeções de poder sobre o entorno estratégico, sob o "olhar" da "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan.

Para os olhos chineses, a cadeia de ilhas na costa - a Primeira Cadeia de Ilhas - se assemelha a uma "Grande Muralha" ao contrário, onde os EUA e seus aliados ocupam as "torres sentinelas". A cadeia de ilhas restringe a liberdade da China no seu movimento em direção ao mar. Essa preocupação geográfica orienta o discurso chinês sobre o Poder Marítimo e sobre o "sonho chinês", moldando a forma como seus líderes percebem as ameaças e pensam estratégica e operacionalmente os requisitos para a defesa marítima (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Na visão da China os estreitos ao longo da Primeira Cadeia de Ilhas (FIG. 5 e 6) estão sob o controle de terceiros. Primeiramente o comércio marítimo é susceptível ao bloqueio nos pontos focais. O acesso comercial, que constitui o propósito do Poder Marítimo e o motor da Estratégia Marítima chinesa, está em risco bem perto de casa. Em segundo lugar, a cadeia de ilhas demarca as reivindicações territoriais e de recursos naturais da China. A PC e as águas acima dela contêm recursos naturais que os chineses e outros países desejam. Por sua vez, disputas territoriais marítimas com os vizinhos são uma realidade dentro ou perto da cadeia de ilhas. E, em terceiro lugar, a proximidade da cadeia de ilhas do continente expõe as cidades costeiras à possibilidade de ataque por armas de longo alcance e precisão que poderiam ser posicionadas nas ilhas pelos seus ocupantes.

Assim, o desenvolvimento de uma presença regular e uma habilidade comprovada de operar ao redor dos pontos de estrangulamento e passagens que ligam o Mar do Sul da China e o oceano Índico e o fortalecimento da posição estratégica em pontos críticos da "Rota Marítima da Seda" poderiam melhorar a capacidade chinesa de romper ou impedir qualquer bloqueio futuro que um adversário em potencial - principalmente aos olhos de Pequim, os EUA - tente impor ao comércio transoceânico de e para a China através desses canais estratégicos.

Repetindo Holmes e Yoshihara (2018), a geografia estrategicamente não representa por si só destino. Geografia, assim como o tempo, é neutra. As pessoas é que determinam como vão

interpretar os mapas e deles tomarem as decisões que orientarão as estratégias de um Estado. A guinada da China para o mar representa um fator permanente para a geopolítica na Ásia. Os aspectos da produção, distribuição e consumo, além da visão da China sobre a Primeira Cadeia de Ilhas, reforçam a orientação marítima assumida por Pequim. O sucesso econômico obtido determinou que a China buscasse construir uma estratégia para proteger tudo isso e garantir sua sobrevivência.

A partir do momento em que a China direcionou seus esforços no sentido de desenvolver seu Poder Marítimo como elemento da prosperidade nacional essas características têm servido para orientar a conformação do Poder Naval chinês congregando comércio, bases, tráfego mercante e navios de guerra, além de ações no campo diplomático no que tange às reivindicações territoriais, sem abandonar a via das iniciativas de integração regional.

A "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan fornece o ponto de vista adequado para o entendimento da relação entre os fatores geográficos, a estratégia e a visão marítima chinesa, bem como essa conexão tem influenciado a inserção da China no seu entorno estratégico. Os elementos do Poder Marítimo chinês em tempo de paz constituem fontes essenciais da prosperidade chinesa, induzindo o crescimento econômico que tem permitido o aumento do poder chinês, regional e mundialmente (HOLMES;YOSHIHARA, 2018).

Ao nos remetermos à "Teoria dos Triângulos" de Mahan e projetarmos sobre o mapa do entorno estratégico da China e dos seus interesses marítimos, triângulos que unam pelos vértices os pontos considerados estratégicos para os chineses, delimitam-se claramente os espaços oceânicos no interior dos quais a China almeja exercer a plenitude dos seus poderes Marítimo e Naval.

Assim, na FIG. 12 estão representados dois triângulos que demonstram as projeções do poder chinês sobre o mar ao sul e ao leste da China, bem como sobre o oceano Pacífico ocidental, na sua porção conhecida como Mar das Filipinas. A FIG. 13 apresenta três triângulos estratégicos sobrepostos aos interesses marítimos chineses no oceano Índico, denotando as pretensões da China sobre esse vital espaço oceânico. As projeções do Poder Marítimo chinês representadas nos triângu-

los "mahanianos" mostram o "amadurecimento" da expansão econômica marítima da China, a qual foi proporcionalmente acompanhada pela evolução da sua Estratégia Naval, tanto no que diz respeito às tarefas da Marinha do Exército Popular de Libertação (MEPL) quanto a sua área e dimensão de atuação, como exposto no item seguinte.

3.4 A "Pequena Estratégia" - da Defesa Costeira à Proteção em "Águas Azuis"

A Estratégia Marítima chinesa foi impulsionada e orientada pelos imperativos geopolítico e econômico. Essas motivações "arrastaram" consigo, de forma meticulosa e planejada, o desenvolvimento do Poder Naval chinês na medida em que os interesses nacionais, principalmente os ligados ao mar, eram expandidos, provocando mudanças e evoluções doutrinárias.

São claras as metas chinesas de recuperar o poder e a hegemonia regional (e possivelmente alcançar uma projeção global) anulando a presença dos EUA naquela região e reincorporando a província "rebelde" de Taiwan, além de sobreviver e desenvolver-se econômica e socialmente, contexto no qual o mar assume papel de protagonista como ambiente de defesa, como meio para o fundamental comércio marítimo e fonte de valiosos recursos naturais vivos e não vivos.

Segundo Nan Li (2011), para que uma Estratégia Militar seja discutida deve-se levar em conta as características das operações militares, em termos de ofensiva e defensiva, e a área e dimensão de atuação dessas operações. A ENC passou por duas grandes mudanças: da estratégia *near-coast defense*, antes de meados da década de 1980, para a *near-seas active defense*, depois de meados da década de 1980. Posteriormente avançou para a *far-seas protection*[29], em meados dos anos 2000, como abordado mais adiante.

[29] A fim de manter a fidelidade textual e evitar possíveis erros interpretativos decorrentes da tradução, este trabalho utilizará as denominações no idioma inglês para as Estratégias Navais chinesas em lide.

3.4.1 *Near-coast defense*

A primeira força naval chinesa, a "Esquadra do Leste", foi estabelecida em 23 de abril de 1949 (aniversário da MEPL) em *Taizhou*, na província de *Jiangsu*, com a árdua tarefa de reconstruir portos, estaleiros e cais bombardeados e em cuja jurisdição encontrava-se o Estreito de Taiwan. Segundo Erickson *et al.* (2009), a tarefa das tropas do "Comando Militar do Leste da China" e de sua respectiva Esquadra era a de "defender o litoral chinês da agressão imperialista vinda do mar", continuando sua luta contra as forças de Taiwan e "colaborando com a reconstrução econômica".

A estratégia *near-coast defense* considerava a defesa de uma faixa de cerca de doze Milhas Náuticas (MN), que se estende para o mar a partir da costa da China, e de uma porção terrestre de cerca de 300 km de largura que se estende para o interior do litoral, onde as cidades política e economicamente importantes estão localizadas. Como a costa da China tem uma extensão de cerca de 14.000 km, sendo difícil estabelecer um controle efetivo em todos os momentos, a defesa naval estava amplamente focada nos estreitos e canais de importância estratégica, ou naqueles que poderiam ser explorados pelo inimigo que tentasse invadi-la pelo mar para conquistar alvos terrestres estrategicamente importantes. Esses locais incluem o Estreito de *Bohai*, porta de entrada marítima para *Tianjin* e Pequim, e dizem respeito à segurança da costa norte; o Estreito de Taiwan, que se relaciona com a segurança da costa leste, a reunificação de Taiwan com o continente e a segurança das LCM ao redor daquela ilha; e o Estreito de *Qiongzhou*, que é central para garantir a Ilha de *Hainan* e a costa sul da China (LI, 2011).

A década de 1950 foi importante para a consolidação da MEPL como força de defesa da costa chinesa. A MEPL organizou-se, expandiu-se e continuou a enfrentar as ações das forças do *Guómíndǎng*. Foram implantadas uma Esquadra ao norte, que sediava a maioria dos submarinos chineses, provavelmente por ser a mais próxima das forças estadunidenses baseadas no Japão, e

uma Esquadra ao sul, próxima à fronteira sudeste chinesa, frente à hostilidade dos países componentes da recém-criada "Organização do Tratado do Sudeste da Ásia"[30] (ERICKSON *et al.*, 2009).

Segundo Nan Li (2011), a implantação das três esquadras da MEPL - a Esquadra do Mar do Norte, a Esquadra do Mar do Leste e a Esquadra do Mar do Sul - correlaciona-se com a defesa dos três estreitos e dos mares adjacentes citados logo acima.

Como contam Erickson *et al.* (2009), na década de 1960 ocorreu a degradação do relacionamento com a URSS, que culminou com a retirada dos assessores soviéticos que se encontravam na China, paralisando ou atrasando diversos projetos militares que se encontravam em andamento. A URSS passou, inclusive, a ser considerada uma séria ameaça internacional aos interesses chineses, que vislumbravam a possibilidade de sofrer uma invasão territorial por parte daquele país. Isso direcionou esforços novamente para as fronteiras terrestres interiores, corroborando, assim, com a manutenção da MEPL em segundo plano, dada a priorização das forças terrestres (ERICKSON *et al.*, 2009; LI, 2011).

Ainda segundo Erickson *et al.* (2009), na segunda metade da década de 1970 a principal percepção de ameaça para a China permanecia sendo a possibilidade de uma invasão anfíbia soviética. Outra ameaça soviética fortemente considerada era contra as LCM chinesas no oceano Índico e no mar ao norte da Arábia, àquela altura já vitais para o rápido crescimento econômico que se descortinava para o país. Nos anos da virada da década de 1970 para 1980 assume a liderança Dèng Xiǎopíng, que viria a capitanear a expansão econômica chinesa e praticamente levar o país a uma revolução de crescimento e desenvolvimento. Ainda no início do seu mandato Dèng enfatizou que a missão da MEPL era a defesa costeira e o apoio às operações do Exército Popular de Libertação (EPL).

Desde a sua criação em 1949, a MEPL seguiu por mais de trinta anos os tradicionais preceitos da doutrina da Defesa Ativa[31] idealizada por Máo Zédōng, a qual conclamava o combate

[30] Vide GLOSSÁRIO, p. 102.
[31] Vide GLOSSÁRIO, p. 101.

em um teatro predominantemente terrestre, onde a marinha tinha apenas um papel secundário de apoiar as tropas do exército nas suas ações ao longo do litoral ou nas ilhas próximas, efetivamente subordinando suas ações às operações terrestres, sendo que essa também era a visão de Dèng Xiǎopíng ao assumir o poder no final da década de 1970. De um modo geral o objetivo central da defesa costeira durante esse período era o de garantir a sobrevivência nacional em uma grande guerra com a União Soviética, constituindo-se de uma estratégia puramente defensiva.

3.4.2 *Near-seas active defense*

Nas palavras do próprio Dèng Xiǎopíng:

> Como o oceano não é um estreito fosso que protege uma fortaleza, a marinha não deve ser apenas a defensora de uma cidade. Para construir e estabelecer uma forte e próspera China nós devemos sair para o mundo enfrentando os oceanos (XIAOXING, 2014, p. x, tradução nossa)[32].

Após sua ascensão ao poder em 1978, o caminho para as FFAA de hoje foi definido quando a defesa nacional foi incluída como a quarta das quatro "modernizações" da China (as outras eram indústria, ciência e tecnologia e agricultura), o que denota a priorização dada ao setor e ao planejamento de longo prazo. Desde o início Dèng declarava que desenvolveria o *hard power*[33] a fim de proteger os crescentes interesses marítimos chineses. Nesse contexto, ele concebeu a MEPL como uma força defensiva, capaz de prover a defesa nos mares próximos (*near-seas*) atuando apenas no oceano Pacífico. Porém, ao não determinar exatamente essa área geográfica deixou o caminho aberto para que a estratégia da MEPL fosse adaptada e ampliada em consonância com o desenvolvimento do país. Dèng incorporou à estratégia da MEPL o conceito da Defesa Ativa de Máo Zédōng, insistindo que não se assumisse apenas uma postura defensiva passiva (EUA, 2019b; HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

[32] Do original no idioma inglês.
[33] Vide GLOSSÁRIO, p. 102.

Três eventos contribuíram para o desenvolvimento e a modernização da MEPL nos anos 1980: o primeiro foi a avaliação feita por Dèng Xiǎopíng de que as FFAA chinesas eram mal equipadas e mal preparadas para os conflitos modernos, percepção decorrente dos péssimos resultados alcançados no conflito com o Vietnã, ocorrido em 1979, quando o desempenho do EPL expôs graves fraquezas no planejamento operacional, nas táticas, no comando e controle (C2), na logística e no armamento. Desde então o EPL começou a estudar as operações militares estrangeiras contemporâneas, particularmente ocidentais, como a Guerra das *Malvinas* (1982) e o bombardeio da Líbia (1986), para obter *insights* sobre como modernizar as forças de combate da China. O segundo fator foi a decisão estratégica, em 1985, de não mais considerar a URSS como a maior ameaça aos interesses chineses em termos de um conflito nuclear global e de que o EPL deveria preparar-se para enfrentar conflitos "pequenos e localizados" (EUA, 2019b; LI, 2011).

Segundo Nan Li (2011), o terceiro e talvez mais importante fator foi a ascensão do General Liu Huaqing como Comandante da MEPL, em 1982. Tendo estudado na URSS e trabalhado por quase toda a carreira na área de ciência e tecnologia do EPL, Liu era próximo de Dèng Xiǎopíng e sua nomeação para o comando da MEPL sinalizou a determinação do governo de fortalecê-la. O agora Almirante Liu Huaqing exerceu forte influência nas decisões acerca da MEPL entre 1982 e 1987, e depois até 1997, enquanto Vice-Presidente do Comitê Militar Central (CMC) do PCC. Ele foi o responsável em planejar e iniciar a modernização da MEPL em três estágios, cada qual adequado às capacidades estratégicas necessárias ao seu cumprimento, a *near-coast defense*, a *near-seas active defense* e deixando o caminho pavimentado para a *far-seas protection*.

O conceito *near-seas active defense* foi proposto, pela primeira vez, por Dèng Xiǎopíng por ocasião da conferência do Comitê Permanente da MEPL em julho de 1979. Posteriormente foi aprofundado pelo Almirante Liu Huaqing nos anos seguintes, sendo entendido como "defender ativamente, operando nos mares próximos". A enciclopédia da MEPL define que essa estratégia envolve o uso combinado de todos os métodos para exercer os efeitos gerais do Poder Marítimo,

enquanto incessantemente exaure-se e aniquila-se o inimigo atacante. Requer as capacidades de localizar e destruir o inimigo, mudar gradualmente o equilíbrio de poder, mudar a situação estratégica e, assim, apropriar o tempo da transição para a contraofensiva estratégica e o ataque (HOLMES; YOSHIHARA, 2018; LI, 2011).

Como expõem Holmes e Yoshihara (2008), o Almirante Liu Huaqing pregava que a doutrina da Defesa Ativa poderia e deveria ser estendida a todos os ambientes de guerra e forças singulares, passando a guerra naval a ser conduzida a partir de princípios independentes dos engajamentos em terra. A MEPL, desde sua criação, praticamente não considerava operar em mar aberto sequer até as 200 MN do litoral. Assim, ele insistia na tese de que os limites operacionais deveriam ser concretamente estabelecidos e deveriam incluir o mar Amarelo, os mares do Leste e do Sul da China, o Estreito de Taiwan e a cadeia das Ilhas *Ryukyu*, formulando-se uma estratégia para as operações no interior e além dessas regiões, definindo-se duas linhas defensivas: a primeira no interior da área limitada pelo que é conhecido como Primeira Cadeia de Ilhas empurrando o conceito defensivo de Máo Zédōng em direção ao mar, representando a primeira fase da estratégia. Na segunda fase, num futuro então previsível, a MEPL expandiria sua atuação para a região que Huaqing delimitava como "as partes ao norte do Pacífico", limitada pela Segunda Cadeia de Ilhas (FIG. 14).

Segundo o Professor da Universidade de *Tongji*, Gao Lan (2014), alguns argumentam que a estratégia do Almirante Liu Huaqing de empregar cadeias de ilhas como perímetros defensivos e ofensivos simultaneamente teria sido influenciada pelas ideias do Almirante Gorshkov[34], da URSS, de estabelecer camadas de defesa que se tornam cada vez mais difíceis para a força invasora quando se aproxima da costa. Porém, uma leitura cuidadosa da literatura chinesa mostra que tal estratégia pode ter sido influenciada pela experiência de guerra do EPL. Estrategistas do EPL dividem um campo de batalha em dois: um campo próximo e estreito, onde uma frente relativamente clara se desenvolveria para definir o engajamento dos dois lados, o que é conhecido como a linha

[34] O Almirante Sergei Gorshkov (1910-1988) foi o maior pensador da Estratégia Naval da ex-URSS. Nascido na Ucrânia, deixou diversas obras sobre a importância do Poder Marítimo e do Poder Naval (CÁCERES, 2016).

interior; e um campo distante e vasto, onde os elementos do EPL podem manobrar e operar. Como esse segundo campo está fora, mas próximo aos flancos externos e à retaguarda do desdobramento do inimigo, essas manobras também são conhecidas como operações de linha externa (LAN, 2014).

Em comparação com a estratégia de defesa costeira, a estratégia *near-seas active defense* cobriria áreas marítimas bem maiores e requereria capacidades navais mais substanciais. Em tal estratégia a MEPL era considerada como uma "força estratégica", o que significa que operaria de forma mais independente e teria seus próprios limites geográficos de operações, um claro afastamento da defesa costeira próxima que a considerava como uma força de apoio para auxiliar as operações terrestres. Por outro lado, esse conceito não cobria o sul do Pacífico e o Oceano Índico. Ainda assim, o espaço geográfico era maior do que o tradicional conceito das 200 MN ao longo da costa da China, por vezes alcançando distâncias de 1.000 MN (FERNANDES, 2015; LI, 2011).

O Almirante Liu Huaqing dividiu as "missões estratégicas" da MEPL em atividades de tempos de paz e de tempos de guerra. Em tempos de paz a marinha deveria: defender a unidade, a integridade territorial, a soberania e os direitos e interesses marítimos da nação; realizar a diplomacia naval; desencorajar ataques ao território provenientes do mar; lidar com conflitos marítimos locais; e facilitar o desenvolvimento nacional. Em tempo de guerra a MEPL deveria combater os ataques inimigos no mar, agindo de forma independente ou em conjunto com as demais FFAA; proteger as LCM; e executar ataques estratégicos de retaliação nuclear, se ordenado pela alta liderança do PCC. Notavelmente, quando Liu elaborou esta lista de missões em 1986 elas permaneceram por muito tempo ainda, além da capacidade da MEPL (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

As estratégias Marítima e Naval introduzidas pelo Almirante Huaqing representavam uma compreensiva e sofisticada elaboração de como a estratégia se coaduna com os objetivos da política. Eram um efetivo programa de longo prazo de como a China poderia se desenvolver no mar e para o mar. Ele identificou objetivos, designou áreas de responsabilidade e direcionou tarefas e missões consistentes com os interesses de segurança da China.

O Almirante Huaqing conduziu a reorganização da marinha, o restabelecimento do Corpo de Fuzileiros Navais, a ampliação de bases, centros logísticos e de pesquisa e a reestruturação do sistema de ensino naval chinês. A ampliação das preocupações marítimas e o incremento dos recursos financeiros disponíveis na década de 1980 fizeram crescer o interesse numa marinha forte (ERICKSON *et al.*, 2009).

3.4.3 *Far-seas protection*

Quando o Almirante Liu Huaqing concretizou a estratégia *near-seas active defense*, em meados da década de 1980, afirmou que a MEPL operaria dentro e ao redor da Primeira Cadeia de Ilhas ou nos "mares próximos" da China por muito tempo ainda. Porém, ele também sugeriu que o crescimento da economia e o fortalecimento da ciência e da tecnologia se traduziriam na expansão do Poder Naval chinês em longo prazo. Isso, por sua vez, permitiria que a MEPL ampliasse sua faixa operacional até a Segunda Cadeia de Ilhas. Quando alcançasse a capacidade de operar de forma independente e eficaz em torno e além desse “limite” exterior estaria lançada a estratégia *far-seas protection* e ela se tornaria, verdadeiramente, uma marinha oceânica (LI, 2011).

Em 1991, com a extinção da URSS e sua fragmentação, o equilíbrio de poder na região foi alterado por completo, com os EUA permanecendo como poder hegemônico e a própria China, que já aproveitava seu forte movimento de expansão econômica, despontando como elemento regional de peso (DORNELLES, 2014; FERNANDES, 2015)

Como aponta Nan Li (2011), uma mudança significativa ocorreu a partir do final dos anos 1990. Por causa do rápido crescimento da economia, os gastos com a defesa na China aumentaram constantemente desde então. Como resultado, mais recursos foram disponibilizados para o desenvolvimento de pesquisas intensivas em tecnologia. Com isso, os principais "gargalos" nas plataformas de produção e nos sistemas de armas foram removidos devido à disponibilidade de tecno-

logias-chave, permitindo o aumento de qualidade e capacidade dos meios navais e aéreos chineses, que aumentaram de tamanho, sofisticação, alcance e permanência.

Em dezembro de 2001 o então Presidente Jiāng Zémín declarou que, embora continuasse implementando a estratégia de *near-seas active defense*, a MEPL reforçaria as capacidades de defesa e operações em alto-mar. Depois, Hú Jǐntão sucedeu Jiāng em 2002, enfatizando a necessidade de a MEPL fazer uma transição gradual para a defesa em "mares longínquos", aumentando as capacidades de operações oceânicas. Em termos de escopo operacional as áreas marinhas adjacentes às bordas da Segunda Cadeia de Ilhas, bem como o espaço marítimo além dessa cadeia, foram englobadas pela definição da MEPL para "mares longínquos", caracterizando uma vasta área que se estende do noroeste do oceano Pacífico ao leste do oceano Índico (FERNANDES, 2015; LI, 2011).

Segundo Nan Li (2011), considerando-se a disponibilidade de recursos financeiros e o progressivo desenvolvimento tecnológico que se apresentavam, o fator decisivo para a evolução do pensamento estratégico naval e o desenvolvimento de novas capacidades da MEPL foi a orientação do Poder Político, que redefiniu os objetivos nacionais e estabeleceu metas a serem alcançadas.

A MEPL passou a realizar exercícios navais cada vez mais complexos, inicialmente com cada uma de suas três Esquadras, até manobras envolvendo todas elas. Um marco representativo aconteceu em 26 de dezembro de 2008, quando um grupo-tarefa chinês, *The Chinese Naval Escort Force*, composto por dois navios-escolta e um de apoio logístico, foi desdobrado para o Golfo de *Aden*, nas proximidades da Somália, para proteção do tráfego mercante contra a ação de piratas. Desde então a MEPL enviou trinta e um grupos-tarefa para o cumprimento dessa tarefa na costa leste africana, com a duração média de quatro meses cada (EUA, 2019b; XIAOXING, 2014).

Além da formação de grupos-tarefa com meios mais capazes as operações em alto-mar também exigem logística sustentável, constituída de uma infraestrutura em terra e capacidades multifuncionais de comando e controle, facilidades para atracação, treinamento, suporte técnico, fornecimento de material e apoio às tripulações, surgindo o conceito das "cidades da marinha" (*haijun*

cheng) (FERNANDES, 2015; KENNEDY, 2019; XIAOXING, 2014). Redes de bases navais e de aeródromos, passaram a ser planejadas e construídas ao longo da área de operações da MEPL, agora estendida ao Pacífico ocidental e ao Índico, onde se situam as suas mais sensíveis LCM, integrando-se à estratégia econômica do "colar de pérolas"[35] (FIG. 11).

Desde 2009, a MEPL expandiu suas operações além das tradicionais visitas a portos estrangeiros. Ela ampliou o escopo e a frequência de seus deslocamentos navais de longo alcance, exercícios militares e compromissos, sendo que operações contra pirataria no Golfo de *Aden*, treinamentos e exercícios internacionais, evacuações de não combatentes na Líbia e operações de manutenção da paz na África sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU) passaram a fazer parte da visão cada vez mais ambiciosa da China para expandir as atividades de MEPL e sua crescente influência global. O estabelecimento, no Djibuti, da primeira base militar do EPL[36], com uma companhia de Fuzileiros Navais, e de prováveis bases de apoio em outros locais sinaliza um ponto de virada na expansão da MEPL na região do oceano Índico e além, aumentando significativamente as capacidades da China de projetar poder durante a próxima década, de dissuadir pela força militar e de sustentar as operações no exterior (EUA, 2019b; KENNEDY, 2019).

Como visto, a MEPL nasceu no calor do combate entre as forças revolucionárias de Máo Zédōng contra os nacionalistas do *Guómíndǎng* como uma força auxiliar do EPL, destinada a apoiar as ações terrestres e, no máximo, defender a costa chinesa numa estratégia conhecida como *near-coast defense*, tendo sido encarada desta forma por décadas pelos líderes chineses.

Posteriormente, com a ascensão de Dèng Xiǎopíng ao poder e o início do processo de reforma e abertura econômica vislumbrou-se a importância do desenvolvimento do Poder Marítimo e, consequentemente, do Poder Naval, levando a um meticuloso planejamento de longo prazo realizado e implementado pelo Comandante da MEPL, Almirante Liu Huaqing. Ele ratificou a inserção do conceito de Defesa Ativa na Estratégia Naval, redefiniu as tarefas da marinha, discriminando-as

[35] Vide GLOSSÁRIO, p. 100.
[36] A base chinesa no Djibuti foi construída ao custo de 590 milhões de dólares, tendo sido inaugurada em primeiro de agosto de 2017 com a presença de um grupo-tarefa da MEPL (EUA, 2019b).

entre os períodos de paz e de conflito, e sistematizou os limites geográficos e as capacidades associadas à MEPL, a fim de que evoluísse de forma faseada. A etapa seguinte, até o limite da Primeira Cadeia de Ilhas, foi a estratégia conhecida como *near-seas active defense* que perdurou até meados da primeira década deste século, caracterizada pelo gradativo aumento da consciência situacional marítima e pelo desenvolvimento tecnológico da Base Industrial de Defesa (BID) da China.

Quando foram alcançadas as condições econômicas e tecnológicas adequadas a MEPL ultrapassou a Segunda Cadeia de Ilhas, operando com mais liberdade nos oceanos Pacífico ocidental e Índico, no âmbito da estratégia *far-seas protection*. Assim, passou a gozar de destacado protagonismo e independência, sendo considerada pelas lideranças do país como uma força estratégica.

A capacitação e o desenvolvimento tecnológico contínuo têm sido uma característica dessa expansão conjugada entre economia e Poder Militar. Desde os primeiros anos do regime comunista da China Máo Zédōng já vislumbrava a necessidade do desenvolvimento de tecnologias próprias que seriam críticas à prosperidade chinesa, incluindo no âmbito militar, o que sinalizava a importância do estabelecimento de uma sólida BID independente.

Como aponta Nan Li (2011), com a reforma e a abertura promovidas por Dèng Xiǎopíng, pesados investimentos foram direcionados para a pesquisa e o desenvolvimento (P&D) e a educação tecnológica. Nesse contexto os esforços foram capilarizados em todos os setores, não tendo sido diferente na MEPL sob a tutela, na época, do Almirante Liu Huaqing. A evolução planejada e faseada da Estratégia Naval chinesa foi praticamente "casada" com a conquista, *pari passu*, de cada marco tecnológico alcançado e da capacidade militar adquirida.

O APÊNDICE D deste trabalho apresenta um detalhamento desse processo de evolução e capacitação tecnológica militar, destacando o amadurecimento de importantes sistemas de armas e equipamentos que permitiram à MEPL trilhar o caminho até o seu estágio atual.

3.5 A MEPL na Atualidade

Xí Jìnpíng, atual Secretário-Geral do PCC e Comandante-em-Chefe das FFAA desde 2013, declarou que seu "sonho chinês" inclui um "forte sonho militar". Assim, implementou reformas destinadas a forçar a colaboração entre as FFAA e melhorar a sua capacidade de realizar Operações Conjuntas. Os três vetores de modernização da MEPL são: desenvolvimentos de *hardware* e *software* que visam criar uma marinha de "águas azuis", capaz de projetar poder; criação de um componente marítimo que trabalhe efetivamente com as outras FFAA, como parte do EPL; e o desenvolvimento de uma força marítima "interagências", em que a marinha trabalha em coordenação com a guarda costeira, a milícia marítima e outras partes do governo chinês (McCASLIN, 2019).

Desde o ano de 1998 a China vem publicando *White Papers*[37] referentes ao setor de defesa. No último deles, em 2015, Xí Jìnpíng divulgou as reformas mais substanciais nas FFAA em pelo menos trinta anos. As reformas foram planejadas, em parte, para tornar o EPL uma força mais enxuta e mais letal, capaz de conduzir Operações Conjuntas modernas, as quais consideram essenciais para competir com os EUA. As reformas iniciais estabeleceram Comandos Conjuntos de Teatro de Operações (FIG. 16) e um novo Estado-Maior Conjunto, enquanto foram reorganizados os quatro departamentos gerais que anteriormente administravam as FFAA em quinze departamentos e escritórios do CMC. Esses esforços visam integrar os serviços militares da China nas Operações Conjuntas e facilitar a transição de Pequim da paz para a guerra (CHINA, 2015b; EUA, 2019b).

As reformas estruturais também estabeleceram um quartel-general separado do EPL, elevaram a força de mísseis da China ao *status* de Força Armada, ao estabelecer a Força de Foguetes Estratégicos, unificaram as capacidades espaciais e cibernéticas da China sob a Força de Suporte Estratégico e criaram uma Força de Apoio Logístico Conjunta para coordenar o apoio ao EPL. Contudo, talvez a mais significativa decisão foi a de colocar o Exército, que tradicionalmente desempe-

[37] Vide GLOSSÁRIO, p. 104.

nhou um papel dominante na liderança do EPL, em "pé de igualdade" com os outros serviços. A FIG. 15 apresenta um organograma resumido da estrutura em vigor atualmente (EUA, 2019b).

Segundo recorda Xiaoxing (2014), a MEPL é uma das forças singulares que compõem o EPL, como são chamadas, genericamente, as FFAA da China, denominação que traduz a forte tradição terrestre e ligação com o exército, de onde nasceu em 1949. Com seu comando central localizado em Pequim, a cúpula da MEPL é constituída do Quartel-General do Comando da MEPL, responsável pelo comando operacional, treinamento, comunicações e assuntos militares, do Departamento de Política da Marinha, responsável pela propaganda, educação, normas e disciplina, e do Departamento de Material da Marinha, responsável pela pesquisa, desenvolvimento e manutenção de todos os tipos de navios, aeronaves, armamentos e demais equipamentos.

Ainda segundo Xiaoxing (2014), a MEPL possui três Esquadras (FIG. 17), a do norte, a do leste e a do sul. Sob a responsabilidade Esquadra do norte, sediada em *Qingdao*, está o mar de *Bohai* e o mar Amarelo. Subordinado a ela encontra-se um Comando de Aviação Naval. Sob a responsabilidade da Esquadra do leste, sediada em *Ningbo*, na província de *Zhejiang*, está o Mar do Leste da China. Ela também possui um Comando de Aviação Naval. Foi a primeira esquadra estabelecida pela MEPL quando da sua criação, em 23 abril 1949. Por fim, a Esquadra do sul, sediada em *Zhanjiang*, na província de *Guangdong*, tem responsabilidade sobre o Mar do Sul da China e é a maior das três Esquadras. A MEPL está organizada em cinco "serviços" ou corpos: Força de Superfície, Força de Submarinos, Força Aeronaval, Corpo de Fuzileiros Navais e Força de Defesa Costeira. Esta última, particularmente, é constituída por unidades dotadas de baterias de canhões e mísseis terra-mar, baseadas ao longo do litoral e nas ilhas.

O documento condicionante setorial de mais alto nível, a "Política de Defesa da China"[38], deixa claro que a China persegue, pelo menos no seu discurso oficial, uma política de natureza puramente defensiva. Ainda de acordo com o documento ela trabalha para uma estreita coorde-

[38] Do original no idioma inglês *China Defense Policy*.

nação entre a “luta militar” e os esforços políticos, diplomáticos, econômicos, culturais e legais, promovendo um ambiente de segurança favorável e tomando a iniciativa de prevenir e desarmar as crises e de dissuadir conflitos e guerras. Considera estritamente a posição de autodefesa, exercendo prudência no uso da força. Mantendo o princípio do desenvolvimento coordenado da economia e da defesa nacional a China faz planos para o uso de seus recursos nacionais e estabelece um equilíbrio entre enriquecer o país e fortalecer as FFAA, assegurando que sua estratégia de defesa nacional seja compatível com sua estratégia de desenvolvimento nacional. Considera a defesa nacional parte orgânica de seu desenvolvimento social e econômico (CHINA, 2015a; CHINA, 2019).

O documento condicionante decorrente do anterior é a “Estratégia Militar da China”[39], que visa orientar, no nível estratégico, o emprego das FFAA. De acordo com ele o país tem aproveitado esse período importante de oportunidades para o seu progresso. Contudo, como todo grande país em desenvolvimento enfrenta múltiplas e complexas ameaças à segurança. Questões relacionadas à subsistência e ao desenvolvimento, bem como ameaças de segurança, tradicionais e não tradicionais, estão interligadas. Portanto, a China tem a tarefa de salvaguardar sua unificação nacional, sua integridade territorial e seus interesses. Na medida em que o centro de gravidade econômico e estratégico do mundo está mudando cada vez mais rapidamente para a região da Ásia-Pacífico, os EUA mantêm sua estratégia de "reequilíbrio" e aumentam sua presença militar e suas alianças nessa região. Com o crescimento dos interesses nacionais da China sua segurança nacional é mais vulnerável às turbulências internacionais e regionais. São ameaças o terrorismo, a pirataria, os graves desastres naturais e as epidemias. Além disso, as FFAA chinesas continuarão a participar das missões de manutenção da paz da ONU, observando estritamente os mandatos do Conselho de Segurança, mantendo seu compromisso com a solução pacífica de conflitos, promovendo o desenvolvimento e a reconstrução e salvaguardando a paz e a segurança regionais (CHINA, 2015b).

[39] Do original no idioma inglês *China Military Strategy*.

Para implementar a diretriz estratégica militar de Defesa Ativa na nova situação as FFAA chinesas inovarão doutrinas operacionais básicas. Em resposta às ameaças de diferentes direções e de acordo com suas capacidades atuais as FFAA aderirão aos princípios de flexibilidade, mobilidade e interdependência. Forças de combate integradas serão empregadas para prevalecer nas operações de domínio da informação, ataques de precisão e Operações Conjuntas (CHINA, 2015b).

Como deixa claro a referida Estratégia Militar,

> A mentalidade tradicional de que a terra supera o mar deve ser abandonada e grande importância deve ser dada à gestão dos mares e oceanos e à proteção dos direitos e interesses marítimos. É necessário que a China desenvolva uma estrutura de força militar marítima moderna, compatível com seus interesses nacionais de segurança e de desenvolvimento, proteja sua soberania nacional, direitos e interesses marítimos, proteja a segurança das LCM estratégicas e interesses estrangeiros e participe da cooperação marítima internacional (CHINA, 2015b, tradução nossa)[40].

Nesse contexto a MEPL é um serviço estratégico do EPL e a principal força de operações marítimas. É responsável por tarefas como salvaguardar a segurança marítima da China e manter a soberania das suas águas territoriais, juntamente com os seus direitos e interesses marítimos. Alinhada com a exigência estratégica da "defesa de águas oceânicas" e "proteção em mar aberto", a MEPL mudará gradualmente seu foco da estratégia *near-seas active defense* para a combinação de *near-seas active defense* com *far-seas protection*, construindo uma estrutura de força de combate marítima combinada, multifuncional e eficiente. A MEPL aumentará suas capacidades de dissuasão estratégica, contra-ataque e de Operações Conjuntas no mar (CHINA, 2015b).

Como apontam Holmes e Yoshihara (2018), em que pese a histórica quase "obsessão" dos estrategistas chineses com relação a Taiwan pelo menos até a primeira década do século XXI, estes introduziram dois novos fatores importantes a serem levados em conta: o primeiro diz respeito à necessidade da China de construir um Poder Militar compatível com a estatura e a inserção internacional que vem se configurando; e o segundo, o imperativo da defesa das suas LCM na medida em que todo o seu crescimento e a sobrevivência econômica dependem do uso que o país faz do

[40] Do original no idioma inglês.

mar. Assim, a China necessita de uma capacidade de longo prazo de proteger suas LCM, de forma a garantir o fluxo de óleo e gás natural e o comércio marítimo que chega e sai do país.

Para Fravel (2019), a estratégia *near-seas active defense* enfatiza a defesa dos interesses marítimos imediatos da China, especialmente em disputas territoriais e jurisdicionais nos mares adjacentes à China continental. Já a estratégia *far-seas protection* é compatível com a proteção das LCM e das empresas e ativos chineses no exterior. A primeira requer uma postura proativa[41], enquanto a segunda sugere uma postura reativa. Tais comportamentos foram caracterizados por Ackoff (1981), nos seus estudos sobre planejamento estratégico.

Segundo Erickson *et al.* (2009) e Kennedy (2019), a China está determinada a desenvolver sua plena capacidade de operar aeronaves de asa fixa em navios-aeródromo, meio preponderante para a proteção da suas LCM além do alcance das aeronaves baseadas em terra, bem mais ao sul do Mar do Sul da China, através do Estreito de *Malaca* e mesmo no oceano Índico, alcançando o Oriente Médio. Atualmente a MEPL realiza a grande maioria das missões militares chinesas no exterior, no contexto das suas duas funções principais: proteger as LCM e salvaguardar os interesses estrangeiros da China. Ambas se traduzem na presença avançada em áreas estrategicamente importantes das regiões dos oceanos Índico e Pacífico (KENNEDY, 2019).

Assim, observa-se que a China dá claros sinais de que está se afastando de uma Estratégia Naval apoiada apenas em submarinos e mísseis baseados em terra para uma solução composta, que engloba esses meios mas também submarinos nucleares de ataque e robustas forças de superfície nucleadas em navios-aeródromo, operando onde se fizerem necessárias.

Como sintetiza O'Rourke (2018), o esforço de modernização naval da China está orientado para o desenvolvimento de capacidades para: abordar militarmente a questão da independência de Taiwan; defender as reivindicações territoriais da China nos mares do Sul e do Leste da China e, de um modo mais geral, alcançar um maior grau de Controle do Mar; reforçar a visão internacional

[41] Vide GLOSSÁRIO, p. 103.

de que a China tem o direito de regulamentar as atividades militares estrangeiras em sua ZEE de 200 MN; defender as suas LCM, particularmente aquelas que ligam o país ao Golfo Pérsico; mitigar a influência dos EUA no oceano Pacífico ocidental; e afirmar o *status* da China como principal potência regional, bem como seu maior espaço como potência mundial. Missões adicionais incluem as operações de segurança marítima (incluindo antipirataria), a evacuação de cidadãos chineses de países estrangeiros e a realização de operações de assistência humanitária e resposta a desastres.

Recentemente a China divulgou, após um lapso de quatro anos, novo documento relativo ao setor de defesa, intitulado "A defesa nacional da China na nova era"[42], o qual não apresenta maiores alterações em relação ao *White Paper* anterior, de 2015. O país mantém seu compromisso com uma estratégia militar cooperativa, defensiva, baseada na Defesa Ativa, no contra-ataque, nas Operações Conjuntas entre as FFAA e na necessidade de incremento dos adestramentos em nível real de combate. Na parte afeta à MEPL reitera as estratégias *near-seas defense* combinada com *far-seas protection*. Contudo, onde analisa geopoliticamente seu entorno estratégico claramente faz o contraponto a cada um dos tópicos apresentados pelos documentos oficiais dos EUA que trouxeram análises sobre a China, em 2019, o *Annual Report to Congress 2019* e o *China Military Power* da *Defense Intelligence Agency*. Deixa claro que está atenta ao aumento da tensão regional e, de forma velada, reconhece os EUA como seu antagonista (CHINA, 2019; EUA, 2019a; EUA 2019b).

A defesa da própria China continental, que o *White Paper* (2015) chama de "defesa de águas oceânicas"[43], continua sendo a missão mais importante da MEPL. Em termos práticos, refere-se à região entre o litoral e a Segunda Cadeia de Ilhas - no Mar das Filipinas – incluindo os mares do Leste e do Sul da China - área onde as forças chinesas tentariam impedir que os EUA interferissem nas operações militares *offshore*. O espaço marítimo a ser defendido baseia-se nas estimativas sobre a gama de armas transportadas por uma força atacante, não estando determinado pelos limites das cadeias de ilhas. Por exemplo, de acordo com uma avaliação chinesa o raio de combate de uma ae-

[42] Da versão original no idioma inglês: *China`s National Defense in the New Era* (tradução nossa).
[43] Do original no idioma inglês: *defense offshore*.

ronave de caça F/A-18, da marinha dos EUA, é de 1.200 MN, dado que indica sobre qual alcance a MEPL se preocupará na aproximação de um navio-aeródromo (McDEVITT, 2016).

Segundo Erickson *et al.* (2007) e McDevitt (2016), o referido conceito parece ser uma nova formulação chinesa para o que tem sido tradicionalmente chamado de *near-seas active defense* ou, como foi denominado pelos EUA, *Anti Access*/*Area Denial* (A2/AD). É uma campanha conjunta da Marinha, da Força Aérea e da Força de Foguetes Estratégicos que tem o objetivo operacional de impedir uma aproximação de forças hostis atacando-as longe da China (A2, antiacesso) ou, se isso falhar, ou se forças hostis já estiverem dentro de alcance do ataque da China, a tentativa de negar-lhes liberdade de ação operacional e tática (AD, negação de área). Trata-se de uma operação concentrada no Controle do Mar dentro da Primeira Cadeia de Ilhas e na negação do mar além de Taiwan e na periferia oceânica chinesa. Será operacionalizada pelo emprego do Poder Aéreo a partir de terra, associado a mísseis de cruzeiro lançados por navios, submarinos e aeronaves; o uso ofensivo de submarinos contra as forças de superfície atacantes, principalmente os convencionais, no interior da Primeira Cadeia de Ilhas, e os de propulsão nuclear, no interior e ao redor da Segunda Cadeia de Ilhas; e de mísseis balísticos convencionais baseados em terra com ogivas (carga não nuclear) de reentrada manobráveis (DF-21D MIRV), que podem atingir navios no mar.

Segundo Dornelles (2014) e Erickson *et al.* (2007), é um conceito inspirado na defesa em camadas planejada pela ex-URSS contra grupos-tarefa de navios-aeródromo dos EUA. Os chineses o teriam adaptado às suas necessidades, incorporando o princípio da Defesa Ativa. A China o apelida de "maça assassina". Tal conceito depende de uma adequada arquitetura de comando, controle, vigilância e acompanhamento de contatos, que tem demandado fortes investimentos em satélites civis e militares, no desenvolvimento de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) e numa rede de radares terrestres com capacidade além do horizonte (OTH-R).

Segundo Holmes e Yoshihara (2018), a implantação de toda essa arquitetura, incluindo os sistemas de armas, de C4ISR[44] e de infraestrutura para operação de aeronaves a partir de terra, é um dos fatores motivadores da estratégia da China de ocupação de ilhas e recifes, principalmente no Mar do Sul da China, como os arquipélagos das *Paracel* (aqui destacando-se a Ilha *Woody*) e *Spratly*, onde estão sendo construídas uma série de facilidades que compõem o sistema.

Em abril de 2016, por exemplo, a China pousou um avião militar em sua base aérea artificial no disputado Recife *Fiery Cross*, nas Ilhas *Spratly*. O país, inclusive, está discutindo abertamente planos para a construção de usinas nucleares para fornecer energia elétrica às ilhas. Em fevereiro de 2016, Pequim colocou avançados mísseis superfície-ar HQ-9 (SAM) na Ilha *Woody*. Apenas alguns meses antes, no final de 2015, dezesseis jatos de combate J-11 foram destinados à ilha, provendo a capacidade de controlar o espaço aéreo em torno das *Paracel* (ANDERSEN; PERRY, 2017). Nas FIG. 18, 19 e 20 são representadas as estruturas componentes dessa estratégia, com seus elementos componentes, camadas e áreas de cobertura.

A China construiu uma complexa gama de capacidades que permitiram a implementação da estratégia *near-seas active defense*, seu conceito de "maça assassina" ou de *anti access*/*area denial*, como se queira denominá-la. Ao integrar as FFAA de forma conjunta na defesa marítima aproximada tem permitido que a MEPL empregue com maior liberdade seus meios oceânicos, principalmente sua Força de Superfície, enviando-os em missões típicas das marinhas de "águas azuis", marcando presença e protegendo os interesses chineses onde se fizer necessário.

Partindo-se do pressuposto, já apresentado, de que a "lógica" e a "gramática" propostas por Mahan são dissociáveis, um Estado pode abraçar o ciclo virtuoso do desenvolvimento do Poder Marítimo por meio da tríade de comércio, vontade política e Poder Militar, enquanto emprega uma "gramática" diferenciada para nortear o dimensionamento e o emprego de seu Poder Naval.

---

[44] Do acrônimo em inglês que significa *Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance.*

Segundo Holmes e Yoshihara (2018), o estilo de combate híbrido ofensivo e defensivo da MEPL está de acordo com o conceito de Defesa Ativa de Máo Zédōng, que coloca meios táticos ofensivos nos fins estratégicos defensivos. A abordagem maoísta da China também está de acordo com os preceitos estabelecidos por *Sir* Julian Corbett, quando pregava a estratégia de um oponente mais fraco que aguarda a chance de aplicar um contra-ataque. O teórico britânico chegou ao mesmo termo - Defesa Ativa - para mostrar como uma marinha mais fraca pode disputar o Controle do Mar com outra, mais forte, até que se torne superior e assuma, por si só, o Comando do Mar.

As mudanças na estratégia e nas capacidades navais não podem ser explicadas apenas por uma variável ou fator, mas sim pela combinação do papel das lideranças navais e experiências pessoais, do endosso das lideranças civis, da percepção do ambiente de segurança externa, da disponibilidade de financiamento e de tecnologias e da institucionalização da pesquisa naval.

O incentivo para modernizar o EPL, incluindo todas as FFAA, tem se tornado cada vez maior na medida em que o governo se preocupa com a possibilidade de Taiwan se mover no sentido de sua independência. O governo também reconhece a necessidade de a China consolidar-se como uma potência econômica, política e militar não apenas regionalmente, mas globalmente. Há uma clara percepção governamental de que o mais importante aspecto relacionado ao crescimento chinês, desde o início da década de 1980, tem sido a dependência do mar no que tange ao comércio marítimo, incluindo o suprimento de energia. A China necessita tornar-se uma potência marítima para proteger seu regime de governo da loteria da crise econômica que ocorreria caso o comércio marítimo fosse ameaçado por um considerável período. Assim, a China é um país que avança no século XXI como uma nação que, por necessidade, está se tornando uma potência marítima.

O próximo capítulo apresentará os aspectos relevantes da contextualização histórica brasileira com ênfase na sua relação com o mar, da inserção do Brasil no seu entorno estratégico e de seus interesses nacionais, em especial aqueles ligados ao oceano, distinguindo os aspectos principais da ENB.

4 O BRASIL E SUA ESTRATÉGIA NAVAL

4.1 O Brasil e o Mar

O Brasil é um país de dimensões continentais, representando 47,3% do território sul-americano e ocupando a quinta posição mundial em extensão territorial, com 8.515.767,049 km² e cerca de 17.000 km de fronteiras terrestres. Detentor de um PIB, no ano de 2018, de 6,8 trilhões de reais, é a nona maior economia global, ocupando, ainda, a sexta posição em população, com cerca de 210 milhões de habitantes[45]. O APÊNDICE B apresenta o aprofundamento da sua contextualização histórica, principalmente nos aspectos ligados ao relacionamento entre a formação do Estado e o mar, da qual se seguem os aspectos e constatações mais relevantes.

O País, como o conhecemos demográfica e socialmente hoje, nasceu do mar por meio das conquistas de um Estado essencialmente marítimo, Portugal, graças ao avanço tecnológico da época e ao apoio e à iniciativa governamentais num momento em que aquele reino disputava com a Espanha o domínio das rotas comerciais entre a Europa e o Oriente. Segundo Albuquerque e Silva (2006), duas coisas preocupavam o governo português: conhecer o mais possível o oceano Atlântico e garantir a posse das terras que, pouco a pouco, se estavam descobrindo.

Por quase três séculos o País permaneceu com o povoamento e as atividades basicamente concentradas no litoral, seja pelo desinteresse português de interiorizar-se, seja pelas dificuldades impostas pelas enormes distâncias e relevo acidentado. Somente a partir dos séculos XVII e XVIII passou por um movimento de expansão das fronteiras para o oeste, principalmente em função da atividade mineradora, definindo-as quase totalmente a partir do Tratado de Madri (1750), que resolveu as disputas entre Portugal e Espanha acerca dos referidos territórios.

[45] Dados disponíveis em: www.ibge.gov.br. Acesso em: 08 jul. 2019.

Em 1822, o Brasil tornou-se independente de Portugal, iniciando um período de instabilidade política e correndo o risco de fragmentar-se. Somente pelo uso da força armada foi possível debelar tais movimentos, nascendo a Marinha do Brasil que teve primordial papel no processo de consolidação da independência. É interessante lembrar que essa marinha consolidadora da independência nacional, eliminando os focos da resistência estrangeira em nosso território, surgiu por necessidade imperiosa daqueles dias e mereceu o apoio geral da população e dos políticos responsáveis pelo processo de emancipação política do Brasil.

A Guerra do Paraguai (1865-1870), no extremo oeste do País, veio comprovar a carência de vias de comunicação com o interior do território, cujas dimensões já haviam assumido suas características continentais. Ao longo do século XX essa visão de que era necessário interiorizar-se e integrar o território predominou no pensamento estratégico brasileiro, contribuindo para que o desenvolvimento da mentalidade marítima fosse relegado a um segundo plano. Apesar disso, foi no litoral onde se desenvolveram os principais aglomerados urbanos e foi iniciado o desenvolvimento industrial, situação que perdura até os dias de hoje.

Assim, imperativos geopolíticos e econômicos têm empurrado o desenvolvimento do País ora em direção ao interior continental, ora de volta às origens marítimas. Isso se dá pela natural e ambígua vocação do Brasil que o impulsiona às duas vertentes antagônicas, a da massa terrestre e a da influência oceânica do Atlântico Sul, proporcionando desafios e oportunidades com uma flexibilidade que precisa ser compreendida e bem aproveitada por toda a sociedade brasileira.

4.2 O Entorno Estratégico e Interesses Marítimos

O Brasil é banhado, do norte ao sul, pelo oceano Atlântico. Considerados os recortes e reentrâncias, bem como as ilhas oceânicas, o litoral do País alcança 9.200 km. A área marítima projetada a partir de todo o litoral, com base nos critérios estabelecidos pela Convenção das Nações

Unidas sobre o Direito no Mar[46] (CNUDM), constitui a porção marítima das Águas Jurisdicionais Brasileiras[47] (AJB). É importante observar, no mapa (FIG. 21), como na conformação do litoral brasileiro inexistem acidentes geográficos que provoquem "constrangimentos" no acesso ao País para quem se aproxima ou se afasta pelo mar, sendo a costa amplamente aberta ao Atlântico Sul.

O APÊNDICE C apresenta o detalhamento da inserção do País no entorno estratégico e os respectivos interesses nacionais associados ao mar, acerca dos quais seguem abaixo as principais constatações. O referido apêndice explora, ainda, o Poder Marítimo brasileiro e suas projeções de poder sobre o entorno estratégico, sob o "olhar" da "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan.

Em função da importância para o Brasil do espaço marítimo supracitado, nos aspectos das suas vertentes ambiental, científica, econômica e de soberania, dos recursos naturais, vivos e não vivos, explorados e ainda por explorar, bem como da biodiversidade presente, a MB cunhou o termo "Amazônia Azul" fazendo uma analogia à outra importante e mundialmente reconhecida região nacional, que é a Amazônia Legal[48] brasileira (STEIN, 2013).

O Brasil é autossuficiente na relação produção/consumo de petróleo, ocupando a 19ª posição mundial como exportador dos seus excedentes. Porém, em função da qualidade da matéria-prima e da capacidade e técnicas de refino importa petróleo leve e derivados, dos quais ainda é dependente. Importante ressaltar que 95% de todo o petróleo e 80% de todo o Líquido de Gás Natural (LGN) produzidos no País são explotados no mar, num verdadeiro "arquipélago" de plataformas artificiais localizadas majoritariamente nos litorais dos estados do Rio de Janeiro, de São Paulo e do Espírito Santo. A maior parte da movimentação desse petróleo, gás e derivados entre as áreas de produção e os centros de processamento e destes para as regiões de consumo no Brasil é realizada pelo modal marítimo, por meio da navegação de cabotagem (ANP, 2019; ANTAQ, 2019).

Como aponta Judice (2018), essas estruturas localizadas no mar são objetivos estratégicos de grande vulnerabilidade, não somente frente às eventuais ameaças estatais mas

[46] Vide GLOSSÁRIO, p. 101.
[47] Vide GLOSSÁRIO, p. 99.
[48] Vide GLOSSÁRIO, p. 99.

também à ação de atores não convencionais, por meio do terrorismo, da pirataria, do risco de dano ambiental severo ou roubo de tecnologia. Judice (2015) afiança que as estruturas produtivas de petróleo e gás funcionam em produção permanentemente e, por isso, necessitam de um esforço também permanente de monitoramento e proteção.

Em que pese o processo de interiorização comentado anteriormente é ao longo do litoral que continuam fixados os maiores aglomerados e concentrações urbanas do País, além das principais estruturas críticas, complexos industriais, financeiros e portuários.

Com relação especificamente aos portos, estes se revestem de vital importância econômica, pelo fato de 96% da carga exportada e 90% da importada circularem por via marítima. A América do Sul é isolada dos principais eixos do comércio internacional, fazendo com que o Brasil dependa do modal marítimo para realizar suas trocas comerciais e, consequentemente, das LCM que atendem ao País, seja na navegação de longo curso seja na de cabotagem, sob pena de grandes prejuízos econômicos e mesmo da paralização de setores estratégicos em função da dependência externa de produtos como óleo diesel, adubos e fertilizantes (fundamentais à agricultura intensiva).

A vertente de soberania da Amazônia Azul, "transbordada" para os interesses marítimos brasileiros no oceano Atlântico Sul, colide com a presença de significativos atores internacionais que, historicamente ou de forma mais recente, possuem algum tipo de possessão territorial na região ou que, por meio de *soft power*[49], cada vez mais exercem sua influência. O primeiro caso encontra como principal exemplo o Reino Unido e suas possessões territoriais representadas pelas ilhas oceânicas da cadeia mesoatlântica. Já o segundo caso tem como principal protagonista a China e seus recentes interesses em países africanos como Angola e Namíbia. O mapa da FIG. 31 mostra a distribuição da presença estrangeira no Atlântico Sul.

O Brasil, por sua vez, na sua esfera de atuação diplomática no oceano Atlântico Sul participa e é signatário de diversos tratados e acordos internacionais, no sentido da cooperação e da

[49] Vide GLOSSÁRIO, p. 104.

estabilidade regional, destacando-se a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul[50] (ZOPACAS) e a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa[51] (CPLP), fóruns que se constituem em importantes oportunidades para o exercício do *soft power* brasileiro. Ainda, segundo Gheller, Gonzalez e Melo (2015), entre as iniciativas bilaterais envolvendo o Brasil e países lindeiros destacam-se as atuações das missões navais mantidas pela MB em Cabo Verde e na Namíbia, ambas com propósitos semelhantes de capacitar as marinhas dos referidos países no que tange ao seu pessoal e material.

A "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan permite constatar a parcela marítima da vocação do País ao desenvolvimento pelo uso do mar. A presença de seus elementos ou "fontes", caracterizados pela posição geográfica do Brasil, sua extensão territorial e configuração física e demográfica, é um fator perene na história nacional. Contudo, em que pese suas origens marítimas, a população, na medida em que crescia, foi levada a permanecer de "costas para o mar", em função dos atrativos econômicos da mineração e, mais recentemente, da grande expansão agrícola e pecuária. Amparada por políticas governamentais que fomentaram a interiorização e a integração territorial, inequivocamente necessárias para a manutenção da unidade nacional, a sociedade brasileira tem desprezado historicamente o ciclo virtuoso do uso do mar como elemento de prosperidade econômica e bem-estar social. Ou seja, os elementos relacionados ao "caráter do povo" e do "caráter do governo" não foram suficientemente motivados e direcionados ao pensamento marítimo.

Recorrendo uma vez mais à "Teoria dos Triângulos" de Mahan, é possível projetar sobre o mapa do entorno brasileiro e seus interesses marítimos triângulos que unam pelos vértices pontos considerados estratégicos, delimitando os espaços oceânicos no interior dos quais o País deve exercer a plenitude dos seus poderes Marítimo e Naval, bem como permitindo compreender o posicionamento de alguns atores exógenos presentes na região. Os triângulos na cor vermelha, delineados na FIG. 32, apresentam as projeções do poder brasileiro sobre a Amazônia Azul, particularmente nas suas porções de maior valor estratégico. Os triângulos da FIG. 33, nas cores verde e azul,

[50] Vide GLOSSÁRIO, p. 104.
[51] Vide GLOSSÁRIO, p. 100.

parcialmente superpostos, apresentam as projeções do poder brasileiro sobre o oceano Atlântico (Sul e parcela do Norte) e parte do Mar do Caribe. É interessante observar, ainda, que na porção superposta dos dois triângulos, central ao Atlântico Sul, é onde se situa quase todo o colar de ilhas pertencentes ao Reino Unido.

4.3 O Brasil e a sua Estratégia Naval

A Constituição da República Federativa do Brasil, no seu artigo 3º, estabelece os objetivos fundamentais do País sendo, um deles, no inciso segundo, o de garantir o desenvolvimento nacional. No artigo 4º estabelece os princípios que regem as relações internacionais brasileiras, destacando-se os incisos quarto, que prega a não intervenção, sexto, que defende a paz, e sétimo, que presa pela solução pacífica dos conflitos. Ainda, no artigo 142 define a constituição das FFAA brasileiras como sendo a Marinha, o Exército e a Aeronáutica, atribuindo-lhes, entre outras destinações, seu fim principal de defender a Pátria (BRASIL, 1988).

O documento setorial de mais alto nível que trata da defesa é a Política Nacional de Defesa (PND), editada pela primeira vez em 1996, revista em 2005 e, a partir de 2012, sistematicamente revisada e publicada, juntamente com outros dois documentos condicionantes: a Estratégia Nacional de Defesa (END) e o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) (BRASIL, 2016c; BRASIL, 2010).

A PND consolida os posicionamentos do Estado brasileiro e estabelece os objetivos mais elevados no tema, buscando harmonizar as expressões do Poder Nacional intervenientes visando melhor aproveitar as potencialidades e as capacidades do País. Nesse sentido, delimita o entorno estratégico de interesse como sendo a América do Sul, o oceano Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica. Além disso, em função das tradicionais relações do País considera também a América do Norte e a Europa e, em face dos laços históricos e as afinidades

culturais com o Brasil, os países de língua portuguesa. Igualmente, ao norte a proximidade do Mar do Caribe impõe que se dê atenção àquela região. Determina, ainda, que sem se descuidar das demais regiões brasileiras deve ser dada prioridade às áreas onde se concentram os poderes Político e Econômico e a maior parte da população brasileira, além da Amazônia e do Atlântico Sul. Um detalhe é que o LBDN estende o limite norte do entorno estratégico do Brasil até o paralelo de 16º de latitude norte. A representação desse espaço geográfico de interesse encontra-se na FIG. 34 (BRASIL, 2016b; BRASIL, 2016c).

Ainda segundo a PND (2016c), três pilares devem ser explorados a fim de garantir a segurança e a defesa nacionais: o desenvolvimento, a diplomacia e a própria defesa. O documento define oito Objetivos Nacionais de Defesa, dos quais se destacam: garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial; assegurar a capacidade de defesa, no âmbito do cumprimento das missões constitucionais das FFAA; e salvaguardar as pessoas, os bens, os recursos e os interesses nacionais situados no exterior. No contexto amplo dos referidos objetivos encontram-se as capacidades de monitoramento e controle do território, das AJB e do espaço aéreo sobrejacente, bem como a proteção das LCM. É levada em conta, ainda, a necessidade do contínuo aperfeiçoamento das técnicas e da doutrina de emprego das Forças, de forma singular ou conjunta, com foco na interoperabilidade.

A Estratégia Nacional de Defesa (END), seguindo os documentos condicionantes superiores, também preconiza que o Brasil deve reger suas relações internacionais, dentre outros, pelos princípios constitucionais da não intervenção, da defesa da paz e da solução pacífica dos conflitos. Nas orientações sobre como atingir os Objetivos Nacionais de Defesa aponta como essencial a busca por Capacidades Nacionais de Defesa, entre as quais se destacam a de proteção, de dissuasão, de pronta resposta e de coordenação e controle, sendo que as orientações estabelecidas no documento estão voltadas para a preparação das FFAA e do Brasil como um todo para garantir a

defesa e contribuir para a segurança do País, tanto em tempos de paz quanto em situações de crise ou mesmo de conflito armado (BRASIL, 2016a).

A Capacidade de Proteção do território e da população brasileira manifesta o mais significativo objetivo nacional, o de garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial. Assim, urge dotar a Nação da capacidade de resposta em situações anômalas a fim de preservar as funções vitais do Estado. Reforçar a Capacidade de Proteção requer a adequação dos meios e métodos de vigilância sobre o território nacional, incluindo a ZEE, a PC e o espaço sobrejacente, o espaço cibernético e outras áreas de interesse, entre as quais os ativos materiais e humanos no exterior (BRASIL, 2016a).

A publicação sistemática, a partir de 2012, da PND, da END e do LBDN permitiu um maior acesso e transparência do setor de defesa para a sociedade como um todo, estimulando o crescimento do segmento de pesquisa acadêmica sobre o tema, inclusive no ambiente civil. Outro fato relevante é o estabelecimento formal do conceito de que defesa, diplomacia e desenvolvimento são partes de um mesmo sistema e assim devem ser analisados e planejados.

Nesse contexto, da análise inicial desses documentos condicionantes do nível político e estratégico depreende-se que a estratégia de defesa do Brasil, além do emprego prioritário da diplomacia, é essencialmente defensiva, calçando-se fortemente na capacidade de dissuasão. Fica clara a prioridade das ações de proteção às estruturas vitais do Estado, sendo necessárias, também, as capacidades de pronta resposta e coordenação e controle.

Em face das peculiaridades dos conflitos armados modernos o Brasil prioriza o emprego conjunto das FFAA, aproveitando a sinergia entre as capacidades de cada Força sem desconsiderar a possibilidade da sua utilização singular, sendo que tais capacidades deverão ser integradas e consolidadas. O emprego conjunto das FFAA se dará pela ação de Comandos Operacionais Conjuntos ativados oportunamente, subordinados ao Presidente da República, em caso de conflito real, ou ao Ministro de Estado da Defesa, no caso de adestramento ou emprego em

Operações de Paz. Cabe ao Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA) o planejamento do emprego conjunto das FFAA (BRASIL, 2007; BRASIL, 2016a; BRASIL, 2010). A FIG. 35 apresenta a Estrutura Militar de Defesa do Brasil.

O País possui doutrina e sistemática próprias para o emprego conjunto das FFAA, materializadas na publicação "Doutrina de Operações Conjuntas" do Ministério da Defesa (MD), onde estão previstos os passos desde o início de uma crise ou conflito armado, o planejamento das operações, a ativação dos Comandos Operacionais Conjuntos e as ações propriamente ditas. A publicação prevê o pré-planejamento a partir de situações hipotéticas, chamadas de Hipóteses de Emprego (HE), com planos prontificados e testados a fim de minimizar o tempo de reação às ameaças. Dois Comandos Operacionais estão permanentemente ativados: o Comando de Operações Aeroespaciais (COMAE), que entre suas atribuições cuida da defesa do espaço aéreo brasileiro, e o Comando de Defesa Cibernética (ComDCiber), responsável pelas ações de defesa cibernética. Ressalta-se que esses comandos não estão na estrutura do EMCFA. Estão, respectivamente, na da Força Aérea Brasileira (FAB) e na do Exército Brasileiro (EB) (BRASIL, 2011b).

No caso específico da Marinha do Brasil, como força singular, sua missão enuncia:

> A Marinha do Brasil tem como missão-síntese preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em lei; e para o apoio à política externa (BRASIL, 2016a).

Além das possíveis ameaças estatais o crescimento de atos ilícitos no mar, na forma de pirataria, tráfico de pessoas e drogas, contrabando, pesca ilegal, crimes ambientais e outros, bem como os riscos inerentes às ameaças enquadradas como terrorismo, demandam a presença estatal nos mares. Por isso o Poder Naval brasileiro deve dispor de meios capazes de atuar na neutralização dessas ações nas AJB oceânicas, bem como em outras áreas de interesse, sendo também capaz de manter a segurança das LCM. O cumprimento desse conjunto de atribuições se dará pelas Tarefas Básicas do Poder Naval (TBPN)[52]: Controle de Área Marítima; Negação do Uso do Mar; Projeção

[52] Conforme detalhadas no APÊNDICE A, p. 120.

de Poder sobre Terra; e Contribuição para a Dissuasão. O monitoramento do mar, inclusive a partir do espaço, deverá integrar o repertório de práticas e capacitações operacionais (BRASIL, 2016a).

Ainda segundo Brasil (2016a), as TBPN terão por foco defender as plataformas petrolíferas, as instalações navais e portuárias, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas AJB e responder prontamente a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio, sendo que duas áreas do litoral demandam atenção especial: o trecho que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do rio Amazonas. As versões da END de 2008 e de 2012 traziam, no âmbito das diretrizes para a MB, o conceito da defesa proativa das plataformas petrolíferas e demais estruturas críticas litorâneas envolvendo um grau de prontidão e reação maior que em outras áreas, o que demandaria capacidades específicas. Esse conceito foi retirado da END 2016, em vigor, apesar de no documento constar a já citada capacidade de "pronta resposta", sem, no entanto, especificar em que área especificamente ela seria aplicada. O mesmo contexto apresentado neste paragrafo é o encontrado no Plano Estratégico da Marinha (PEM) em vigor, editado em 2017 (BRASIL, 2008; BRASIL; 2012; BRASIL, 2017c).

A END define que os propósitos enumerados na missão da MB serão alcançados por meio das TBPN. Determina uma certa escala de priorização entre as porções marítimas do entorno estratégico do Brasil. Contudo, não há uma descrição de quais estratégias, operações ou ações serão utilizadas em cada espaço de atuação, deixando vaga a ideia da área e da dimensão para cada variação de emprego do Poder Naval. Permanecem indefinidas as formas de atuação desse Poder Naval, num cenário de Operações Conjuntas, conforme a própria END determina como método prioritário de emprego das FFAA a fim de orientar o preparo e o planejamento das demais. Além disso, como observado por Fernandes (2015), na forma como está expressa a atuação da MB, por meio do enunciado das TBPN, não fica estabelecido um vínculo claro entre estas e cada um dos interesses marítimos nacionais, de forma a explicitar o que se está entregando à sociedade.

Há mais de quarenta anos Flores e Vidigal (1976) já apontavam que o desenvolvimento brasileiro se concentrava ao longo da costa, situação que perdura e que torna o País, em qualquer

situação de conflito, extremamente vulnerável às ameaças vindas do mar. A exploração de petróleo na PC veio aumentar essa vulnerabilidade criando alvos de grande significado econômico, de difícil proteção e cuja destruição teria grande efeito moral e econômico. Por esses motivos consideravam que a defesa do litoral despontaria como tarefa prioritária para a MB, incluindo a proteção de todas as instalações marítimas, bem como os alvos não essencialmente marítimos mas que podem ser alcançados pelo mar. Ressaltavam que o Brasil não precisaria de meios para a defesa simultânea de todo o litoral, mas contra, pelo menos, ameaças simultâneas ao Sul/Sudeste e ao Norte. Essa análise continua perfeitamente atual, como mostra Judice (2018), numa amplitude maior do que somente o litoral ao incluir os ativos marítimos de petróleo e gás como elementos majoritários da Economia Azul[53] brasileira e sua vulnerabilidade às tradicionais ameaças estatais e às novas, não estatais.

As duas análises, separadas por quatro décadas, também se alinham no pensamento de que a proteção de todo esse patrimônio, hoje conjugado sob o conceito da Amazônia Azul, deveria ser feita pela atuação do Poder Naval, incluindo a utilização conjunta de meios navais, aéreos e submarinos alicerçados numa robusta capacidade de monitoramento eletromagnético, acústico e de outros espectros que sejam úteis ao controle e ao acompanhamento dos contatos de interesse.

No que tange à segurança das LCM, de reconhecida importância e valor, Judice (2018) aponta que a globalização ocorrida no século XX e a consequente internacionalização das frotas de navios mercantes, das cargas, dos seguros e das bandeiras entre os Estados dificultam o isolamento do interesse de um único ator a ponto de colocar em risco um sistema com consequências para todos, diminuindo (mas não excluindo) a probabilidade das LCM como objetivo militar amplo. Flores e Vidigal (1976), no mesmo diapasão, consideravam que numa guerra regional, limitada e rápida, as LCM junto ao litoral, que operam na cabotagem, seriam os objetivos mais sensíveis e importantes. Por elas circula o petróleo extraído dos campos oceânicos e transportado para as refinarias, sendo

[53] Vide GLOSSÁRIO, p. 101.

responsáveis, ainda, pela distribuição de derivados ao longo do litoral e pela circulação de trigo, sal e outros granéis, oferecendo uma concentração rentável para o ataque inimigo.

No campo tecnológico defesa e desenvolvimento estão conectados. Uma das formas de materialização dessa ligação é o impulso científico que as necessidades militares proporcionam à sociedade, inclusive com o surgimento de novas tecnologias e processos que podem, também, ser utilizados em aplicações civis. O APÊNDICE D apresenta aspectos relevantes sobre a forma como a capacitação e o desenvolvimento tecnológico militar estão explicitados nos documentos condicionantes da defesa brasileira, acerca dos quais seguem as principais constatações.

A PND orienta a promover a autonomia produtiva e tecnológica do País na área de defesa, sobretudo no que diz respeito às tecnologias críticas, referindo-se adicionalmente, à qualificação do capital humano assim como ao desenvolvimento da BID e de produtos de emprego dual (civil e militar). Por sua vez, a END determina o fortalecimento da área de Ciência, Tecnologia de Defesa e Inovação (CT&I) visando ao seu desenvolvimento e solidez e promovendo a absorção, por parte da cadeia produtiva, de conhecimentos indispensáveis à redução gradativa da dependência de tecnologia externa. Os projetos de pesquisa devem ser preferencialmente conduzidos em conjunto pelas instituições de tecnologia das três Forças singulares. Desde as suas primeiras versões a END introduziu o conceito dos Projetos Estratégicos[54] das FFAA, iniciativas prioritárias que contariam com aportes financeiros para sua execução continuada. Contudo, constata-se que os Projetos Estratégicos atuais na sua maioria já estavam em andamento, no âmbito das respectivas Forças singulares, quando da primeira edição da END, denotando que não foram concebidos dentro do conceito de uma estratégia de emprego conjunto das FFAA.

O próximo capítulo relacionará os aspectos relevantes de Brasil e China por meio de um paralelo entre os dois países, apontando semelhanças e diferenças e deduzindo as lições para a MB.

---

[54] Disponível em: https://www.defesa.gov.br/index.php/industria-de-defesa/paed/projetos-estrategicos. Acesso em: 18 jul. 2019.

5 LIÇÕES PARA A MARINHA DO BRASIL

5.1 Brasil e China – Um Paralelo

Brasil e China são dois Estados, numa primeira abordagem, completamente diferentes entre si. Separados por um hemisfério terrestre, povoados por sociedades de culturas distintas uma da outra e com histórias (a da China muito mais longeva) que trilharam caminhos completamente distantes, não possuem à primeira vista muito em comum. Contudo, sob certos pontos de vista surpreendentes semelhanças saltam aos olhos quando se colocam, lado a lado, as informações pertinentes apresentadas nos dois capítulos anteriores e permeadas pelo referencial teórico apropriado.

5.1.1 A "grande estratégia"

Partindo-se do princípio de que a "grande estratégia" se refere à estratégia nacional no mais alto nível, materializada nas decisões de como empregar as expressões do Poder Nacional em prol dos Objetivos Nacionais do Estado, Brasil e China apresentam semelhanças na forma como lidaram com a polaridade entre suas respectivas continentalidade e maritimidade e como inseriram o uso do mar, em maior ou menor grau, como fator de desenvolvimento econômico e de defesa.

Ambos os países apresentam três dos fatores ou "fontes" apontadas por Mahan como características dos Estados que bem desenvolveram seu Poder Marítimo: a "posição geográfica", as "características físicas" e a "extensão do território", particularmente do litoral.

Quanto ao "caráter do povo" suas populações trilharam caminhos diferentes, mas que as levaram a posicionamentos semelhantes em relação ao mar: a chinesa nasceu numa planície interior, migrou em direção ao litoral pelas bacias hidrográficas e concentrou-se na faixa costeira, entre as cadeias montanhosas e o mar; a do Brasil, como conhecida, nasceu do mar, fixou-se inicialmente

no litoral e, a partir dele, explorou o interior buscando riquezas minerais e expandindo a agricultura e a pecuária. Contudo, permaneceu majoritariamente no litoral onde se desenvolveu, com o interior ainda apresentando enormes vazios demográficos. Em ambos os casos as respectivas sociedades mantiveram-se concentradas junto ao litoral, mas por muito tempo "de costas para o mar".

Nesse contexto foi decisivo o "caráter do governo", que por meio das suas posições orientou as políticas de desenvolvimento de cada um dos países, de certa forma mantendo ambos desconectados do mar. A China, mesmo tendo vivido uma época áurea de comércio marítimo nos tempos do Almirante Zheng He (séc. XV), historicamente ameaçada pelas suas fronteiras terrestres, optou por negligenciar o Poder Marítimo em proveito da vigilância e da defesa continental. O Brasil, em que pese uma história de resoluções negociadas das questões fronteiriças e da ocorrência concreta de ameaças provenientes do mar (principalmente de franceses e de holandeses), optou pelo continentalismo, primeiramente pela busca de riquezas no interior e, posteriormente, pela necessidade de povoamento e integração territorial, impulsionado pela visão geopolítica terrestre que predominou no País no século XX, com forte influência nas decisões governamentais.

Contudo, foi esse mesmo "caráter do governo" o responsável pela percepção, a partir da década de 1980, de que a planejada expansão econômica chinesa passaria obrigatoriamente pelo desenvolvimento do Poder Marítimo e, arrastado por este, do Poder Naval; e pela sua inclusão na cadeia produtiva do país naquilo que Mahan chamava de ciclo virtuoso, materializado na trindade comércio, vontade política e Poder Militar. Ainda na administração de Dèng Xiǎopíng, no início da década de 1980, a China incluiu o setor de defesa e os elementos do Poder Marítimo entre os tópicos centrais da estratégia de desenvolvimento nacional.

Como visto, a "guinada para o mar" da China se deu pelos imperativos geopolítico e econômico. O geopolítico, expresso pela meta de tornar a ocupar um espaço hegemônico regional ou mesmo de destaque global, apagando de vez as marcas do "Século da Humilhação" e reincorporando a província de Taiwan, uma das derradeiras lembranças desse período. Em última instância, o

imperativo geopolítico gira em torno da disputa pelo Poder e, nesse contexto, a China tem expandido sua influência nos oceanos Pacífico oeste e Índico, pelo exercício de um *soft power* de características marcadamente econômicas, que lhe está rendendo posições estratégicas importantes, na forma de acesso e uso de portos e bases de apoio. Além do seu natural peso geopolítico por ser uma potência nuclear e membro do Conselho de Segurança da ONU, a China tem procurado harmonizar sua presença nos fóruns regionais (a exemplo da sua participação na Associação das Nações do Sudeste Asiático[55] - ASEAN+3) intensificando a integração com os atores do entorno estratégico.

Já o imperativo econômico está associado ao projeto de bem-estar e prosperidade da sociedade chinesa que, com o desenvolvimento econômico e tecnológico, tirou milhões de pessoas da linha de pobreza. À medida que as condições sociais da população foram melhorando, a demanda energética e alimentar do país alcançou patamares somente sustentáveis por meio do comércio exterior, predominantemente marítimo, pelo qual a China recebe toda a sorte de matérias-primas, recursos minerais e energéticos e alimentos. Fruto dessa busca incessante pela segurança alimentar e energética, o comércio marítimo tornou-se uma grande vulnerabilidade estratégica, decorrendo daí a prioridade chinesa à garantia das LCM, seja onde for que elas estejam localizadas.

Ao mesmo tempo em que representa uma vulnerabilidade, a China transformou esse mesmo comércio marítimo em oportunidade ao incluir toda a cadeia produtiva dessa atividade como geradora de emprego e renda. Assim, a marinha mercante, as atividades portuárias e a construção naval do país, além de componentes estratégicos, são verdadeiros ativos econômicos.

A reboque do desenvolvimento econômico intimamente conectado ao Poder Marítimo a China foi gradativamente moldando seu Poder Militar, num sólido processo de estímulo à ciência e à tecnologia, fomentando uma BID independente que pudesse lhe proporcionar as capacidades militares certas nos momentos que se fizeram necessárias. À medida que "maritimizava" a economia e expandia seus interesses nacionais para o mar pendia a balança cada vez mais para o cresci-

[55] Vide GLOSSÁRIO, p. 99.

mento do Poder Naval, movimento que prevalece até os dias de hoje. A China caminha para um equilíbrio cada vez mais sustentável entre os antagonismos da continentalidade e da maritimidade.

Nesse diapasão constata-se que os líderes chineses (o "caráter do governo") conseguiram aproveitar a confiança da sociedade nesse modelo de prosperidade como impulso para o desenvolvimento do país e materializaram isso na forma de um planejamento de longo prazo que contempla um rigoroso alinhamento entre as expressões do Poder Nacional.

Quando se olha o Brasil sob esse mesmo enfoque observa-se que parcela da sociedade ("o caráter do povo") ainda enxerga o mar apenas de forma lúdica, desprezando os seus atributos como fonte de recursos naturais, meio de transporte, caminho para a busca e disseminação de conhecimentos e informações e fonte de domínio entre nações, como apontado por Till (2007). Esse "desprezo" se reflete no valor atribuído pelo Poder Político ao tema com consequências sobre a formulação das políticas públicas e das estratégias do País, caracterizado pela deficiência ou pela ausência destas.

O Brasil possui uma Política Marítima Nacional (PMN) datada de 1994 que tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do País de forma integrada e harmônica. Possui, ainda, uma Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) datada de 2005, cuja finalidade é a de orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do MT, ZEE e PC, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do País (BRASIL, 1994; BRASIL, 2005).

Em que pese a aparente coerência e alinhamento de tais documentos, os resultados práticos têm sido abaixo do potencial, conforme exposto no Seminário "Reflexões sobre as Políticas Nacionais Relacionadas ao Mar"[56]. Na ocasião a apresentação do relatório "Elementos para a Formulação de Políticas Públicas Voltadas ao Mar" pela pesquisadora do Instituto de Economia da

[56] Organizado e realizado pelo Centro de Estudos Políticos e Estratégicos da Escola de Guerra Naval (CEPE-EGN), em 29 mar. 2019.

UFRJ, Maria Tereza Leopardi Mello (informação verbal), concluiu que, em contraste com as políticas marítimas concebidas pelas grandes potências, as do Brasil estão pulverizadas e carecem de uma visão de futuro, sendo caracterizadas: por uma fraca consciência sobre a importância do mar na sociedade; pela falta de articulação entre os diversos interesses e setores; pela falta de vinculação de recursos para financiar as ações da política marítima; pelo pouco conhecimento sobre as reais potencialidades do mar; pela falta da definição clara dos objetivos específicos e do estabelecimento de prioridades; e pela falta de planejamento do uso dos espaços marítimos.

No que se refere à configuração e à capacitação do setor de defesa do Brasil, com a edição dos documentos PND, END e LBDN foram configurados esforços no sentido da evolução de uma realidade histórica onde cada Força Armada tinha suas próprias prioridades e estratégias, para um alinhamento entre os Objetivos Nacionais e as capacidades militares decorrentes e, daí, priorizar os projetos estratégicos que orientarão o desenvolvimento da BID brasileira. Esse processo ainda é embrionário e somente o tempo dirá se o caminho está sendo trilhado com eficácia.

As constatações dos parágrafos anteriores são explicitadas quando se analisa a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (ENDES) editada em 2018, estratégia governamental brasileira de mais alto nível cujo propósito é o de orientar, articular e influenciar as discussões dos demais instrumentos de planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado para o período de 2020 a 2031. Na referida estratégia não se encontra nenhuma referência ao uso do mar como "motor" econômico ou como um multiplicador associado ao desenvolvimento, ou, conforme definiu Till (2007), ao uso do Poder Marítimo na sua essência, como um elemento de saída para a sociedade, através do que se pode fazer a partir do mar. Do mesmo modo o setor de defesa não aparece como elemento de desenvolvimento econômico, científico e tecnológico, como o é na maioria das economias desenvolvidas (BRASIL, 2018; TILL, 2007).

Assim, se a China ao longo de quatro décadas inseriu o uso do mar como um "motor" econômico, integrado às expressões do Poder Nacional e alinhado à estratégia de desenvolvimento, o Brasil ainda o encara como um meio, no máximo uma "engrenagem", do seu Poder Econômico.

Nesse contexto de relativa "apatia" na relação com o mar o Brasil está deixando de projetar o seu natural peso geopolítico no entorno estratégico, mesmo participando com certa timidez de arranjos de influência e integração, como a ZOPACAS, e a CPLP, e das ações bilaterais em Cabo Verde e na Namíbia. Consequentemente, atores externos, destacadamente a própria China, têm ocupado espaços de interesse brasileiro, como em Angola, Moçambique e na própria Namíbia.

Contudo, apesar de o Brasil não vivenciar as questões de segurança alimentar e energética presentes na China nem ter ainda integrado o uso do mar na sua estratégia de desenvolvimento, a própria dimensão das estruturas críticas litorâneas, o sistema produtivo de petróleo e gás e seu peso na economia nacional e a dependência das LCM para a manutenção do fluxo de mercadorias são, por si só, suficientes para colocar o mar, o que se faz nele e o que se pode fazer a partir dele como elementos prioritários a serem defendidos, coadunando com Barbosa Junior (2012), quando ele aponta que o espaço oceanopolítico[57] do Brasil, com dimensões superiores ao oceano Atlântico Sul, representa a "sobrevivência" e a "prosperidade" do Brasil. "Sobrevivência" porque pelo mar são recebidos os produtos e realizados serviços vitais para o fortalecimento do Poder Nacional e para a neutralização das vulnerabilidades estratégicas com maior capacidade de impacto na segurança e na defesa nacionais. "Prosperidade" porque é a partir do mar que são enviados produtos necessários para a obtenção dos recursos financeiros, que são fundamentais para o desenvolvimento nacional.

5.1.2 A "pequena estratégia"

Brasil e China possuem oficialmente posturas estratégicas de defesa declaradamente

[57] Vide GLOSSÁRIO, p. 102.

defensivas, não intervencionistas e de caráter cooperativo, conforme explicitadas nos seus respectivos documentos condicionantes.

Ambos os países têm suas questões fronteiriças terrestres estabilizadas, em que pese a China ainda manifestar preocupação com movimentos separatistas na fronteira com o Tibete e o Turquistão, a questão da independência de Taiwan e pendências não resolvidas com a Índia em dois locais (*Aksai Chin* e *Arunachal Pradesh*). A China deixa claro que considera importante aproveitar essa estabilidade para desenvolver-se econômica e militarmente (CHINA, 2015a; CHINA, 2019).

Nesse contexto os chineses reconhecem que suas vulnerabilidades estão concentradas no mar e a partir dele, em função da localização litorânea das suas estruturas críticas, da dependência das LCM, bem como pelas ameaças militares que do mar poderão advir, nomeadamente os EUA e aliados (principalmente Japão e Coreia do Sul). De certa forma, o fato de apontar nominalmente seus potenciais adversários permite aos chineses definir mais precisamente quais estratégias e capacidades são adequadas ao seu projeto de defesa. Essa percepção da ameaça marítima tem, inclusive, determinado mudanças históricas no balanceamento das FFAA, com a redução do efetivo e da influência do EPL, o aumento de efetivos e investimentos na MEPL e a criação de novos arranjos na estrutura de Comando (CHINA, 2015b; CHINA, 2019).

O Brasil, por sua vez, não atribui nomes às ameaças, definindo estratégias e capacidades de acordo com os objetivos a serem protegidos, e essa metodologia é explicitada no trabalho atualmente em andamento no âmbito do EMCFA de estabelecimento do Planejamento Baseado em Capacidades (PBC). A exemplo da China, as vulnerabilidades do País estão associadas ao mar também na forma de estruturas críticas, ativos econômicos e LCM. As fronteiras terrestres, a oeste, não representam ameaças à defesa do País e sim à segurança, na medida em que são portas de entrada das ações criminosas transnacionais (tráfico de drogas, contrabando de armas etc.). Desde 2011 as FFAA têm sido empregadas de forma conjunta no combate às ações criminosas na fronteira por

meio das "Operações Ágata"[58], coordenadas pelo EMCFA. A sobrevivência do Brasil, como Estado, somente estaria em jogo a partir de ameaças vindas da fronteira leste, a marítima, de acordo com o Professor Doutor Francisco Carlos Teixeira da Silva[59] (informação verbal), posição corroborada pelo Gabinete de Segurança Institucional (GSI) da Presidência da República[60] (informação verbal).

A China, historicamente, tem encarado os espaços marítimos limitados pela Primeira Cadeia de Ilhas e, posteriormente, pela Segunda Cadeia de Ilhas como constrangimentos geográficos e marcos a serem sobrepujados, de onde inimigos poderiam lançar-se sobre seu litoral e onde estão localizadas suas principais reivindicações territoriais marítimas. Assim, mitigar essa vulnerabilidade e transformá-la em vantagem tem feito parte da ENC por décadas. A partir do planejamento lançado na década de 1980 pelo Almirante Liu Huaqing a MEPL foi evoluindo a estratégia de emprego do Poder Naval em etapas, marcadas pela paulatina ampliação da sua área e dimensão de atuação e, ao mesmo tempo, pela incorporação de capacidades tecnológicas associadas a cada novo espaço de operação. Essa evolução acompanhou de perto o desenvolvimento econômico do país à medida que eram expandidas as fronteiras de atuação e influência chinesas. As respectivas estratégias eram (e continuam sendo) expressas na forma de seus efeitos desejados, das características das ações e da área e dimensão de atuação, facilitando seu entendimento pela sociedade.

A China estabeleceu um complexo sistema defensivo nos mares do Leste e do Sul da China cujo objetivo operacional é o de impedir uma aproximação de forças hostis, atacando-as longe do litoral (antiacesso) ou, se isso falhar ou se as forças hostis já estiverem dentro de um alcance que lhes permita atacar a China, tentar negar-lhes liberdade de ação operacional e tática (negação de área). Esse sistema é baseado numa robusta capacidade de C4ISR (estruturada principalmente em satélites, radares OTH, aviação de patrulha e VANT), aviação de combate baseada em terra, mísseis de cruzeiro lançados de terra ou do mar, recursos estes utilizados inclusive a partir de ilhas e recifes

---

[58] Disponível em: https://www.defesa.gov.br/index.php/exercicios-e-operacoes/63-operacoes-conjuntas-1/72-operacao-agata. Acesso em: 31 jul. 2019.
[59] Em apresentação ao CSD, na ESG, em 27 jun. 2019, por ocasião do Seminário de Geopolítica dos Recursos Minerais.
[60] Em apresentação ao CSD, no GSI, em 13 maio 2019, por ocasião da Viagem de Estudos à cidade de Brasília-DF.

artificialmente preparados. O Poder Naval é empregado principalmente por meio de submarinos convencionais no interior da Primeira Cadeia de Ilhas e de submarinos de propulsão nuclear nas áreas exteriores, podendo atuar na retaguarda adversária. A fim de garantir a agilidade no processo decisório e no controle das forças os chineses adotaram, em 2015, uma estrutura de Comandos Conjuntos baseada em Teatros de Operação geograficamente determinados. Essa estratégia tem sua essência no conceito da Defesa Ativa idealizada por Máo Zédōng, hoje consolidada e materializada, no ambiente marítimo pelo que a China chama de *near-seas active defense*. Cabe relembrar que a doutrina da Defesa Ativa se baseia nos conceitos da autodefesa, de que uma força "mais fraca" (no caso a própria China) pode defender-se a partir do contra-ataque e da diversidade de armas e sistemas em operação, atuando de forma coordenada. Na Defesa Ativa, uma estratégia geral de caráter defensivo aceita perfeitamente a hipótese de ações ofensivas nos níveis operacional e tático.

A consolidação da ENC de defesa continental *near-seas active defense* permitiu, ainda, que as unidades navais da sua Esquadra se lançassem ao mar em missões cada vez mais distantes, liberando-as para o cumprimento de tarefas relacionadas à diplomacia naval e à ajuda humanitária, ao mesmo tempo em que vêm se capacitando a proteger os interesses chineses, principalmente as LCM, em qualquer lugar do mundo, materializando a outra vertente da ENC, a *far-seas protection*, razão para a crescente preocupação da China em obter posições estratégicas, em especial nos oceanos Pacífico ocidental e Índico, na forma de bases e portos de apoio.

O Brasil não possui seu litoral submetido a constrangimentos geográficos na forma daqueles percebidos pela China nem reivindicações territoriais marítimas, pleiteando apenas soberania relativa sobre regiões da PC, conforme as requisições apresentadas à Comissão de Limites da Plataforma Continental[61] (CLPC) da ONU. Quando muito tem a presença estrangeira (principalmente do Reino Unido) nas ilhas que compõem a cadeia mesoatlântica. Defronte aos portos e bases navais brasileiras descortina-se todo um oceano, proporcionando liberdade de manobra para quem se afasta

[61] Vide GLOSSÁRIO, p. 100.

do litoral ou dele se aproxima. Se isso representa uma vantagem para as forças navais do Brasil em contrapartida também é uma vulnerabilidade, pois permite a aproximação de forças hostis de qualquer direção diferentemente da China, que tem pontos focais e estreitos no seu entorno estratégico que limitam as opções de saída e chegada. Certamente essa característica aumenta, ao mesmo tempo, a necessidade e a dificuldade no estabelecimento de um sistema de vigilância e monitoramento nas AJB. Se as LCM chinesas podem ser bloqueadas ou hostilizadas naqueles pontos focais as do Brasil também o poderiam, diretamente na saída e na entrada dos portos.

As estruturas críticas e importantes ativos econômicos do Brasil estão próximos do mar ou nele localizados. A sua "cadeia de ilhas" é representada pelos "arquipélagos" de plataformas de explotação de petróleo e gás. Não à toa os documentos condicionantes brasileiros apontam as regiões do litoral das cidades de Santos a Vitória e da foz do rio Amazonas como prioridades na estratégia defensiva, além de outros interesses marítimos como as ilhas oceânicas e as LCM. Porém, a Estratégia Naval brasileira é explicitada de forma relativamente vaga, expressa pelo cumprimento das TBPN sem a manifestação de "o que fazer" e "onde fazer", tendo, inclusive, a priorização da tarefa básica de Negação do Uso do Mar, presente nas versões da END de 2008 e 2012, sido suprimida da atual versão. No que diz respeito à necessária capacitação tecnológica o País dá os primeiros passos no sentido de articular as necessidades de desenvolvimento de equipamentos e sistemas de forma alinhada com as capacidades militares desejáveis, fato latente quando se observa que os principais Projetos Estratégicos de equipamentos das FFAA já estavam concebidos por ocasião da primeira versão da END, quando se começou a considerar a coordenação nos esforços de desenvolvimento tecnológico militar (BRASIL, 2008; BRASIL, 2012; BRASIL, 2016a).

Em que pese a declarada priorização do emprego conjunto das FFAA por meio de Comandos Conjuntos estes somente seriam ativados em situações de crise ou conflito, sendo empregados a partir de planos predefinidos a partir das Hipóteses de Emprego. Considerando que as plataformas de explotação marítimas estão permanentemente em funcionamento, juntamente com todo o

sistema de escoamento e distribuição de produtos e derivados por meio da cabotagem, esse complexo e vital sistema necessita de constante monitoramento e estratégias de defesa, independentemente se em tempo de paz, crise ou conflito armado (BRASIL, 2010; BRASIL, 2011b; JUDICE, 2015; JUDICE 2018).

Por fim, a exemplo da China a proteção dos interesses brasileiros no exterior, particularmente das LCM que atendem ao País, ganha cada vez mais importância à medida que a economia do País se internacionaliza e conquista novos mercados. Nesse contexto o Poder Naval do Brasil precisa estar capacitado a operar onde se fizer necessário, inclusive integrando coalizões internacionais. Para isso a disponibilidade de posições estratégicas de apoio, no exterior, reveste-se de capital importância, e elas poderão ser obtidas nos tempos modernos não colonialistas por meio de *soft power* e cooperação.

5.2 As Lições

Lições podem ser deduzidas a partir do paralelo apresentado no item anterior. A fim de se manter a mesma linha de pensamento utilizada na pesquisa tais lições são mais bem explicitadas se agrupadas pela forma como se relacionam com a "grande estratégia" e a "pequena estratégia".

No âmbito da "grande estratégia" foi visto o desequilíbrio, ainda presente no Brasil, entre os antagonismos da continentalidade e da maritimidade. A massa continental do País "arrasta" consigo a percepção da sociedade (o "caráter do povo") e de seus representantes (o "caráter do governo"), provocando aquilo que Speller (2019) chamou de "cegueira marítima" ou a inabilidade para compreender o mar ou reconhecer sua importância para o bem-estar nacional e internacional. Os reflexos desse comportamento são materializados no desperdício de oportunidades de se fazer do mar mais um dos "motores" de desenvolvimento, indo além da sua utilização apenas como meio ou como ambiente. Bueguer e Edmunds (2017) apontaram que essa "cegueira marítima" torna árdua a

batalha para ganhar a atenção política e os recursos que permitam rever políticas de defesa e segurança marítimas e, consequentemente, o desenvolvimento de capacidades militares.

Em face do exposto faz-se mister incutir na sociedade brasileira uma "mentalidade marítima", sendo essa inclusive uma das atribuições subsidiárias da MB quando lhe é imputada a tarefa de "contribuir para a formulação e a condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar". Com esse propósito, desde o ano de 2010 a instituição conduz o "Programa de Mentalidade Marítima"[62]. Uma recente iniciativa foi a edição pela Marinha em 2019 da primeira versão da Política Naval, documento que visa orientar o seu planejamento estratégico por meio do estabelecimento de "Objetivos Navais" de alto nível, entre os quais se destaca o de "fomentar e orientar a mentalidade marítima e o desenvolvimento das atividades marítimas no Brasil". A MB tem, ainda, disparado campanhas informativas sobre o conceito da Economia Azul por meio dos seus canais de comunicação social, fomentando a formação de *clusters*[63] marítimos para estimular a expansão coordenada das atividades produtivas derivadas do uso do mar (BRASIL, 2010; BRASIL, 2019b).

Contudo, na visão deste autor o alinhamento do nível político, em todas as suas expressões, em torno do desenvolvimento da mentalidade marítima e, consequentemente, o efetivo início do processo de integração do ciclo virtuoso proporcionado pelo Poder Marítimo (a exemplo do ocorrido na China) necessariamente passará pela revisão ou unificação das políticas públicas de alto nível, como a PMN e a PNRM, e pela inclusão do conceito na estratégia de desenvolvimento nacional, no caso, por meio da ENDES. Tais atitudes, a serem perseguidas pela MB quando da assessoria às demais esferas do governo, permitirão que os diversos setores da sociedade tenham uma visão coordenada dos esforços a serem empreendidos e dos benefícios esperados, dentro do contexto de um planejamento perene e de longo prazo.

O mesmo raciocínio dos dois parágrafos anteriores pode ser aplicado na questão da capacitação tecnológica e do fomento da BID com o reconhecido arrasto que proporciona aos demais

---

[62] Sob responsabilidade da Secretaria Interministerial para o Recursos do Mar (SECIRM) da MB. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/secirm/promar. Acesso em: 21 ago. 2019.

[63] Vide GLOSSÁRIO, p. 100.

setores econômicos e sociais, principalmente em função da dualidade de muitas das tecnologias envolvidas. A promoção da autonomia produtiva e tecnológica na área de defesa é um dos Objetivos Nacionais de Defesa (o de número sete), constante na PND (BRASIL, 2016c).

O conceito da defesa como elemento de desenvolvimento nacional precisa ser mais bem percebido pela sociedade. Para isso iniciativas nessa direção devem ser incentivadas, e seria importante que a MB agisse, junto ao MD no sentido de que tais ações também sejam integradas à ENDES como um de seus eixos estruturantes, a exemplo do que foi realizado pela China ainda na década de 1980. Cabe ressaltar que a priorização das tecnologias a serem desenvolvidas necessita ser feita de acordo com um planejamento estratégico de longo prazo, para que se tenha um crescimento útil das capacidades militares associadas e um aproveitamento racional dos recursos financeiros aplicados.

Ainda na esfera da "grande estratégia", mas saindo do campo do imperativo econômico e entrando no geopolítico, seria importante que o Brasil intensificasse sua natural influência sobre os demais Estados do entorno estratégico por meio do *soft power* proporcionado pela cooperação econômica e militar. Na visão deste autor, países da costa oeste e leste africana, principalmente aqueles onde os laços do idioma se fazem presentes (Angola, Cabo Verde e Moçambique) ou onde a MB já tem estabelecidos firmes mecanismos de cooperação (Cabo Verde e Namíbia) constituem promissoras posições estratégicas, algumas inclusive próximas a importantes pontos focais para as LCM brasileiras, como o saliente oeste africano (proximidades de *Dakar*, no Senegal) e a rota do Cabo da Boa Esperança, defronte à África do Sul.

Assim, a construção de um alinhamento entre as forças políticas e a sociedade do País, que inclua o Poder Marítimo e o setor de defesa como perceptíveis elementos de desenvolvimento econômico e social, provavelmente possibilitará um aporte de recursos para a capacitação do Poder Militar e, particularmente, do Poder Naval brasileiro decorrente do sentimento de que os ativos nacionais ligados ao mar precisam ser eficazmente defendidos, já que representam a "sobrevivência" e

a “prosperidade” do Brasil. Como disse o Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva[64], citado por Albuquerque e Silva (2006, p. 12), "não compreendo defender-se um mar que não se use". A recíproca é verdadeira: muito dificilmente se conseguirá usar um mar sem defendê-lo devidamente.

Como visto, o Brasil depende de forma capital das estruturas críticas e ativos econômicos associados ao mar, patrimônio vulnerável em tempos de paz, crise ou conflito armado. Na fronteira marítima é onde provavelmente se apresentarão as ameaças, estatais ou não, que podem impactar na sobrevivência e na prosperidade do País. Daí a necessidade de sua permanente vigilância e proteção que deve nortear o estabelecimento da “pequena estratégia”, sendo que a oportunidade do tempo não pode ser desperdiçada. Como bem apontado pela China nos seus últimos *White Papers*, a “janela de tranquilidade” propiciada pela estabilidade regional deve ser aproveitada para o desenvolvimento econômico, social e militar de forma coordenada entre si.

É importante que sejam estabelecidas as prioridades entre os objetivos estratégicos e, a partir destas, a abordagem a ser adotada sobre cada um deles. A MB, então, poderia ter melhores condições de adotar um planejamento de longo prazo, preferencialmente faseado, que determinasse as capacidades militares, inclusive as conjuntas com as demais FFAA, a ser alcançadas em cada etapa de forma a acompanhar os esperados desenvolvimento econômico e crescimento do Poder Marítimo nacionais. As estratégias planejadas seriam preferencialmente expressas na forma de seus efeitos desejados, explicitando-se “o que fazer” e “onde fazer” como forma de torná-las mais compreensíveis à sociedade, o que contribuiria para o entendimento por todos da sua importância para o País.

Este autor concorda com o posicionamento de Judice (2015) de que no caso específico daquelas áreas marítimas de caráter vital é importante a adoção de uma estratégia que permita uma constante vigilância e monitoramento, uma presença estatal dissuasória e uma capacidade tempestiva de ação, quando necessária. Tais requisitos poderão não ser atendidos com a agilidade e a pronti-

[64] O Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva (1919-1983) foi o idealizador do Projeto Cabo Frio, embrião do instituto de pesquisas marinhas da MB que leva o seu nome. Dedicou sua carreira à pesquisa dos oceanos. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/ieapm/historico. Acesso em: 19 ago. 2019.

dão esperadas a partir das estruturas disponíveis atualmente e dos planejamentos preconcebidos a partir das Hipóteses de Emprego, em função da perenidade e da diversidade de ameaças que podem se apresentar frente àqueles objetivos estratégicos. Esses requisitos se coadunam com o conceito de uma defesa proativa e, de forma oportuna e promissora, estão contemplados na minuta do novo PEM atualmente em tramitação para ser aprovado, representando, na visão deste autor, um grande avanço (BRASIL, 2019a).

Contudo, partindo-se da premissa de que a ENB evolua para um grau de interoperabilidade que envolva ativamente as outras FFAA, de forma coordenada, na defesa das AJB e demais interesses marítimos, uma questão a ser mais bem estudada é se as estruturas de Comando e Controle atendem, da forma como estão hoje concebidas, aos requisitos de agilidade no ciclo decisório e se, a exemplo da China, o melhor caminho seria a ativação de um ou mais Comandos Conjuntos permanentes no nível operacional.

Na visão deste autor diversos fatores indicam que o momento atual é oportuno para o debate supracitado, na medida em que se encontra em andamento o PBC no âmbito do EMCFA e que diversos Projetos Estratégicos[65] das FFAA estão tendo definidos os seus subsistemas, principalmente sensores e sistemas de armas. Assim, é uma oportunidade para que a MB influencie, por meio de sua assessoria, a configuração de sistemas como a aeronave de combate *Gripen*, as capacidades satelitais do Programa Estratégico de Sistemas Espaciais (PESE), as baterias de lançadores Astros e mísseis de cruzeiro (e suas possíveis variantes lançadas a partir de aeronaves e plataformas navais), os radares OTH e os VANT. Tais sistemas, juntamente com o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), os navios da classe Tamandaré e o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) da MB, constituirão a espinha dorsal das capacidades militares do Brasil pelas próximas décadas, e seria de grande importância que fossem integrados no âmbito de uma mesma Estratégia Naval.

[65] Os Projetos Estratégicos das FFAA brasileiras estão resumidos no APÊNDICE D, p. 185.

Em face do exposto até aqui é possível vislumbrar uma concepção de emprego do Poder Naval brasileiro, a ser estabelecida em etapas e de acordo com as prioridades atribuídas aos objetivos estratégicos, que aproveite princípios da Defesa Ativa e as lições depreendidas da evolução da ENC. Tal Estratégia Naval de caráter geral defensivo mas considerando, também, ações operacionais e táticas ofensivas teria o propósito permanente em tempos de paz, crise ou conflito armado de dissuadir forças hostis e defender os interesses marítimos do Brasil contra ameaças não estatais ou estatais, inclusive "mais fortes".

Nesse contexto pode-se visualizar uma capacidade de monitoramento e vigilância no entorno estratégico brasileiro configurada em dois níveis, sendo um de caráter colaborativo (a exemplo do que hoje está disponível por meio do Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo - SISTRAM[66]) nas áreas de menor importância estratégica. Naquelas definidas como vitais (frações de interesse nas AJB) o sistema seria de caráter ativo, por meio da utilização de satélites, aeronaves de patrulha marítima, VANT, navios-patrulha e sensores ativos instalados em terra, nas ilhas oceânicas e em plataformas de explotação, proporcionando uma consciência situacional permanente como elemento de apoio ao processo decisório das ações de defesa.

A referida concepção de emprego proveria tanto a segurança quanto a defesa, inclusive em tempos de paz e contra atores não estatais e de caráter criminoso, estabelecendo uma estratégia "em camadas". Seria configurada com características reativas nas áreas mais afastadas e de menor prioridade com o intuito de interditar e impedir a aproximação de forças hostis (antiacesso). Nas áreas críticas seria de caráter proativo, a fim de dissuadir ameaças e permitir a sua tempestiva neutralização, inclusive antes que estas atuassem, por meio da intervenção em caso de irregularidades detectadas pelos sistemas de C4ISR. Se a situação evoluir para a crise ou conflito armado submarinos de propulsão nuclear (SSN) seriam utilizados em posições afastadas e na retaguarda das forças agressoras. No interior das áreas críticas a defesa seria provida pela ação conjunta e coordenada de

[66] Vide GLOSSÁRIO, p. 104.

aeronaves de combate baseadas em terra, mísseis de cruzeiro (lançados de baterias móveis em terra, de aeronaves ou de unidades navais), submarinos convencionais (SSK) em Zonas de Patrulha e navios da Esquadra neutralizando as forças agressoras ou negando-lhes a liberdade de manobra para operar naquelas áreas (negação de área), numa concepção geral semelhante, no que for cabível, à estratégia da "maçã assassina" dos chineses, apresentada no capítulo três desta pesquisa. Ressalta-se, uma vez mais, a necessidade de um efetivo e ágil sistema de Comando e Controle para que esse tipo de estratégia seja efetivo, levantando a questão de se avaliar a necessidade do estabelecimento de um Comando Conjunto permanente.

Por fim, unidades da Esquadra, de forma geral, seriam empregadas em tempos de paz nas tradicionais atividades de cooperação, ajuda humanitária e diplomacia naval. Em tempos de crise ou conflito armado efetuariam a proteção das LCM e demais interesses marítimos afastados, apoiando-se logisticamente nas posições estratégicas proporcionadas por portos e bases de marinhas amigas. As TBPN de Controle de Área Marítima, de Projeção de Poder sobre Terra e de Negação do Uso do Mar possuem características de mobilidade, podendo ser empregadas em quaisquer das áreas de interesse, sujeitas a algum grau de degradação na capacidade de Comando e Controle ao serem executadas fora das áreas onde a estrutura principal de C4ISR estaria disponível.

É interessante pontuar que a concepção de emprego apresentada não é absolutamente nova. Outros autores chegaram, em maior ou menor grau, a proposições semelhantes percorrendo caminhos de pesquisa diferentes, separadas no tempo por alguns anos, o que, na visão deste autor, vem reforçar a pertinência e o nexo da ideia. Flores e Vidigal (1976) sintetizaram a importância da priorização dos objetivos próximos às áreas litorâneas onde estivessem localizadas as estruturas críticas do País, cuja defesa seria efetuada por meios navais e aeronavais e por aeronaves da Força Aérea baseadas em terra, sendo o Poder Naval empregado prioritariamente na Negação do Uso do Mar em áreas aproximadas e na proteção das LCM em áreas afastadas. Ferreira (2011), em tese que estudou a formulação de novas TBPN para o Brasil, vislumbrou a possibilidade do emprego siste-

mático de “camadas” na Estratégia Naval por meio do conceito *Anti Access*/*Area Denial*, e Judice (2018) apresentou a necessidade do estabelecimento de uma Estratégia Naval de emprego permanente em tempos de paz, crise ou conflito armado em dois “graus” diferentes de monitoramento e proteção, que propicie vigilância, segurança e defesa constantes às plataformas de explotação de petróleo e gás localizadas nos campos marítimos, a ponto de propor uma nova e adicional TBPN para a MB, chamada por aquele autor de “Defesa Proativa das Plataformas”.

A FIG. 36 exemplifica, de forma resumida, o conceito de emprego do Poder Naval constituído por elementos da MB e demais FFAA operando de forma conjunta. Nela, estão representadas: a área pintada na cor vermelha, que engloba um dos trechos do litoral apontados como prioritários na END; o sistema de C4ISR, personificado pelo SisGAAz e sistemas agregados, composto por satélites de comunicação e produção de imagens, aeronaves de patrulha (os círculos de cor preta representam o raio de ação das aeronaves P-3 da FAB), VANT e uma rede de radares além do horizonte (círculos na cor amarela representam a cobertura proporcionada pelos radares tipo OTH 0100 instalados em terra, em plataformas de explotação de petróleo e em ilhas oceânicas); e o sistema de defesa, composto pelos SSN em posições avançadas, capazes de efetuar a interdição afastada de forças hostis, unidades da Esquadra efetuando o Controle de Área Marítima em áreas limitadas onde se fizer necessário, SSK em Zonas de Patrulha mais próximas do litoral, aeronaves de combate *Gripen* (cujo raio de ação está representado na cor azul) desdobradas em bases aéreas litorâneas, capazes de realizar a interdição marítima empregando mísseis antinavio, e baterias móveis de lançadores Astros com mísseis de cruzeiro AV-MTC (cujo alcance coincide com os círculos amarelos). Como visto anteriormente, todos esses equipamentos e sistemas citados fazem parte de Programas Estratégicos das FFAA ou estão em desenvolvimento na BID do Brasil, representando, na visão deste autor, opções realistas de evolução coordenada entre as FFAA que propiciariam um salto estratégico na capacidade militar do País, desde que integrados num planejamento conjunto.

6 CONCLUSÃO

A história tem mostrado que os Estados que exploraram o mar em todos os seus atributos alcançaram posições de poder e prosperidade. Com o tempo esse conceito se expandiu além do que se faz nos oceanos para aquilo que se pode fazer a partir dos oceanos. Na dimensão da Estratégia Naval os estudiosos ampliaram o escopo de suas teorias, expandindo a ideia do conflito no mar para a possibilidade da luta pelo mar. Nesse contexto as perspectivas indicam o aumento da importância do ambiente marinho neste século XXI decorrente da globalização, do crescimento econômico mundial e do consequente incremento das trocas comerciais, além das novas possibilidades de exploração energética, de recursos vivos e dos não vivos. Esses fatores possivelmente aumentarão a insegurança e a instabilidade acerca dos interesses marítimos.

A China, em que pesem sua milenar história de nação continental e seu peso político na segunda metade do século XX (decorrente majoritariamente da capacidade nuclear), só despontou economicamente como ator global nos últimos quarenta anos efetuando uma verdadeira "guinada para o mar", caracterizada pelo desenvolvimento do Poder Marítimo e do Poder Naval.

Esta Tese propôs, a partir da análise da evolução da ENC nos últimos quarenta anos e da comparação com a ENB e seus documentos condicionantes, deduzir lições e consequentes sugestões úteis para a MB. A questão principal foi relacionada às possíveis semelhanças entre Brasil e China conectadas ao tema e como estas levariam a ensinamentos úteis ao aprimoramento da ENB.

Após as considerações introdutórias foi construído o referencial teórico da pesquisa, por meio da investigação bibliográfica e documental de conceitos da Sociologia dos Conflitos, da Geopolítica, da Estratégia e da Estratégia Naval. Aqui, ressalta-se que a "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan se mostrou uma excelente referência para o estudo oferecendo um ponto de vista único, principalmente pelo fato daquele ilustre pensador naval ter conseguido teorizar sobre a Estratégia Marítima e a Naval tanto nos altos níveis político e estratégico quanto no operacional e no tático.

A seguir, foram discutidos aspectos da evolução da ENC nos últimos quarenta anos, analisando-os sob os enfoques da "grande estratégia" e da "pequena estratégia" a partir da sua contextualização histórica, da inserção no entorno estratégico e dos interesses relacionados ao mar. Foi ainda, apresentada a organização atual dos poderes Militar e Naval e como este, particularmente, se encontra empregado na ENC. Na sequência foram identificados e discutidos aspectos da ENB relacionados aos poderes Militar e Naval a partir dos seus documentos condicionantes, não sem antes contextualizá-los na história do País e na sua inserção no entorno estratégico. Em ambas as seções citadas foram apresentados aspectos sobre a capacitação e o desenvolvimento tecnológico militar da China e do Brasil e a respectiva relação destes com a ENC e a ENB. Por fim, no capítulo que precede este conclusivo foi construído um paralelo a partir das constatações e conclusões anteriores, permitindo uma análise comparativa e a dedução das lições de interesse para a MB.

A pesquisa mostrou que, em que pese possuírem histórias e sociedades tão distintas, Brasil e China apresentam semelhanças quanto à influência e ao relacionamento de sua continentalidade e sua maritimidade. O tempo e as circunstâncias distintas fizeram com que ambos concentrassem na faixa litorânea e águas jurisdicionais marítimas a maior parte da população, seus principais ativos econômicos e financeiros e vitais estruturas críticas (de energia, unidades fabris, refinarias etc.), além do sistema que os conecta comercialmente ao resto do mundo (portos, terminais, estaleiros, cabos submarinos de comunicação, rotas marítimas etc.). Ainda assim, sua sociedade e seu Poder Político, por motivações distintas, mantiveram-se por muito tempo alheios às possibilidades de aproveitamento dos mares em proveito das expressões do Poder Nacional. Os dois países também possuem significativas semelhanças em aspectos geográficos e na "estatura" geopolítica e econômica que representam. São países, proporcionalmente, com grandes mercados consumidores, cujas economias dependem sobejamente, por razões distintas, do comércio exterior. Contudo, ambos estão distantes de seus principais mercados externos, o que torna as LCM que os atendem um objetivo estrategicamente relevante.

A China, quarenta anos atrás, iniciou um dinâmico e planejado processo de expansão econômica. Desde o início o Poder Político deixou claro que o desenvolvimento e a prosperidade nacionais passariam, obrigatoriamente, pelo fortalecimento do comércio marítimo. Este somente floresceria com a disponibilidade de um Poder Marítimo e de um Poder Militar proporcionalmente desenvolvidos em todos os seus elementos, tendo sido incluídos entre os eixos estruturantes da estratégia de desenvolvimento chinesa.

Na mais absoluta essência da "trindade mahaniana" (comércio, vontade política e forças armadas), governo e sociedade, alinhados, perceberam a necessidade de que o Poder Militar e particularmente o Poder Naval fossem gradativamente incrementados, a fim de se contraporem às naturais vulnerabilidades que se apresentariam à medida que a China ampliasse suas demandas energéticas e alimentares e que seus interesses fossem sendo espalhados geograficamente mundo afora. Também contou como elemento impulsionador do desenvolvimento chinês a histórica vontade nacional de recuperar a hegemonia e o poder regionais que o país outrora personificou.

Nesse contexto a ENC foi sendo moldada e adaptada em fases, de acordo com o tamanho da economia e com a extensão geográfica dos interesses a serem protegidos, sempre expressas na forma de seus efeitos desejados, das características das operações e da área e dimensão de atuação, permitindo à sociedade chinesa a percepção do que lhe estava sendo oferecido.

A Estratégia Militar chinesa permaneceu fiel aos princípios da Defesa Ativa, declaradamente defensiva mas caracterizada pela possibilidade do contra-ataque, da ofensiva tática e da ação conjunta das FFAA. Além disso, a capacitação tecnológica necessária a cada fase estratégica foi claramente delineada, permitindo o gradativo desenvolvimento das capacidades militares pertinentes de forma planejada e conjunta. Assim, a China tem mitigado o "constrangimento geográfico" imposto pela Primeira e Segunda Cadeia de Ilhas e, ao mesmo tempo, empregado suas unidades navais em oceanos cada vez mais distantes, apoiados por uma crescente rede de posições estratégicas.

No que tange à Estratégia Nacional como um todo e às estratégias Militar e Naval em particular, a China é o exemplo de que se pode empregar os conceitos da "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan de forma a fazer do ciclo virtuoso do Poder Marítimo também um "motor" da economia e da prosperidade do país e, ao mesmo tempo, empregar as FFAA de acordo com as particularidades inerentes ao entorno estratégico e demais interesses nacionais. Como pontuado por alguns autores, a "lógica" e a "gramática" do Poder Marítimo não estão necessariamente presos um ao outro.

O trabalho realizado não se propôs a determinar como a economia chinesa alcançou o patamar atual, mas constatou, sim, a importância do desenvolvimento do Poder Marítimo no processo, o arrasto que provocou nos poderes Militar e Naval e o grau de interdependência de seus elementos com o atual *status* econômico chinês.

Nesse mesmo contexto o trabalho permitiu concluir que o Brasil tem uma vital dependência econômica e estrutural dos oceanos e que estes constituem uma vulnerabilidade nacional que, por si só, justifica o planejamento e o investimento na defesa. Em que pese muito já ser feito no mar, ainda há espaço para transformá-lo em importantes oportunidades de desenvolvimento. Contudo, essas constatações não estão na percepção da sociedade brasileira e, consequentemente, do Poder Político. Nesse aspecto a MB tem um importante papel no trabalho de expansão da mentalidade marítima nacional e deveria perseguir, como metas junto às demais esferas governamentais, a revisão da PMN e a inclusão dos elementos do Poder Marítimo nas estratégias de desenvolvimento nacional a fim de que ocupem o devido espaço nos planejamentos governamentais de longo prazo.

No que tange à ENB o trabalho apontou a importância da priorização dos objetivos estratégicos marítimos acompanhada da definição das ações a serem realizadas sobre cada um deles, inclusive explicitando como as demais FFAA contribuiriam com o esforço de forma conjunta. A estratégia seria estabelecida em fases, facilitando a definição das capacidades tecnológicas militares

a serem alcançadas e a otimização do emprego dos recursos orçamentários, historicamente limitados.

O Brasil se defronta com um "constrangimento geográfico" oposto ao chinês, na medida em que tem diante de si todo o oceano Atlântico Sul, acessível a partir de qualquer ponto do litoral. Ao mesmo tempo possui, em trechos definidos da sua costa e águas jurisdicionais adjacentes, estruturas críticas e ativos econômicos que necessitam de vigilância, segurança e defesa a qualquer tempo, seja na paz, na crise ou no conflito armado, contra ameaças não estatais e estatais. Possui, ainda, interesses marítimos distantes principalmente representados pelas LCM, que necessitam de algum grau de monitoramento e de proteção.

No cenário supracitado vislumbram-se importantes contribuições da ENC para a MB, ao sugerir a construção de uma ENB baseada em camadas com diferentes graus de vigilância e ação. Uma Estratégia Naval que propicie o monitoramento colaborativo de todo o entorno estratégico e o emprego de unidades navais onde se fizerem necessárias, apoiadas em posições estratégicas no exterior. Ao mesmo tempo, essa estratégia teria claros os objetivos e as respectivas áreas marítimas próximas ao litoral a serem monitoradas por sistemas ativos de C4ISR e defendidas de forma proativa pela ação do Poder Naval, tendo sob seu controle o emprego coordenado de unidades navais, aeronavais e de fuzileiros navais, aviação de combate baseada em terra e mísseis de cruzeiro lançados de qualquer ambiente.

Ressalta-se, ainda, a importância de que a referida estratégia seja explicitada por seus efeitos desejados a fim de facilitar o entendimento pela sociedade e a gradativa percepção do valor de se integrar, também, o setor de defesa na estratégia de desenvolvimento nacional.

Assim, conclui-se que é perfeitamente factível a dedução de lições úteis à MB a partir da evolução da ENC, conforme expostas nos parágrafos anteriores, a partir de um referencial teórico que proporcionasse um ponto de vista adequado. Contudo, no decorrer da pesquisa foram encontradas dificuldades, principalmente pela pouca disponibilidade de textos originais de autores e institui-

ções chinesas, ainda que alguns tenham sido utilizados. Para mitigá-las foram incluídos na investigação documentos governamentais da própria China e obras de autores chineses que escrevem para institutos e organizações ocidentais.

O momento atual no Brasil é oportuno para o desenvolvimento do setor de defesa e redefinição das estratégias em função do trabalho em andamento no EMCFA, o PBC. É uma oportunidade de que seja orientada principalmente a configuração final dos Projetos Estratégicos das FFAA, que constituirão a "espinha dorsal" da segurança e da defesa do País nas próximas décadas. Assim, poder-se-á otimizar o aproveitamento dos escassos recursos orçamentários e a utilização dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais disponíveis, além de outros instrumentos do Poder Militar a serem empregados de forma conjunta com a MB por meio de uma END aperfeiçoada e que permita entregar os melhores resultados para a sociedade.

A pesquisa deixa, ainda, a sugestão de se realizar estudos adicionais acerca do estabelecimento, nas FFAA do Brasil, de um Comando Conjunto permanente com jurisdição sobre as AJB, a fim de proporcionar a agilidade e a unidade de decisão nas ações de defesa sobre essa vital área para o País.

Os resultados, o aprofundamento e a continuidade da presente pesquisa podem contribuir para orientar a MB sobre os pontos principais da "grande estratégia" e da "pequena estratégia" que devem ser abordados, por ocasião das ações junto às demais esferas governamentais, aproveitando-se as lições deduzidas a partir de exemplos claros de desenvolvimento como os demonstrados pela China.

Na visão deste autor é preciso que o Brasil volte ao mar para nele buscar fontes de progresso, de bem-estar e de segurança, continuando a salvaguardar não apenas a independência política mas a autonomia econômica e o direito de crescer como potência que nasceu de um gesto marítimo e que, no mar, poderá ter o seu desenvolvimento e sua prosperidade.

REFERÊNCIAS

ACKOFF, Russel. **Creating the corporate future: plan or be planned**. New York: John Wiley, 1981.

ALBUQUERQUE, Antonio L. P.; SILVA, Léo F. **Fatos da história naval**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

ALDEN, Chris. **China in Africa**. London: Zed Books, 2007.

ALMEIDA, Francisco Eduardo A. de. Alfred Thayer Mahan - o homem. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v.129, n. 04/06-abr/jun. 2009.

_____. Alfred Thayer Mahan e a geopolítica. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v.130, n. 04/07, abr./jun. 2010.

ANDERSEN, Bobby; PERRY, Charles M. **Weighing the consequences of China's control over the South China Sea**. Washington: Institute for Foreign Policy Analysis, 2017. Disponível em: <http://www.ifpa.org/pdf/PDF_South%20China%20Sea%20Book_BA_11.21.17.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2019.

ANDRADE, Israel; ROCHA, Antonio Jorge; FRANCO, Luiz Gustavo. **Sistema de gerenciamento da Amazônia Azul**: soberania, vigilância e defesa das águas jurisdicionais brasileiras. Brasília: IPEA, 2019. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=34635>. Acesso em: 17 ago. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO (ANP). **Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis 2018**. Brasília: Agência Nacional do Petróleo, 2019. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/arquivos/central-conteudos/anuario-estatistico/2019/anuario-2019-texto-secao-2.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO (ANTAQ). **Anuário Estatístico Brasileiro do Transporte Aquaviário 2019**. Brasília: Agência Nacional do Transporte Aquaviário, 2019. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em: 11 jul. 2019.

BAKER, Rodger; ZHANG, Zhixing. **O paradoxo da estratégia naval da China**. Right Side News. 2012. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2012/07/22/opiniao-estrangeira-o-paradoxo-da-estrategia-naval-da-china/>. Acesso em: 14 mar. 2019.

BARBOSA JUNIOR, Ilques. Oceanopolítica: conceitos fundamentais. BARBOSA JUNIOR, Ilques; MORE, Rodrigo (Org.). **Amazônia Azul**: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.

BITTENCOURT, Armando de S.; SERAFIM, Carlos Frederico S. **A importância do mar na história do Brasil**. Brasília: Ministério da Educação, 2006, 216p.

BONANATE, Luigi. **A Guerra**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001. 175 p.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988, 292 p. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 17 ago. 2019.

_____. **Decreto nº 1265, de 11 de out. de 1994**. Aprova a Política Marítima Nacional. Brasília, DF, 1994. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1265.htm>. Acesso em : 17 ago. 2019.

_____. **Decreto nº 5377, de 23 de fev. de 2005**. Aprova a Política Nacional dos Recursos do Mar. Brasília, DF, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm>. Acesso em: 17 ago. 2019.

_____. Escola de Guerra Naval. **Guia para estudos de estratégia**. Rio de Janeiro, RJ, 2006.

_____. Estado-Maior da Armada. **Doutrina militar naval**. Brasília, DF, 2017a.

_____. _____. **Estratégia de ciência, tecnologia e inovação da Marinha do Brasil**. Brasília, DF, 2017b.

_____. _____. **Minuta do plano estratégico da Marinha**. Brasília, DF, 2019a.

_____. _____. **Plano estratégico da Marinha**. Brasília, DF, 2017c.

_____. **Lei complementar n° 97, de 9 de junho de 1999**. Brasília, DF, 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp97.htm>. Acesso em: 17 ago. 2019.

_____. **Lei complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010**. Brasília, DF, 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm>. Acesso em: 17 ago. 2019.

_____. Marinha do Brasil. **Instrução normativa nº 1/MB/MD, de 7 de janeiro de 2011**. Conceito para a expressão "Águas Jurisdicionais Brasileiras" perante a Marinha do Brasil. Boletim da Marinha do Brasil. Brasília , DF, 2011a.

_____. _____. **Política naval**. Brasília, DF, 2019b.

_____. Ministério da Defesa. **Doutrina militar de defesa**. Brasília, DF, 2007.

_____. _____. **Doutrina de operações conjuntas**. Brasília, DF, 2011b.

_____. _____. **Estratégia nacional de defesa**. Brasília, DF, 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Decreto/D6703.htm>. Acesso em: 17 ago. 2019.

_____. _____. **Estratégia nacional de defesa**. Brasília, DF, 2012. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2013/decretolegislativo-373-25-setembro-2013-777085-publicacaooriginal-141221-pl.html>. Acesso em: 17 ago. 2019.

_____. _____. **Estratégia nacional de defesa**. Brasília, DF, 2016a.

_____. _____. **Glossário das forças armadas**. 5ª ed. Brasília, DF, 2015.

_____. _____. **Livro branco de defesa nacional**. Brasília, DF, 2016b.

_____. _____. **Política nacional de defesa**. Brasília, DF, 2016c.

_____. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. **Estratégia nacional de desenvolvimento econômico e social**. Brasília, DF, 2018.

BUEGER, C; EDMUNDS, T. **Beyond seablindness**: a new agenda for maritime security studies. International Affairs, 2017. Disponível em: <https://academic.oup.com/ia/article/93/6/1293/4111108>. Acesso em: 30 jul. 2019.

CABRAL, Ricardo; BAHIA, Nelson. Uma análise dos componentes do poder marítimo brasileiro. **Revista Intelecttor**, Rio de Janeiro, v. XIV, p. 3-19, jul. dez. 2017. Disponível em: <http://www.cenegri.org.br/intellector/ojs-2.4.3/index.php/intellector/article/view/137/92>. Acesso em: 13 jul. 2019.

CÁCERES, S. U. **Estrategia marítima, evolución y prospectiva**. Bogotá: Escuela Superior de Guerra, 2016.

CAMINHA, J. C. G. **Delineamentos da estratégia**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1982. 524 p.

CASTRO, Therezinha de. **José Bonifácio e a unidade nacional**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984. 108 p.

_____. **Atlântico Sul**: geopolítica e geoestratégia. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1999. 61 p.

CHAN, Minnie; RUI, Guo. China will build 4 nuclear aircraft carriers in drive to catch US Navy. **South China Morning Post**, 9 fev. 2019. Disponível em: <https://www.scmp.com/news/china/military/article/2185081/china-will-build-4-nuclear-aircraft-carriers-drive-catch-us-navy?fbclid=IwAR045vK0oPgvVkTinZFJ3ndiPywhurQoP-gejxt8B5k4-X2hU8ivm-bRlyM>. Acesso em: 16 mar. 2019.

China. **China defense policy**. Ministry of National Defense, 2015a.

_____. **China military strategy**. Ministry of National Defense, 2015b.

_____. **China's national defense in the new era**. Beijing: The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2019.

CHINOPEDIA, 2011. Disponível em: <http://chinopedia.webnode.es>. Acesso em: 05 jun. 2019.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Geoestratégia del Atlantico Sur**. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1992. p. 179.

_____. **Tratado de estratégia**: tradução de Brigitte Bentolila de Assis Manso. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2006.

CROWL, Phillip A. Alfred Thayer Mahan - o historiador naval. In: PARET, Peter (org.) **Construtores da Estratégia Moderna** – Tomo 1. Rio de Janeiro: Bibliex, 2008.

CRUZ JUNIOR, Ademar. O Atlântico Sul como nova fronteira tecnológica. BARBOSA JUNIOR, Ilques; MORE, Rodrigo (Org.). **Amazônia Azul**: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.

DIEGUES, A.C.; MILARÉ, L.F.L. Construções da era Mao Tsé-Tung para a industrialização chinesa. **Revista Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 359-378, mai-ago/2012.

DORNELLES, Arthur C. **A modernização militar da China e a distribuição de poder no leste asiático**, 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-85292014000100005&script=sci_arttext>. Acesso em: 21 jun. 2019.

ERICKSON, Andrew S.; GOLDSTEIN, Lyle J.; LORD, Carnes; CHARLES, Winston. **China goes to sea**: maritime transformation in historical perspective. 1° edição. Annapolis: Naval Institute Press, 2009. 485 p.

ERICKSON, Andrew S.; GOLDSTEIN, Lyle J.; **China future nuclear submarine force**. 1° edição. Annapolis: Naval Institute Press, 2007. 398 p.

EUA. **Annual report to congress**: military and security developments involving the People's Republic of China 2019. Washington: Secretary of Defense, 2019a.

_____. **China military power**: modernizing a force to fight and win. Washington: Defence Intelligence Agency, 2019b.

FERNANDES, Ronald A. G. **A estratégia naval da china**: contribuições para o pensamento estratégico naval do brasil. 2015. 93 f. Tese (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2015.

FERREIRA, Renato R. **Operações navais no século XXI**: tarefas básicas do poder naval para a proteção da amazônia azul. 2011. 180 f. Tese (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2011.

FILHO, A. V. **Estratégia naval brasileira**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, v. 1, 1995. 170 p.

FLORES, Mario César; VIDIGAL, Armando A. F. **Desenvolvimento do poder naval brasileiro**: tópicos para debate. Brasília: Ministério da Marinha, 1976.

FRANÇA, Júnia L.; VASCONCELLOS, Ana Cristina. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas**. 8. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007.

FRAVEL, M. T. **Active defense**: China's military strategy since 2049. New Jersey: Princeton University Press, 2019.

FREITAS, Jorge Manuel da C. **A escola geopolítica brasileira**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2004. 136 p.

FREUND, Julien. **Sociologia del conflicto**. Madrid: Ediciones Ejército, 1995.

FRIEDE, Reis. Colar de pérolas: a estratégia chinesa para dominar o Mar do Sul da China e a região do oceano Índico. **Revista Marítima Brasileira**, v. 139, jan/mar 2019. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da marinha, 2019.

GHELLER, Gilberto; GONZALES, Selma; MELO, Laerte (Org.). **Amazônia e Atlântico Sul**: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil. Brasília: IPEA, 2015. 645 p. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/150831_amazonia_e_atlantico_sul_web.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2019.

GIELOW, Igor. Brasil volta a mirar o Atlântico Sul mas enfrenta limitações militares. **Folha de São Paulo**, 24 jun. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2019/06/brasil-volta-a-mirar-o-atlantico-sul-mas-enfrenta-limitacoes-militares.shtml>. Acesso em: 11 jul. 2019.

GUIMARÃES, Ricardo. A chegada dos portugueses ao Brasil. ABREU, Guilherme; BARBOSA JUNIOR, Ilques (Org.). **Marinha do Brasil**: uma síntese histórica. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da marinha, 2018.

HOLMES, James. R.; YOSHIHARA, Toshi. **Chinese naval strategy in 21st century**: the turn to Mahan. New York: Routledge, 2008. 167 p.

_____; _____. **Red star over the Pacific**: China`s rise and the challenge to U.S. maritime strategy. 2° edição. Annapolis: Naval Institute Press, 2018. 366p.

JUDICE, Luciano; PIÑON, Charles. **A defesa do ouro negro da Amazônia Azul**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015. 392 p.

JUDICE, Luciano. A industrialização da Amazônia Azul. **Revista Marítima Brasileira**, v. 138, out/dez. 2018. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2018.

KAGAN, Donald. **On the origins of war and the preservation of peace**. Nova Iorque: The Anchor Books, 1996.

KEARSLEY, Harold. **Maritime power and the twenty-first century**. Aldershot: Dartmouth Publishing Company, 1992.

KENNEDY, Connor. Strategic strong points and chinese naval strategy. **In China Brief**, volume 19, 22 mar. 2019. Newport: Naval War College, 2019.

KILPATRICK, Ryan. **National humiliation in China**. Hong Kong: University of Hong Kong, 2011. Disponível em: <http://www.e-ir.info/2011/10/20/national-humiliation-inchina/>. Acesso: 06 jun. 2019.

KISSINGER, Henry. **Sobre a China**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.

KOSHIBA, Luiz; PEREIRA, Denise. **História geral e Brasil**: trabalho, cultura, poder. 1ª ed. São Paulo: editora Atual, 2004.

LAN, Gao. **China`s maritime great power dream**. Shangai: Shangai Remin Press, 2014.

LI, Nan. The evolution of China's naval strategy and capabilities: from "near coast" and "near seas" to "far seas". In: SAUNDERS, Phillip C. et al.. The Chinese Navy: expanding capabilities, evolving roles. Washington: **National Defense Press**, 2011. capítulo 5. p. 109-140. Disponível em: <https://ndupress.ndu.edu/Portals/68/Documents/Books/chinese-navy.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2019.

LIMA, Maria Regina S. de. **Atlas da política brasileira de defesa**. Buenos Aires: CLACSO; Rio de Janeiro: Latitude Sul, 2017.

LO, Jung-pang. **China as a sea power, 1127-1368**: a preliminary survey of the maritime expansion and naval exploits of the chinese people during the southern song and yuan periods. Singapore: National University of Singapure, 2012.

MAHAN, Alfred T. **The influence of sea power upon history, 1660-1783**. Boston: Little, Brown, and Company, 1890. Disponível em: <https://ia902708.us.archive.org/13/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2019.

MARSHALL, Tim. **Prisioneiros da geografia**: 10 mapas que explicam tudo o que você precisa saber sobre política global. Tradução: BORGES, Maria Luiza X. de A. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 2018.

MARTI, Michael E. **A China de Deng Xiaoping**. Tradução de Antônio Sepúlveda. Rio Janeiro: Nova Fronteira, 2007.

MATTOS, Carlos de M. **Brasil**: geopolítica e destino. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1975.

_____. **Geopolítica e modernidade**: a geopolítica brasileira. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002. 156 p.

McCASLIN, Ian B. **The impact of Xi-era reforms on the chinese navy**. Washington: National Defense University, 2019.

McDEVITT, Michael. **China's far sea's navy**: the implications of the "open seas protection" mission. Arlington: "China as a Maritime Power" Conference, 2016.

NAVAS, Matias J. **Malvinas**: la guerra de los neutrales. Buenos Aires: Continente, 2012.

ORGANIZATION FOR ECONOMIC AND CO-OPERATION DEVEOLPMENT (OECD). **Shipbuilding market developments 2018**. Disponível em: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding-market-developments-Q2-2018.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2019.

O'ROURKE, Ronald. **China naval modernization**: implications for U.S. Navy capabilities. Washington: Congressional Research Service, 2018.

PADFIELD, Peter. **Maritime supremacy and the opening of the westerns mind**. Nova Iorque: Overlook Press, 1999.

REIS, Reginaldo G. G. dos. Os desafios da busca de um Poder Naval no século XXI. **Revista Marítima Brasileira**, 2º tri/2013. v. 133 n. 04/06. 2013.

SILVA, Francisco Carlos T.; CABRAL, Ricardo; MUNHOZ, Sidnei; VIEIRA, Paulo. **Impérios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

SILVA, Natália M. **Poder marítimo e política externa**: a teoria dos triângulos estratégicos de Mahan e a estratégia de ascensão chinesa no índico e no mar do sul da china. 2017. 67 f. TCC de Relações Internacionais. Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2017.

SPELLER, Ian. **Understanding naval warfare**. New York: Routledge, 2019.

STEIN, Marcia (Coord.). **Amazônia Azul**: a última fronteira. Brasília: Centro de Comunicação Social da Marinha, 2013.

WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO). **World trade statistical review 2019**. Disponível em: <https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2019_e/wts2019_e.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2019.

XIAOXING, G. **The PLA navy**. New York: CN Times Books, 2014. 215 p.

TILL, Geoffrey. **Poder marítimo**: uma guia para el siglo XXI. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2007. 510 p.

_____. **Seapower**: a guide for the twenty-first century. 2. ed. Londres: Frank Cass Publishers, 2009.

VIDIGAL, Armando A. F. **Amazônia Azul**: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006. 308 p.

_____. **O emprego político do poder naval**. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 1980. 48 p.

VIOLANTE, Alexandre R. A teoria do poder marítimo de Mahan: uma análise crítica à luz de autores contemporâneos. **Revista da Escola Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p.223-260, jan. 2015. Disponível em: <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/182/144>. Acesso em: 24 maio 2019.

ZHAO, Suisheng. **China in Africa**: strategic motives and economic interests. New York: Routledge, 2015.

GLOSSÁRIO

ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS: Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho para os fins de controle e fiscalização dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 MN contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 MN, onde ela ocorrer (BRASIL, 2011a).

AMAZÔNIA AZUL: Região do oceano Atlântico Sul sobre a qual o Brasil exerce soberania e jurisdição relativas à exploração e ao controle, correspondente às águas jurisdicionais e à plataforma continental, cuja área é equivalente à da Amazônia brasileira (BRASIL, 2016b).

AMAZÔNIA LEGAL: Nome atribuído pelo governo brasileiro à área da floresta amazônica pertencente ao Brasil abrangendo os Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e parte dos estados de Mato Grosso, Tocantins e Maranhão. Corresponde, ao todo, a aproximadamente 5.217.423 km2, cerca de 61% do território nacional (STEIN, 2013).

ASSOCIAÇÃO DAS NAÇÕES DO SUDESTE ASIÁTICO: Do original no idioma inglês *Association of Southeast Asian Nations*, foi estabelecida em agosto de 1967 com o propósito de manter a paz no Sudeste Asiático e acelerar o desenvolvimento econômico (tradução nossa). Disponível em: http://www.asean.org/asean/about-asean. Acesso em: 22 ago. 2019.

“CHIFRE” DA ÁFRICA: Região no extremo leste do continente africano englobando a Somália, a Etiópia, o Djibuti, a Eritreia e a Somalilândia (tradução nossa). Disponível em: https://www.britannica.com/place/Horn-of-Africa. Acesso em: 22 ago. 2019.

***CLUSTER*:** Moderna abordagem das economias urbanas, regionais e nacionais que aponta para a necessidade da formulação de políticas econômicas, incentivos e estratégias de desenvolvimento por parte dos governos, tendo como resultado o aumento da produtividade, do emprego e do consumo, além do incremento do próprio setor assim organizado. Significa agrupar indústrias, empresas, instituições (governo, órgãos de classe, universidades), serviços e atividades ligadas à economia azul (economia do mar) para fomentar o desenvolvimento da área. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/economia-azul/cluster-maritimo. Acesso em: 1 ago. 2019.

“COLAR DE PÉROLAS”: Em inglês “*string of pearls*”, é a designação ocidental da estratégia chinesa de “cercar” o Mar do Sul da China e a região do oceano Índico por meio da construção de uma série de portos comerciais e bases navais – inclusive em ilhas artificiais, ampliando a presença chinesa nessas regiões com o propósito de alcançar uma posição estratégica privilegiada em toda essa porção marítima do planeta (FRIEDE, 2019).

COMISSÃO DE LIMITES DA PLATAFORMA CONTINENTAL: Comissão técnica da Organização das Nações Unidas cujo objetivo é o de facilitar a implementação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, no que diz respeito ao estabelecimento dos limites exteriores do continente (tradução nossa). Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm. Acesso em: 22 ago. 2019.

COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA: Organização internacional formada por países de língua portuguesa, criada em 17 jul. 1996, cujo objetivo é o aprofundamento da amizade mútua e da cooperação entre os seus integrantes. Os Estados-membros são Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste. Disponível em: https://www.cplp.org. Acesso em: 22 ago. 2019.

CONFUCIONISMO: Filosofia chinesa organizada por Confúcio (Kǒng Fūzǐ em *pinyin*), filósofo que viveu no século IV AC, que congrega princípios que influenciaram a moral, a política, a pedagogia e a religião. É considerado uma filosofia, ética social, ideologia política, tradição literária e um modo de vida. Perdurou como doutrina oficial por mais de 25 séculos (CHINOPEDIA, 2011).

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO NO MAR: Convenção da ONU, surgida da necessidade de regulamentar o uso do mar. Concluída em 1982, em *Montego Bay*, na Jamaica, entrou em vigor no ano de 1994. No Brasil foi internalizada pelo Decreto nº 1.530, de 22 jun. 1995. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/node/126. Acesso em: 22 ago. 2019.

DEFESA ATIVA: Conceito estratégico idealizado por Máo Zédōng, é a essência do pensamento estratégico militar do PCC, tendo sido desenvolvido a partir da prática de longo prazo das guerras revolucionárias. Resume-se em: unidade entre a defesa estratégica e a ofensiva operacional e tática; princípios da autodefesa e do contra-ataque; e o emprego coordenado de vários recursos militares, provenientes de várias direções (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

ECONOMIA AZUL: Denominação moderna para a economia marítima que abrange os setores de atividades relacionadas com os oceanos (transportes marítimos, pesca, energia eólica *offshore*, biotecnologia marinha etc.), além dos recursos naturais e os serviços ecossistêmicos que o mar fornece (pescado, vias de navegação, absorção de CO2 etc.). Disponível em: https://www.oecd.org/environment/the-ocean-economy-in-2030-9789264251724-en.htm. Acesso em: 15 jul. 2019.

***HARD POWER*:** Termo incorporado à "Teoria das Relações Internacionais" que significa a capacidade de um ator internacional, um Estado, por exemplo, de influenciar ou exercer o poder sobre outros atores por meios diretos, principalmente a coerção pelo poder militar ou econômico. Disponível em: https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/hard-power. Acesso em: 22 ago. 2019.

LINHAS DE COMUNICAÇÃO MARÍTIMAS: Principais rotas marítimas entre portos de interesse, utilizadas para o comércio entre Estados ou entre cidades (CAMINHA, 1982).

OCEANOPOLÍTICA: Termo cunhado pelo Almirante chileno Jorge Martinez Busch, na sua obra *Oceanopolitica: uma alternativa para el desarollo* (1993). Representa um ramo da geopolítica que trata da relação espacial dos Estados com o mar e não com o território. Refere-se à ocupação e ao uso do mar como um espaço, com o propósito de gerar conhecimento e desenvolvimento (CÁCERES, 2016).

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO SUDESTE DA ÁSIA: Do original no idioma inglês *Southeast Asia Treaty Organization* (SEATO), organização de países com fins de defesa coletiva, criada em 1955 e extinta em 1977, a qual congregava Austrália, EUA, Filipinas, França, Nova Ze-

lândia, Paquistão, Reino Unido e Tailândia. Disponível em: https://www.britannica.com/topic/Southeast-Asia-Treaty-Organization. Acesso em: 22 ago. 2019.

PONTO FOCAL: Posição no oceano onde ocorre a confluência de várias rotas marítimas, podendo estar localizado na entrada de portos e baías ou ainda em qualquer lugar dos mares onde o tráfego marítimo convirja, causando um adensamento da quantidade de navios (CAMINHA, 1982).

POSIÇÕES ESTRATÉGICAS: Bases navais ou portos marítimos, preferencialmente próximos às LCM de interesse, capazes de prestar apoio logístico à Força Naval quando operando afastada, permitindo-lhe maior permanência longe de sua sede (MAHAN, 1890).

POSTURA PROATIVA: Baseada não somente na antecipação do futuro por meio de cenários, mas também na sua "condução", influenciando-o. Em outras palavras, um ator antecipa ações a ponto de neutralizar as ameaças antes mesmo de elas se apresentarem. Ainda mais, o ator toma atitudes que influenciarão, antecipadamente, a decisão dos outros atores, a exemplo do efeito da dissuasão (ACKOFF, 1981).

POSTURA REATIVA: Caracteriza-se por uma ligação ao tempo passado, quando as ações de um ator são baseadas naquilo que os outros já empreenderam, ou seja, neutralizando ameaças a partir do momento em que estas se apresentam (ACKOFF, 1981).

PRÉ-SAL: Conjunto de rochas localizadas nas porções marinhas de grande parte do litoral brasileiro, com potencial para a geração e o acúmulo de petróleo. Convencionou-se chamar de pré-sal porque forma um intervalo de rochas que se estende por baixo de uma extensa camada de sal, que em certas áreas da costa atinge espessuras de até 2.000m. Disponível em:

https://diariodopresal.wordpress.com/o-que-e-o-pre-sal/petrobras-o-que-e-o-pre-sal-em-10-perguntas-e-respostas/. Acesso em: 3 ago. 2019.

SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO MARÍTIMO: Sistema informatizado da Marinha do Brasil que permite o acompanhamento da movimentação de navios, na área de responsabilidade de Busca e Salvamento do País, por meio de informações padronizadas de navegação fornecidas pelos próprios participantes. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cismar/?q=sistram-iv-sistema-de-informações-sobre-o-tráfego-mar%C3%ADtimo. Acesso em: 2 ago. 2019.

SOFT POWER: Termo incorporado à "Teoria das Relações Internacionais" que significa a capacidade de um ator internacional, um Estado, por exemplo, de influenciar ou cooptar outros atores por meios indiretos, como a cultura, a ajuda econômica e a ideologia. Disponível em: https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/soft-power. Acesso em: 22 ago. 2019.

***WHITE PAPER*:** Ou "Livro Branco", são documentos governamentais, geralmente ostensivos, que servem para disseminar políticas e orientações setoriais normalmente de longo prazo. Disponível em: https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/white-paper. Acesso em: 22 ago. 2019.

ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL: Criada em 1986, por meio de uma iniciativa brasileira consubstanciada na Resolução nº 41/11 da Assembleia-Geral das Nações Unidas. Vinte e quatro países fazem parte da Zona e, entre eles, apenas três são sul-americanos, sendo os demais africanos. O seu objetivo principal é promover a cooperação regional, a manutenção da paz e a segurança na área do Atlântico Sul (GHELLER; GONZALEZ; MELO, 2015.

APÊNDICE A - Conceitos para o Entendimento de uma Estratégia Naval

> Nada envolve tanto os seres humanos, de maneira tão íntima e completa, quanto a guerra e seus acontecimentos, com a dívida suprema que ela cobra, ou seja: a morte, a dor, as feridas e os sofrimentos, a mobilização de todos os recursos (econômico e espiritual, industrial e científico, ideológico e religioso), a destruição de todas as espécies de bens, dos grandes monumentos às bibliotecas, das fábricas às casas, sem conceder nenhuma distinção entre civis e combatentes, entre jovens e velhos, entre homens e mulheres, entre crianças e doentes (BONANATE, 2001, p. 21).

O estudo dos conflitos, a tentativa de sua compreensão e, consequentemente, do fracasso da paz tem sido objeto de pesquisas por muitos séculos, dada a magnitude deste fenômeno na existência humana. Estudos realizados por Durant[1] (1968, citado por KAGAN, 1996) mostraram que só houve 268 anos sem guerras num período de 3.421 anos.

O conflito é uma modalidade de relação social, intrínseca a ela. Nasce das escolhas que os protagonistas fazem sobre algo comum em uma relação social recíproca, escolhas estas que geram a desavença, a qual pode manifestar-se de várias formas e gradações até o uso da violência, de forma organizada ou não (lutas, combates, guerras etc.) (FREUND, 1995).

Segundo Kagan (1996), os estudiosos modernos da guerra concluíram que o elemento fundamental na produção dos conflitos é a competição pelo poder e que este, em si mesmo, é neutro, representando, *per se*, a capacidade de realizar os próprios objetivos desejados bem como a capacidade de resistir às exigências e compulsões impostas pelos objetivos de terceiros. Porém, nos seus estudos, ao retornar no tempo e investigar a antiguidade clássica, encontrou nos relatos do general ateniense Tucídides[2] (471-399 AC), acerca da Guerra do Peloponeso (431-404 AC), o reconhecimento da guerra como um conflito armado pelo poder e, também, a identificação de fatores psicológicos intrínsecos causadores do fenômeno. Os povos entram em guerra por motivações relacionadas à honra, ao medo e ao interesse. Pela honra, por exemplo, na derrota e perda de uma posição hegemônica, pelo medo, no temor acerca da preservação de sua própria existência como grupo

---

[1] DURANT, W. e A. *The lessons of history.* Nova Iorque: Simon and Schuster, 1968, p.81.

[2] Historiador ateniense que escreveu "História da Guerra do Peloponeso", um preciso relato do conflito armado deflagrado entre as cidades-Estado de Atenas e Esparta, do qual foi testemunha e participante, e que se tornou um clássico estudado pelas ciências políticas e humanas na atualidade.

social e, pelo interesse, ao cobiçarem, por necessidade ou não, as riquezas, os recursos ou as propriedades de outros povos (KAGAN, 1996).

Independentemente da ótica filosófica utilizada para analisar a organização humana em sociedade e a consequente existência dos conflitos estes estarão sempre presentes, seja por motivações psicológicas intrínsecas, como as supracitadas – medo, honra e interesse –, seja pela busca do poder e seu equilíbrio.

A guerra é o mais importante fenômeno social, marcando a história e o desenvolvimento das civilizações e provocando rupturas significativas. Sua importância para a sobrevivência dos povos provocou o desenvolvimento de conhecimentos específicos para lidar com ela. Não à toa Sūn Wǔ[3] teria dito que a arte da guerra é de vital importância para o Estado, sendo uma verdadeira questão de sobrevivência ou extinção (KAGAN, 1996).

A humanidade tem estado intrinsecamente conectada ao ambiente em que vive, sendo as relações sociais fortemente determinadas pela interação dos grupos sociais com fatores geográficos como clima, espaço, relevo, hidrografia, recursos naturais etc. No desenvolver da sociedade esses fatores foram, em menor ou maior grau, grandes influenciadores na maneira como aqueles grupos sociais orientavam a aplicação do seu poder na consecução dos objetivos comuns, construindo as relações políticas entre os Estados. Nesse contexto Friedrich Ratzel lançou sua famosa "Teoria dos Espaços Vitais"[4] que, mais tarde, foi incorporada e consagrada como a ciência batizada por Rudolf Kjéllen de Geopolítica[5], definida como a Política aplicada aos espaços geográficos sob a inspiração da História (MATTOS, 2002, p. 10).

---

[3] Sun Tzu (544-496 AC), ou Sūn Wǔ (em *pinyin*), foi um vitorioso estrategista chinês famoso pelos seus ensinamentos acerca da Estratégia Militar, imortalizados pela obra batizada de *A arte da guerra*.

[4] A "Teoria dos Espaços Vitais", enunciada pelo geógrafo alemão Friedrich Ratzel (1844-1904), dizia que o homem e a sociedade dependem do solo e que o Estado é um organismo vivo, imperfeito, sujeito a determinadas conformações do solo e à situação do território (MATTOS, 1975).

[5] Em 1899 o sueco Rudolph Kjëllen (1864-1922), professor de Geografia e de Ciências Políticas, usou pela primeira vez o vocábulo "Geopolítica" e fundou-a como um ramo da Ciência Política (MATTOS, 2002, p. 18).

Segundo o General Golbery do Couto e Silva[6], a Geopolítica é a fundamentação geográfica de linhas de ação políticas formuladas à luz dos fatores geográficos, em particular de uma análise calcada, sobretudo, nos conceitos básicos de espaço e posição (FREITAS, 2004).

Por sua vez, cabe ao governo de um Estado ter consciência de seu destino indicado pelos fatores "forma" e "posição" e adequar-lhe uma política consentânea às suas realidades geográficas (MATTOS, 1975).

Assim, como exemplificado nas assertivas acima, extrapola-se que fatores geográficos como extensão territorial, fronteiras terrestres e marítimas, relevo e clima (que terão forte influência na capacidade de produção de alimentos), hidrografia e recursos minerais (que poderão determinar a matriz energética do país), demografia etc. terão grande peso na percepção das vantagens a serem exploradas, desvantagens a serem mitigadas e, consequentemente, dos desafios a serem sobrepujados por um Estado, afetando diretamente a definição dos objetivos nacionais e das estratégias para alcançá-los.

Voltando-se à questão dos conflitos e como a humanidade passou a lidar com eles, um saber particular foi sendo desenvolvido a partir da experiência e vivência humana, à medida que a sociedade se envolvia nos conflitos. Inicialmente tratada como um conhecimento empírico muitas vezes chamado de "Arte da Guerra", assim nasceu a Estratégia, relacionando-se à maneira de planejar e executar o posicionamento e as manobras para levar os exércitos à vitória (BRASIL, 2006).

Assim, Coutau-Bégarie (2006) conta que a Estratégia, no seu conceito primário, nasceu da necessidade de se expressar a arte do Comando, de natureza essencialmente militar, no campo de batalha. Com o passar do tempo o conceito extrapolou as atividades militares e alcançou as outras esferas do poder. A Primeira Guerra Mundial, com sua duração e amplitude, fez com que a Estratégia Militar se tornasse apenas um componente entre outros (político, econômico, tecnológico etc.), todos essenciais na condução do conflito. A Estratégia não é somente um processo intelectual, mas

[6] O General Golbery do Couto e Silva (1911-1987) foi um militar do Exército Brasileiro (EB) que se destacou pelos estudos que levaram à elaboração da doutrina de segurança nacional, nos anos 1950. Além disso, deixou algumas obras publicadas na área da Geopolítica.

também uma questão de meios: ela determina a natureza e o emprego dos meios, mas, num círculo retroalimentado, é também determinada por eles. Ela contempla um componente intelectual, pela ação do estratego, e um componente material, pelos meios que podem ser empregados.

Nesse diapasão, antes de se prosseguir no estudo da Estratégia faz-se mister definir alguns conceitos fundamentais sobre as formas de expressão do poder dos Estados nas relações políticas e estratégicas entre si, os quais serão amplamente utilizados neste trabalho. Como exposto anteriormente, de uma forma genérica o poder representa a capacidade de se alcançar objetivos. Quando esse poder se refere ao Estado no seu mais alto nível é conhecido como Poder Nacional, definido pelo Almirante Caminha (1982) como o elemento onipresente em todo relacionamento estatal internacional e que representa a soma dos meios de que dispõe o Estado nacional para assegurar, na ordem internacional, o preenchimento de seus fins.

O Poder Nacional manifesta-se em formas ou expressões segundo os efeitos dominantes suscetíveis de produzir nas esferas política, econômica, psicossocial, científico-tecnológica e militar, que emprestam seus nomes às respectivas expressões, sendo que estas, ainda, podem coexistir com outras subdivisões que organizem o entendimento do conceito, como o Poder Marítimo, o Poder Naval, o Poder Aéreo etc. (CAMINHA, 1982).

É indiscutível que o Poder Nacional de um país cresce com o aumento de qualquer uma de suas parcelas. Entretanto, como afiançou o Almirante Vidigal (1980), isso só é verdade até um determinado ponto, pois é indispensável que haja certo equilíbrio entre esses componentes ou, do contrário, por efeito da interação entre essas parcelas, fenômeno inerente ao processo, o conhecimento cessa e pode-se ter um efeito regressivo sobre o todo. Assim, por exemplo, um grande desenvolvimento em todos os campos mas em detrimento do setor militar geraria desequilíbrio e, a partir de um determinado nível, coibiria o crescimento do país, estreitando o campo de suas possibilidades na área política com consequências negativas na área econômica (VIDIGAL, 1980).

Por razões óbvias interessa aprofundar os conceitos do Poder Marítimo e do Poder Naval, sendo que foram diversos os estudiosos da estratégia que se dedicaram a estudá-los, oferecendo, todos, definições de certa forma semelhantes. Uma das mais recentes e amplas é a que ofereceu o Contra-Almirante John Richard Hill[7], para quem o Poder Marítimo é a "capacidade de usar o mar" (HILL, 1989, p. 15, citado por CÁCERES, 2016, p. 223, tradução nossa)[8]. Esta abrangente definição inclui, naturalmente, todos os usos: militar, econômico e intelectual.

O uso econômico do mar, referido por Hill, é o que permite que os países transportem mercadorias de terras distantes e explorem recursos vivos e não vivos, como o petróleo e o gás, sendo extremamente benéfico para um Estado em termos econômicos, por meio do comércio e da exploração de recursos, e em termos militares através da proteção dos elementos da economia e da projeção e da ameaça contra seus oponentes. Seriam elementos do Poder Marítimo o Poder Naval e os interesses marítimos, estes reunindo os bens e atributos do mar considerados úteis e convenientes de se aproveitar e proteger, sendo determinados pelas altas autoridades do Estado para que se extraiam deles os benefícios da exploração dos recursos proporcionados pelos oceanos, águas jurisdicionais, leito e subsolo marinho (CÁCERES, 2016).

Por sua vez, o Poder Naval é definido como uma das expressões do Poder Militar de um Estado e parte integrante do seu Poder Marítimo, sendo composto por elementos dinâmicos, as Forças Navais, e estáticos, as bases de apoio, estações navais e outras posições. Para alguns estudiosos também se inserem no contexto as aeronaves da Força Aérea, baseadas em terra, quando operando sobre o mar ou em proveito do Poder Naval (CAMINHA, 1982).

Compreendidos os conceitos acerca do Poder Nacional e suas vertentes retorna-se às palavras do Almirante Caminha (1982), segundo o qual as numerosas definições sobre a Estratégia convergem para o reconhecimento de que ela representa a arte e a ciência do emprego do poder na

---

[7] O Contra-Almirante John Richard Hill (1929-2017), da Marinha do Reino Unido, além de sua carreira naval foi autor e editor de diversas obras acerca da literatura marítima, sendo a mais conhecida HILL, J. R. *Maritime strategy for medium powers*. New York: Routledge, 1989.

[8] Do original no idioma espanhol.

busca de objetivos específicos. Deduz-se, assim, que considerando-se as multifacetadas expressões do Poder Nacional o próprio desenvolvimento e a aplicação da Estratégia acompanham aquelas manifestações, ramificando-se em distintos caminhos como a Estratégia Nacional, a Estratégia Econômica, a Estratégia Militar, a Estratégia Aeroespacial, a Estratégia Marítima, a Estratégia Naval e tantas outras quantos forem os níveis estatais e as expressões de Poder aos quais estiverem relacionadas.

Segundo Holmes e Yoshihara (2008), no plano para aplicar todos os elementos do Poder Nacional, incluindo, mas não limitados, os instrumentos militar, econômico, diplomático e cultural, para alcançar os objetivos de longo prazo de uma nação, está definida a "grande estratégia". No mesmo raciocínio o Almirante Caminha (1982) apontava que a Estratégia, no mais alto nível decisório do Estado, ou "grande estratégia" (conhecida no Brasil e nos EUA por Estratégia Nacional), serve para dar sentido de execução a uma política, sendo o seu papel o de coordenar e dirigir todos os recursos de uma nação ou de um conjunto de nações para a consecução do objetivo político. Enquanto o horizonte da Estratégia Militar é limitado pela guerra, a "grande estratégia" (Estratégia Nacional) "olha mais para a frente", preocupando-se com os problemas subsequentes à guerra, a recuperação e o desenvolvimento do Estado.

Recorrendo ao clássico teórico britânico B. H. Liddel Hart[9], "os líderes políticos de uma nação determinam uma 'grande estratégia' a fim de obterem 'a melhor paz'" (HART, 1991, p. 353, citado por HOLMES; YOSHIHARA, 2018, p. 26, tradução nossa), sendo esta definida como uma sociedade saudável, forte e influente nas suas relações internacionais. Isso demanda poder para ser alcançado, sendo que os líderes nacionais e comandantes militares, para atingirem esse objetivo, manejam a diplomacia, a economia e o Poder Militar enquanto planejam métodos para empregá-los em proveito dos efeitos políticos.

[9] Do original no idioma inglês: HART, B. H. Liddel. *Strategy*. New York: Meridian, 1991.

A "grande estratégia" então trata de como amalgamar a diplomacia, a economia e o Poder Militar como um agudo instrumento político. A proporção de cada elemento vai variar de acordo com as circunstâncias. Liddel Hart define a Estratégia Militar como uma estratégia num plano inferior ou "pequena estratégia", estando abaixo e subserviente à política exterior e à "grande estratégia".

Vários foram os estudiosos da Estratégia, como ciência, que a estudaram nas suas vertentes marítima e naval já que, historicamente, o mar tem significado fonte de recursos naturais, meio de transporte, caminho para a busca e disseminação de conhecimentos e informações, além de fonte de domínio entre nações, os quais, segundo Geoffrey Till[10] (2009), constituem os quatro atributos daquele espaço físico.

O mar foi crucial para o desenvolvimento da civilização mundial – e assim permanece pelo fato de a humanidade recolher, dos oceanos, 20% de suas proteínas diárias. É pelo mar que transita a maior parte dos fluxos de comércio entre os Estados, e dele é retirada significativa parcela dos recursos naturais necessários para a sobrevivência de uma nação. O processo de globalização reforça a conexão entre Estados e organismos não Estatais, e as LCM se tornam essenciais para a economia mundial. O resultado do desenvolvimento do comércio pelo mar ao longo da história foi uma rede complexa de sistemas de transporte marítimo que se estendeu por todo o globo (REIS, 2013; TILL, 2009).

Como observou o Almirante Caminha (1982), os mares, ao ocuparem sete décimos da superfície do nosso planeta, continuam a ser o grande cenário onde se encontram as aspirações, os interesses e as manifestações de Poder do maior número de nações. Verdadeiramente, a demanda por todas essas coisas mostra sinais claros de exceder a disponibilidade, inevitavelmente tendendo a incrementar o elemento competitivo na exploração desse atributo do mar. Lamentavelmente a mar-

[10] Geoffey Till (1945-) é um historiador britânico e pesquisador da Estratégia Naval, professor do *King`s College London*, autor de obras como *Maritime strategy and the nuclear age* (1982) e *Seapower. A guide for the twenty-first century* (2003).

cada competição pelos seus recursos escassos e valiosos tem tido um papel importante e destrutivo na história da humanidade (CAMINHA, 1982; TILL, 2009).

O mar, livre de obstáculos e aberto a todos, é ao mesmo tempo um meio de comunicação e teatro de operações militares. O tráfego comercial e as forças navais evoluem simultaneamente, sem a separação encontrada em terra, nas linhas de frente do combate terrestre. Ressalta-se que o controle do espaço marítimo não tem valor em si, porque o homem não o habita. Sua importância estratégica reside na influência que pode ter na vida terrestre, especialmente devido ao tráfego marítimo (COUTAU-BÉGARIE, 2006).

Assim, a dimensão militar da guerra no mar está associada a uma dimensão econômica que não existe no mesmo nível na guerra terrestre. Essa dimensão econômica é muito antiga e precede até a dimensão militar. Não é à toa que os primeiros atos de força no mar foram realizados por piratas na remota antiguidade.

Ao explorar a supremacia marítima e naval ao longo da história Cáceres (2016) expõe que o Controle do Mar tem sido um fator determinante para o desenvolvimento e o poder dos maiores impérios que existiram sobre a face da terra: o Império Ateniense e o "Mare Nostrum"[11] do Império Romano na Idade Antiga; as grandes cidades-Estado marítimas da Idade Média, como Veneza e Gênova; e os impérios portugueses e espanhóis na Idade Moderna das grandes navegações. De uma perspectiva geopolítica estes foram os povos, impérios ou nações cuja força e influência dependeram do Controle do Mar.

Segundo o Almirante Caminha (1982), os poderes coloniais da Idade Contemporânea, como os franceses e os britânicos, são a demonstração incontestável da grande influência do mar e seu controle na ascensão dos maiores impérios da história da humanidade, como bem expressou o corsário e almirante inglês *Sir* Walter Raleigh, ainda no século XVI, ao cunhar a célebre frase "quem domina o mar, domina o comércio, e quem é senhor do comércio do mundo é dono e senhor

[11] *Mare Nostrum* ou "nosso mar" era o termo utilizado pelos romanos ao se referirem ao Mar Mediterrâneo, dominado por aquele império por praticamente os cinco séculos iniciais do primeiro milênio da era cristã.

da riqueza do mundo"[12]. Ainda assevera o autor que a dependência da economia mundial no transporte por meio dos oceanos tem crescido sem cessar nos últimos quatro séculos, sendo que a subordinação econômica ao tráfego pelo mar deixou de constituir característica de apenas determinadas nações eminentemente marítimas, como o Japão e o Reino Unido, passando a referir-se também a países de grande extensão territorial, como a Índia, os EUA, a Argentina, o Canadá e o Brasil. Em maior ou menor escala todas as grandes economias submeteram-se, de forma crescente, aos fluxos de produtos transportados pelas vias oceânicas (CAMINHA, 1982).

Segundo Coutau-Bégarie (2006), a escola do domínio do mar se encarna na figura emblemática do Contra-Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914). Seu livro *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783* (editado primeiramente em 1890), cujo conceito central é o Poder Marítimo (*Sea Power*), tornou-se o ponto de ligação de gerações de marinheiros. Nenhum autor naval teve uma influência comparável, que perdura ainda atualmente através das transformações do século XX, tendo o pensamento de Mahan transitado entre a geopolítica (muito antes sequer deste termo ter sido criado), a "grande estratégia" e a "pequena estratégia". Por tais fatos o Almirante Mahan entrou para a história como o "pai" ou o "evangelista" do Poder Marítimo, e merece estudo mais aprofundado no presente trabalho.

Como contam Almeida (2009) e Crowl (2008), Mahan nasceu em *West Point*, EUA, filho de um Oficial do exército estadunidense, então instrutor da academia militar que leva o nome da sua cidade natal. Como Oficial da Marinha dos EUA, ainda na ativa, tornou-se instrutor na Escola Naval (1862) e na Escola de Guerra Naval daquele país (1886-89, 1892-93). Como escritor, produziu ao todo vinte livros, sendo duas biografias, duas autobiografias e mais de cem ensaios, tendo, em 1890, publicado a obra que o fez reconhecido, na qual discutiu a história naval britânica procurando deduzir os fatores que levaram a Grã-Bretanha a dominar os mares por trezentos anos e entender quais os instrumentos de ação foram por ela utilizados para manter esse predomínio.

[12] Do original no idioma inglês: PADFIELD, 1999, p. 1 e 2, citado por TILL, 2009.

Mahan fez uma profunda análise da evolução da guerra no mar, contrastando as capacidades dos navios a remo e a vela e dos navios a vapor, então uma novidade. Para ele, embora grande parte da tática tenha sido modificada, a dinâmica da guerra no mar estrategicamente continuava como antes. A mais importante constatação, porém, foi enumerar as condições que permitiam a um Estado utilizar, em seu proveito, aquele "amplo caminho comum" (*grand common*) que é o mar. Para tanto, era necessário que esses Estados dispusessem de um grande Poder Marítimo que, para ele, distinguia-se decididamente da simples posse de uma grande Esquadra. Tratava-se, na verdade, do conjunto das atividades e recursos voltados para o uso do mar, incluindo o comércio marítimo, as atividades de construção naval e suas forças navais (BRASIL, 2006).

Mahan definia que "o mar é um amplo meio comum que pertence a todos e a ninguém, onde os marinheiros vão e vêm transportando matérias-primas, mercadorias e o Poder Naval". Ele continua: "o uso seguro das LCM é o mais importante elemento singelo da política, da estratégia e do Poder Militar". E ainda "que a habilidade para garantir as LCM para si e negá-las ao adversário afeta a própria raiz do vigor de uma nação" (MAHAN, 1987, p. 25, citado por HOLMES; YOSHIHARA, 2018, p. 32, tradução nossa)[13]. Comércio exterior, navios e bases de apoio são os três pilares do Poder Marítimo de Mahan. Ou seja, um conceito muito mais amplo do que o Poder Naval.

De acordo com o próprio Mahan[14] (1902, citado por HOLMES; YOSHIHARA, 2018, p. 34, tradução nossa), "o ponto de partida para entender o Poder Marítimo é a necessidade de proteger o comércio por meio de medidas políticas que contribuam com o esforço militar ou naval. Essa é a ordem relativa de importância entre os três elementos da nação, o comércio, a vontade política e o Poder Militar", que ficou conhecida como a "trindade mahaniana", representando a sua lógica sobre o Poder Marítimo. Os líderes nacionais precisam desenvolver coerentes políticas e projetos estratégicos que encorajem e sustentem o comércio exterior. Esse comércio gerará bem-estar e

[13] Do original no idioma inglês: MAHAN, A. T. *The influence os sea power upon history (1660-1783)*. 1890, reimpressão, *New York*: *Dover*, 1987.
[14] Do original no idioma inglês: MAHAN, A. T. *Retrospect and prospect*. *Boston*: Little Brown, 1902, p.246.

poder, que contribuirão com o atingimento dos objetivos nacionais. Ao mesmo tempo, essas lideranças deverão buscar implementar o Poder Militar capaz de proteger esse comércio, o qual não pode progredir sem uma segurança confiável. Para manter esse ciclo virtuoso e produtivo funcionando os governantes deverão estruturar argumentos para a população de que o Poder Marítimo é a escolha certa e o caminho a ser seguido, apelando para o sentimento e a razão de todos.

Traduzindo as ideias de Mahan por meio do pensamento de Liddel Hart, uma sociedade prospera acumulando Poder Marítimo, o que alimenta melhores condições de paz para si própria. E o Poder Naval é um instrumento da economia e da política, tal qual a "grande estratégia" determina que seja.

Ainda segundo o próprio Mahan (1890) existiriam cinco fatores que, combinados, permitiriam o desenvolvimento do Poder Marítimo de um Estado, os quais ele chamou de "fontes do Poder Marítimo": a posição geográfica de um país; sua configuração física; sua extensão territorial; sua população, aquilo que ele chamava de "caráter do povo"; e, por fim, o que ele definia como "caráter do governo".

A posição geográfica de um país expressa sua localização em relação às rotas marítimas e ao território de outros Estados. A configuração física e a extensão de um dado território nacional, tais como um litoral extenso, bons portos e ancoradouros, influenciam a disposição com que um povo busca e pode vir a obter o Poder Marítimo. O caráter do povo e a fração da população ocupada com assuntos marítimos eram da mais alta relevância para o Poder Marítimo. Por um lado, só um povo inclinado à construção de navios e propenso ao comércio poderia dispor dos conhecimentos e práticas essenciais para a expansão, quando necessário, das forças navais combatentes. Por outro lado, quanto maior fosse aquela fração maiores seriam os contingentes e recursos passíveis de incorporação ao esforço naval. Por fim, o caráter do governo seria de crucial importância para a obtenção do Poder Marítimo: políticas bem ordenadas e conduzidas, sistematicamente, por um longo tempo (sucessivos governos), acabariam por gerar um grande Poder Marítimo (BRASIL, 2006).

Mahan e outros adeptos da geoestratégia apoiavam a ideia de que era essencial a posse de bases de apoio espalhadas ao longo das áreas de interesse, a fim de prover suporte aos navios que protegeriam as LCM. Elas seriam fundamentais por permitirem aos navios de guerra operar por longos períodos afastados, estrategicamente posicionados ao longo das LCM. Ele defendia que uma posição central, preferencialmente contando com bases posicionadas próximas ao centro de um triângulo imaginário, cujos lados ligam pontos focais das LCM de interesse, permitiria a essa esquadra controlá-las e protegê-las. Esse pensamento ficou conhecido como a "Teoria dos Triângulos" de Mahan, muito importante na Estratégia Marítima de vários Estados colonizadores e que explica como ele vislumbrava a importância das ilhas centrais do Mar do Caribe (FIG. 1) como decisivas para os EUA (BRASIL, 2006; CAMINHA, 1982).

Mahan, como nenhum outro, conseguiu conectar os conceitos do Poder Marítimo nos níveis político e estratégico, inerentes ao desenvolvimento e à prosperidade do Estado, aos da configuração e do emprego do Poder Naval nos níveis operacional e tático inerentes ao domínio, ao controle e à proteção dos interesses marítimos.

Para Holmes e Yoshihara (2018), se a "grande estratégia" representa a "lógica" do Poder Marítimo, a "pequena estratégia" representa a "gramática" da Estratégia Naval, ou seja, a maneira como as forças navais devem ser configuradas e empregadas. Assim, essa "lógica" e essa "gramática" podem ser analisadas de forma desconectada, de acordo com a vontade do Estado. Enquanto sua "grande estratégia" é voltada para aquele que busca o acúmulo de riquezas e prosperidade para sua sociedade e, ao atingi-la, acaba por também ocupar um espaço de poder e influência na ordem internacional, por meio desse ciclo virtuoso que, para Mahan, é representado pelo Poder Marítimo, a "pequena estratégia" é a prescrição voltada para aquele que ao alcançar a plenitude do uso do mar citada anteriormente moldará e empregará seu Poder Naval para garantir o Comando do Mar, ou seja, a plenitude de seu aproveitamento para o comércio e a negação do seu uso a seus contendores.

Um grande Poder Marítimo supunha, para Mahan, uma grande força naval, cujo propósito era o de proteger a capacidade de uma nação em usar o mar. Para ele, a melhor maneira de fazê-lo era obter o Comando do Mar. Isso significava a neutralização definitiva, ou seja, a destruição das forças que pudessem interferir ou ameaçar o seu comércio. Nesse sentido, o objeto de toda e qualquer Esquadra de Combate, forma como ele se referia aos grandes encouraçados da sua época, era sempre a Esquadra de Combate inimiga. Para garantir o Comando do Mar de Mahan uma força naval deveria ser poderosa o suficiente para manter as LCM livres de qualquer ameaça de uma força adversária, procurando, como seu principal objetivo, a destruição da Esquadra adversária numa batalha decisiva (BRASIL, 2006; HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Mahan resistia a que marinhas fossem empregadas de maneira estritamente defensiva: a melhor defesa seria sempre destruir o quanto antes a esquadra de combate inimiga. O Estado cuja força tem menor poder conseguiria ainda usar o mar para seu comércio, desde que não atraísse para si o "tridente" da força mais poderosa. (BRASIL, 2006; HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

A natureza dual do Poder Marítimo, encarnando tanto os esforços em tempo de paz como de conflito, reafirma as nuances do ponto de vista de Mahan acerca dos assuntos marítimos. Suas "lógica" e "gramática" avançam para os mesmos objetivos, mas a "lógica" governa os aspectos geopolíticos e estratégicos do Poder Marítimo – os grandes propósitos dos desafios marítimos, enquanto a "gramática" orienta os aspectos operacionais e de dimensionamento do Comando no Mar, a fim de perseguir os efeitos desejados estratégicos. A "lógica" é o acesso ao mar e a "gramática" é o Comando do Mar.

Mahan faleceu em 1914, sem ter a oportunidade de ver seus conceitos sobre o Comando do Mar serem postos à prova durante a I Guerra Mundial (1914-1918). O emprego em larga escala dos submarinos e, posteriormente, de aeronaves contra o tráfego marítimo e unidades navais fez com que os estrategistas passassem a ter uma visão crítica e revisionista sobre o conceito do Comando do Mar de Mahan de características absolutas, elaborando teorias que o relativizassem.

O estrategista naval *Sir* Julian Corbett (1854-1922) estudou os conceitos de Mahan e os expandiu para o ponto de vista do "mais fraco", criando então a teoria do Controle do Mar, publicada na sua principal obra[15]. Segundo Cáceres (2016), Corbett forneceu um guia mais completo sobre o que seria o Controle do Mar e, ao contrário da insistência de Mahan de que o principal objetivo de uma Esquadra seria destruir a adversária, argumentou que diferentes fins políticos exigem diferentes objetivos, os quais proporcionariam variados graus para tal controle.

Como se pode observar em Brasil (2006, p. 4-17), Corbett inicia suas reflexões na sua principal obra, supracitada, pela consideração de que a guerra no mar é parte integrante da guerra em terra, afiançando que "é na terra que as pessoas vivem e é pelo que ocorre ou pode ocorrer em terra que as guerras são decididas". Assim, com uma frase Corbett diferencia-se de todos os que, até então, pregavam que a guerra naval existia ou poderia existir em si mesma e que seus resultados poderiam ser tomados como importantes ou decisivos em si mesmos.

Cáceres (2016) menciona que o principal objetivo da frota seria proteger as LCM e desestabilizar as do inimigo. Para Corbett, o domínio do mar era algo relativo, não absoluto, que podia ser classificado em categorias como permanente, geral, local ou temporário. Corbett acabou por definir dois métodos fundamentais de controle das LCM, como evolução do pensamento estratégico em relação à Estratégia Marítima e à guerra no mar: a destruição física real ou a captura de navios mercantes ou de navios de guerra inimigos; e um Bloqueio Naval[16].

Assim, segundo Holmes e Yoshihara (2018), um Estado mais fraco, incapaz de exercer o Comando no Mar nos termos de Mahan, poderá renunciar ao confronto direto que eventualmente custaria sua própria Esquadra, mas praticará ações que podem fortalecer sua posição e enfraquecer a do inimigo. Ainda mais, se suas preocupações giram principalmente em torno do acesso e da proteção das águas costeiras e da área marítima próxima ao continente, ele poderá lançar mão de instru-

[15] CORBETT, J. S. *Some principles of maritime strategy. London*: Green and Company, 1911.

[16] Adotemos a definição de Bloqueio Naval como sendo a constante na Doutrina Militar Naval da MB: "operação que visa evitar que navios de todos os Estados, inimigos e neutros, entrem ou saiam de específicos portos e áreas costeiras pertencentes, ocupadas ou sob controle de um Estado inimigo. O propósito é negar o uso de navios, inimigos e neutros, assim como de transportar pessoal e material para o território inimigo" (BRASIL, 2017a).

mentos que não sua Esquadra de Combate, mas sim torpedeiras, aviação e baterias de mísseis anti-navio baseadas em terra e em ilhas etc., todos instrumentos possíveis de serem empregados, não proporcionando o Comando no Mar em si mas sim sua forma negativa, impedindo o adversário de utilizar o espaço marítimo, cobrando-lhe um alto preço. Manifesta-se assim a essência de outra tarefa típica do Poder Naval, que é a de Negação do Uso do Mar (*Sea Denial*).

Corbett criticava, ainda, a ideia de que apenas os encouraçados eram os navios mais importantes para a formação de uma esquadra. Para ele, o exercício do Controle do Mar não dependia somente dos navios de linha, mas sim das atividades de supervisão, controle, comunicação, patrulhamento, regulação e proteção das LCM. Para isso seriam necessários outros navios que não os chamados navios de linha, como os cruzadores, por exemplo, navios mais flexíveis, considerados ideais para a patrulha e a escolta de navios de maior valor estratégico (BRASIL, 2006). Atualmente o pensamento contemporâneo considera que o Poder Naval necessita ser constituído por uma quantidade e tipos de meios que permitam o equilíbrio e a flexibilidade no seu emprego (VIDIGAL, 1980).

Na visão contemporânea do Professor Geoffrey Till (2009), a importância de elementos geográficos como conformação física, extensão territorial e caráter da população, apontadas por Mahan como “fontes do Poder Marítimo”, foi reduzida, tendo sido introduzidos e potencializados outros fatores, como a economia e a tecnologia. Ainda segundo ele, as ameaças não estão mais confinadas a um ato hostil por parte de uma nação interessada em nossos interesses marítimos. A situação hoje é mais complexa em um mundo cada vez mais globalizado, onde despontam outros atores, como o tráfico de drogas, o terrorismo, a pirataria, o tráfico de escravos, a venda de armas e a ação de contrabandistas, que precisam ser neutralizados a fim de não afetar os interesses marítimos do Estado, sendo que este deve encontrar maneiras de se contrapor a essas ameaças tanto com recursos próprios quanto em conjunto com outros.

Geoffrey Till acredita que o Poder Naval, para ser eficiente e atender aos seus objetivos, deve executar um controle real do mar no grau necessário, nas suas variadas porções: no Mar Territorial (MT), na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e, se as circunstâncias permitirem, em alto-mar, aplicando as leis do Estado e as convenções internacionais. Portanto, o conceito de Controle do Mar alcança uma importância econômica reforçada, dadas as potenciais ameaças de se quebrar o ciclo virtuoso do Poder Marítimo, em proveito do qual o Poder Naval deve desempenhar o papel de instrumento diplomático ou militar, dependendo das circunstâncias (TILL, 2009).

A miríade de operações e ações desempenhadas pelo Poder Naval contribui, em graus variados, para a consecução do que as marinhas têm chamado de “tarefas básicas”, que expressam, de forma ampla, os efeitos desejados e esperados do emprego dos elementos daquele Poder sobre os adversários e sobre o próprio ambiente marítimo, ou seja, em última instância a execução de uma Estratégia Naval.

Segundo Silva *et al.* (2009), corroborando a Doutrina Militar Naval (DMN) da MB (2017), as TBPN se resumem ao “Controle de Área Marítima" (CAM), por meio do uso intensivo da força naval, especialmente quando nucleada em navios-aeródromo operando aeronaves de combate. A capacidade de uma força naval desse tipo de controlar os ambientes submarino, de superfície e aéreo é muito grande, confundindo-se com o conceito de Controle do Mar. Além disso, esse tipo de tarefa requer comunicações diretas e precisas, em tempo real, com o Poder Político, frequentemente localizado a milhares de quilômetros de distância. A tarefa de CAM é, normalmente, circunscrita a um tempo e a um espaço definidos no planejamento, pois exige considerável esforço para que seja realizada em grau aceitável. Uma segunda tarefa importante é a "Negação do Uso do Mar” (NUM) por meio de operações que envolvem principalmente o emprego de submarinos contra unidades da força naval adversária ou seu tráfego mercante marítimo, podendo ainda, em função da distância do litoral, envolver o uso de outros tipos de unidades, inclusive aéreas, representando uma

leitura semelhante ao conceito de *Sea Denial*[17]. Uma terceira tarefa exercida pelo Poder Naval é a "Projeção de Poder sobre Terra" (PPT) por meio de desembarques anfíbios ou por meio de bombardeios contra objetivos terrestres, transpondo os efeitos de seu emprego por sobre as parcelas de terreno que forem de interesse. É importante destacar que, conforme sugere a própria DMN, tais tarefas básicas são cumpridas pela associação de uma ou mais Operações Navais e normalmente empregadas em situações de crise ou de conflito armado. Por fim, a última tarefa básica refere-se a "Contribuir para a Dissuasão" de qualquer ação inimiga, isto é, demonstrar a intenção de utilizar a força caso haja provocação. Essa tarefa requer uma percepção por parte do adversário de que a marinha é eficiente, eficaz e, se necessário, reagirá a qualquer ação adversa. Nessa tarefa podem ser incluídas as ações de presença em ambientes navais hostis, onde crises tenham sido deflagradas. A permanência de uma grande força naval nas costas de determinado Estado conturbado é um instrumento dissuasório fundamental para a aquiescência dos adversários. É o chamado uso político do Poder Naval em apoio aos objetivos nacionais (BRASIL, 2017a; SILVA *et al.*, 2009).

Cabe ressaltar que as TBPN explicitadas no parágrafo anterior são aquelas vislumbradas na doutrina da MB, presentes em grande parte dos estudos e tratados dos pensadores da Estratégia Naval. Contudo, outras TBPN são apresentadas nas obras sobre o tema e podem, em maior ou menor grau, serem vistas como tarefas de uma Marinha. A “Presença Naval”, ou seja, a ação de uma Marinha de “mostrar a bandeira” do Estado com determinado propósito e, ainda, a “Diplomacia Naval”, quando um Estado emprega a sua Marinha, num espectro que via desde a cooperação até a coerção, para influenciar o comportamento ou a decisão de um outro Estado, são também clássicas TBPN encontradas na literatura.

[17] *Sea Denial,* ou negação do mar, é um termo militar que descreve tentativas de negar a capacidade do inimigo de usar o mar, ao mesmo tempo em que não se tenta controlar o próprio mar. É uma estratégia muito mais fácil de realizar do que o controle do mar, porque requer a mera existência de uma marinha. Disponível em: https://definitions.uslegal.com/s/sea-denial/. Acesso em: 22 jul. 2019.

APÊNDICE B - Contextualização Histórica da China e do Brasil

1 A China

1.1 O "Império do Meio"

> Sociedades e nações tendem a pensar em si mesmas como eternas. Uma característica especial da civilização chinesa é que ela parece não ter um início. Perante a história, ela surge mais como um fenômeno natural permanente do que como um Estado-nação convencional (KISSINGER, 2011, p. 23).

A ideia de China como entidade habitada teve seu início há quase cinco mil anos, na região conhecida como planície do norte da China, a qual os chineses denominam "planície Central". Com uma significativa extensão de terra no nível do mar de quase 415.000 km^2, está situada abaixo da Mongólia, ao sul da Manchúria, na bacia do rio Amarelo e ao redor dela e, estendendo-se para baixo, além do rio *Yangtzé*. Essa área é, atualmente, uma das mais densamente povoadas do mundo (MARSHALL, 2018).

Huángdì, conhecido como o "Imperador Amarelo", teria sido um dos "Três Augustos", reis lendários, sábios e moralmente perfeitos, que governaram a China nos seus primórdios. Ele teria reinado aproximadamente entre 2697 e 2597 AC, e é considerado o ancestral de todos os chineses da etnia *Hàn* (a principal da China) (CHINOPEDIA, 2011).

Contudo, como assevera Kissinger (2011), mesmo na tradicional fábula do "Imperador Amarelo", reverenciado por muitos chineses como o legendário soberano fundador do país, a China parece já existir. A civilização chinesa, então mergulhada no caos e atormentada por príncipes tirânicos, teria sido resgatada e unificada sob essa figura mitológica. A China o antecede, como se fosse um Estado estabelecido, "que avança na história exigindo apenas a sua restauração e não a criação" (KISSINGER, 2011, p. 23).

Segundo Silva *et al.* (2009), a tradição diz que posteriormente o sistema dinástico chinês teve início com o rei Yu, considerado por muitos como uma espécie chinesa do mitológico "Hé-

racles"[1] grego, tendo sido o responsável pela dragagem dos rios, após as grandes inundações de sua época, por volta de 2200 AC. De acordo com o *Shūjīng*, o "Livro de História"[2], teria ele dado início, assim, à primeira dinastia, a *Xia*. Depois de domar o rio Amarelo, pondo fim às catástrofes que causaram inundações anuais, o lendário herói Yu, apoiado num regime escravista, foi sucedido por uma sequência de dezessete soberanos da mesma dinastia que estabeleceram a sede do governo onde hoje é a província de *Shānxī* e a província de *Hénán*, na região centro-nordeste do país.

Ao longo de sua história a China caracterizou-se por ser uma nação eminentemente continental, que por milênios nunca se viu forçada a lidar com outros países ou outras civilizações que fossem comparáveis a ela em escala e sofisticação. Conheciam a Índia e com ela trocavam mercadorias e influências budistas, mas de resto permaneciam isolados de um contato casual pelos então intransponíveis Himalaia e planalto tibetano. Os grandes desertos da Ásia central separavam a China das culturas persa e babilônica e, ainda mais, do Império Romano (KISSINGER, 2011).

Para Baker e Zhang (2012), as maiores ameaças à China antiga não eram marítimas, à exceção de ocasionais ações de piratas que atuavam em seu litoral. Os chineses priorizavam a estabilidade da população e das fronteiras e uma economia agrícola, em detrimento das oportunidades potenciais do comércio por via marítima. O comércio chinês com o restante do mundo se dava principalmente por rotas terrestres, sendo a mais conhecida a "Rota da Seda", que os conectava com a Europa por intermédio de mercadores em sua maioria árabes.

Segundo Kissinger (2011), o autointitulado "Império do Meio"[3], acreditando ter recebido o encargo divino de governar o mundo, não buscava conquistas expansionistas e se contentava em receber embaixadas de submissão dos demais povos, os "bárbaros", como assim consideravam. A China não tinha condições de conquistar todos os seus vizinhos. Sua população era essencialmen-

---

[1] Herói da mitologia grega, "Hércules" para os romanos, filho do deus Zeus e de uma mortal, tinha atributos humanos e divinos, dotado de uma força descomunal, tornando-se afamado e célebre por seus atos de bravura e inteligência.

[2] Considerada uma das mais antigas obras literárias chinesas, escrita por volta do século IV AC, é dividida em 58 capítulos que contam a história das dinastias que governaram a China desde a antiguidade (CHINOPEDIA, 2011).

[3] *Zhōngguó* ou "Terra Central", termos com os quais os próprios chineses se referiam à China e que traduzem as ideias de centralidade e superioridade características da evolução daquela civilização.

te constituída de agricultores, e sua elite mandarim, muito antes de destacar-se por atributos militares, mostrava domínio dos clássicos confucionistas e das artes refinadas. Sempre aceitaram como "chineses" quem vivia como "chineses", centrando sua identidade nacional na cultura e não em características raciais ou no Poder Militar. Na verdade, a civilização chinesa "conquistou" seus conquistadores (KISSINGER, 2011; SILVA *et al.*, 2009).

Assim, a China interagia nas suas relações internacionais por meio de incentivos comerciais e o uso habilidoso da política, persuadindo povos vizinhos a observarem as normas da centralidade chinesa, ao mesmo tempo em que projetava uma imagem de majestade extraordinária, capaz de dissuadir potenciais invasores. Usava "bárbaros para conterem bárbaros" e "bárbaros para atacar bárbaros". Em seu ponto máximo de influência a esfera cultural chinesa estendeu-se por uma área continental muito maior do que qualquer Estado europeu. Na verdade, cerca do equivalente à própria Europa continental (KISSINGER, 2011).

Segundo contam Silva *et al.* (2009), desde a antiguidade a China apresentou um fantástico vigor comercial, organizando e construindo uma extensa rede econômica e política em toda a Ásia centro-oriental. Ao longo dos últimos três mil anos polarizou um vasto espaço geopolítico que se estendeu do mar Amarelo e da Coreia até o Vale de Fergana, na Quirguízia contemporânea; da Manchúria e Mongólia até o Vietnã, controlando o Tibete e o Turquemenistão (*Xīnjiāng*). Cada um desses pontos geográficos representava elos em uma larga rede de trocas, polarizada sobre os grandes centros manufatureiros chineses. A força do poderio chinês sempre foi a mesma: dinamismo demográfico; capacidade organizativa; inovações tecnológicas e *soft power* cultural. Enquanto a tradição ocidental prezava o choque decisivo, os estadistas chineses enfatizavam a sutileza, as vias indiretas e o paciente acúmulo de vantagem relativa (KISSINGER, 2011; SILVA *et al.*, 2009).

Alguns reinados e dinastias têm particular importância na extensa jornada da civilização chinesa pelas grandes mudanças realizadas, por conquistas, realizações ou mesmo pelas derrotas, marcando seus respectivos lugares na história.

A dinastia *Qin* (221 a 206 AC) foi a primeira dinastia feudal com poder centralizado na história da China. O período anterior, conhecido como o "dos estados combatentes", foi caracterizado pela existência de numerosos reinos independentes que lutavam entre si para conquistar a hegemonia. No ano 247 AC Ying Zheng, um menino de 13 anos, foi coroado rei de *Qin*. Em 221 AC conseguiu unificar o país e formar uma dinastia com poder centralizado, entrando na história como o primeiro imperador chinês (CHINOPEDIA, 2011).

A China prosseguiu na sua história, numa sequência de dinastias imperiais que, uma após a outra, perpetuavam o modo de viver dos chineses.

Avançando na linha do tempo segundo Chinopedia (2011) se chega à dinastia *Sòng,* fundada pelo general Zhao Kuangyin, depois de liderar o motim das tropas no ano de 960 e acabar com mais uma situação de divisão do país. A referida dinastia remonta à era da antiga história chinesa na qual foram realizadas muitas das descobertas da ciência e da tecnologia. Foi nesse período que três das quatro invenções mais importantes da civilização chinesa foram colocadas em prática: a bússola, a imprensa e a pólvora negra. Ainda nesse período Bi Sheng inventou a tipografia, entre 1041 e 1048, quatrocentos anos antes dos europeus, que por volta de 1450 a desenvolveram graças ao trabalho de Johannes Gutemberg[4].

Segundo Silva *et al.* (2009) a dinastia *Sòng* perdurou por 319 anos, tendo sido exterminada pelos mongóis em 1279. Foi sob os bárbaros que tanto desprezava que o império chinês atingiu sua máxima dimensão territorial, na dinastia *Yuán* (1279-1368), fundada por Gengis Khan enquanto dominava os chineses. Após unificar as tribos nômades das estepes, o líder bárbaro partiu para a conquista da China e estendeu as fronteiras do império a territórios hoje conhecidos como a própria China, Mongólia, Rússia, Coreia, Afeganistão, Síria, Irã, Iraque e algumas áreas do leste europeu. A máquina de guerra mongol criou um gigantesco império multiétnico, integrado por um eficiente sistema de comunicações, ao mesmo tempo em que eram incrementadas as trocas comer-

[4] https://www.britannica.com/biography/Johannes-Gutenberg. Acesso em: 21 ago. 2019.

ciais e de conhecimentos entre o Oriente e o Ocidente. Durante esse período foram difundidas as grandes invenções chinesas - a pólvora, a bússola, o papel e a tipografia. A ferocidade dos mongóis aos poucos foi perdendo a força inicial. As tropas acomodadas na China receberam terras, foram incorporadas ao cotidiano, casaram-se com mulheres chinesas ou, no caso dos oficiais, passaram a fazer parte da elite imperial. Posteriormente o império foi dividido entre os filhos de Gengis Khan, após sua morte.

A dinastia *Míng* ("brilho") pôs fim ao domínio estrangeiro sobre a China e, em seus quase trezentos anos (1368-1644), representou o período áureo do "Império do Meio". Nela, agricultura, exploração de ferro, fundição de bronze, fabricação de papel, construção naval, entre outras indústrias, progrediram significativamente em comparação com os períodos anteriores. Especificamente as indústrias de seda e cerâmica se desenvolveram substancialmente. No início desse período o governo central fez grandes intercâmbios econômicos e culturais com o mundo exterior. Foi também um período conturbado, repleto de revoltas e distúrbios provocados principalmente pela população camponesa (CHINOPEDIA, 2011; SILVA *et al.*, 2009).

Segundo Lo (2012), as dinastias *Sòng*, *Yuán* e *Míng* sobressaem-se por terem explorado o desenvolvimento do Poder Marítimo como elementos de defesa, evolução e prosperidade utilizando-se do mar como ferramenta política em prol dos interesses nacionais, fato que justifica revisitá-las mais adiante, quando será abordada e detalhada essa relação da China com seu Poder Marítimo. Com o declínio da dinastia *Míng*, o país somente voltaria a privilegiar e explorar o Poder Marítimo com Máo Zédōng[5], já como República Popular da China, a partir de 1949.

A última das dinastias imperiais chinesas, a *Qīng*, teve início em 1644 e perdurou até o ano de 1911. No seu início o governo central aplicou uma política de estimular o cultivo de terras virgens e reduzir ou isentar as contribuições da população. Graças a isso a economia e a sociedade conseguiram progressos consideráveis, tanto no interior do país como nas áreas fronteiriças. Até

[5] Líder e revolucionário chinês (1863-1976), conduziu a Revolução Comunista de 1949 e presidiu o país até sua morte (CHINOPEDIA, 2011).

meados do século XVIII a economia feudal da China experimentou um novo período de expansão. Com o regime de poder centralizado mais consolidado do que nunca, a dinastia *Qīng* desfrutou de grande poder e uma sociedade relativamente estável, tendo a população alcançado trezentos milhões de habitantes no final do século XVIII (CHINOPEDIA, 2011).

1.2 A ruptura do isolacionismo e o "Século da Humilhação"

Como conta Kissinger (2011), o dito isolacionismo chinês foi decididamente posto em xeque na primeira metade do século XIX, no ápice do expansionismo neocolonialista europeu, destacadamente da Grã-Bretanha e da França. Exemplos significativos foram as duas Guerras do Ópio[6], das quais a China saiu derrotada política e militarmente, tendo sucumbido principalmente pela ação do poderoso Poder Naval daquelas potências europeias, tendo que submeter-se a tratados de paz abusivos que impuseram à China o pagamento de indenizações de guerra e a forçaram à abertura de portos ao comércio exterior sem controle e à concessão de privilégios comerciais.

Esse período, a partir de meados do século XIX, às vésperas da Primeira Guerra do Ópio, ficou conhecido na China contemporânea como o "Século da Humilhação"[7], quando diversos eventos se sucederam, como a Guerra Sino-Francesa, a Primeira Guerra Sino-Japonesa e a invasão britânica do Tibete. Nesse tempo a China perdeu todas as guerras que combateu e teve que fazer importantes concessões às grandes potências nos tratados posteriores. Já no século XX continuou a sofrer derrotas, como para o Japão durante a Primeira Guerra Mundial e a Segunda Guerra Sino-Japonesa, e durante a Segunda Guerra Mundial. É considerado como encerrado, pelos historiadores,

[6] As duas Guerras do Ópio (1839 a 1842/1856 a 1860) foram conflitos armados entre a China, que resolveu proibir a entrada em seu território de ópio (uma droga alucinógena), e a Grã-Bretanha, responsável por praticamente todo esse comércio. O segundo desses conflitos teve a participação da França em auxílio à Grã-Bretanha (ERICKSON *et al.*, 2009).

[7] Os conflitos listados no parágrafo em lide não são objeto de estudo da pesquisa, servindo apenas para ilustrar a sequência de eventos desafortunados pelos quais passou a China, que os batizou como o "Século da Humilhação".

com a expulsão das potências estrangeiras da China continental após a Segunda Guerra Mundial e o estabelecimento da República Popular da China em 1949 (CHINOPEDIA, 2011).

O "Século da Humilhação" teve forte impacto sobre o imaginário da orgulhosa sociedade chinesa, que, como visto, considerava-se "o centro do mundo". Como conta Kilpatrick (2011), tal efeito coletivo trouxe implicações posteriores, funcionando como um dos elementos incentivadores da estratégia de fortalecimento do poder chinês, conforme acompanhada atualmente. Ressalta-se, ainda, o fato de que boa parte das derrotas sofridas pelos chineses, no período, se deu pelo jugo imposto por ameaças provenientes do mar, detentoras de um Poder Naval superior ao da China de então.

Retornando à linha do tempo no ano de 1912 tivemos, após mais de dois séculos no poder e sobrevivendo aos últimos setenta anos com intensas turbulências internas, o importante marco do término da derradeira dinastia imperial, a *Qīng*, deposta e substituída por um governo republicano (KISSINGER, 2011).

O período republicano foi palco de grandes convulsões políticas e sociais, marcadas pelas tentativas de independência de grandes áreas da China e por numerosas guerras. Os intelectuais perceberam que o "feudalismo confucionista" atrapalhava o caminho para a modernização. Assim, em 1919, surgiu o movimento "Quatro de Maio", quando professores e estudantes reivindicaram o desmantelamento das instituições políticas e sociais do antigo regime. Os intelectuais da Universidade de Pequim defenderam a democracia e a ciência. Alguns propuseram a democracia burguesa; outros escolheram o marxismo, fundando o Partido Comunista Chinês (PCC). Na época, só os vistos como reacionários defenderam a cultura tradicional, considerada como a principal culpada por todas as humilhações nacionais (SILVA *et al.*, 2009).

Logo após a Segunda Guerra Mundial, ainda em 1945, agravou-se a guerra civil entre o Partido Nacionalista (*Guómíndǎng*), liderado por Chiang Kai-shek[8], e o PCC, cujo líder era Máo Zédōng. A China emergiu do conflito arrasada e fragmentada, às voltas com a disputa pelo poder entre nacionalistas, que tinham a simpatia dos EUA e eram formalmente reconhecidos pelos russos, e comunistas, que recebiam armas clandestinamente desses últimos. Com as forças nacionalistas do *Guómíndǎng* dominando as cidades e as comunistas de Máo o campo, os EUA tentaram, por mais de um ano, apaziguar, sem sucesso, a situação (KISSINGER, 2011; SILVA *et al.*, 2009).

1.3 A revolução contínua de Máo Zédōng

Ao fim, em 1949, depois de 28 anos de luta armada os comunistas tomaram o poder. As tropas nacionalistas se refugiaram na Ilha de Taiwan, levando consigo o que havia sobrado dos seus recursos militares e estrutura política, declarando a cidade de Taipei como a capital da República da China (RC) e prometendo um dia retornar ao continente. Mantiveram, na ocasião, seu lugar no Conselho de Segurança da ONU, que reconheceu Taiwan como a "herdeira" naquela organização. No continente o país se unificava novamente como a República Popular da China (RPC), sob o governo comunista (KISSINGER, 2011).

No regime de Máo o confucionismo continuaria sendo considerado culpado das humilhações e um empecilho para o progresso. No entanto, sua influência persiste até os dias de hoje. Semelhante aos antigos regimes chineses, o comunista na China continuou respaldando-se no triângulo "exército-partido-Estado". O PCC substituiu a antiga classe dos mandarins confucionistas na administração do Estado representando um corpo político, funcional e governante, responsável pelo funcionamento de todo o sistema socialista e controlando os setores da indústria, agricultura, comércio, cultura e educação, diplomacia, exército e governo. Ele definia as metas econômicas, políticas e

[8] Jiang Jiè Shí (em *pinyin*), político e militar chinês, influente no Partido Nacionalista, que serviu como Presidente da República da China de forma intermitente, entre 1928 e 1949 e, depois, de Taiwan, de 1950 a 1975 (CHINOPEDIA, 2011).

sociais da China e os valores morais da sociedade. Enfim, o poder do partido se estendeu a todas as áreas funcionais, da liderança central do partido e o governo, das províncias e municípios para as fábricas, lojas, comunidades, escolas, unidades da polícia e do exército (KISSINGER, 2011; SILVA *et al.*, 2009).

No campo das relações exteriores Máo Zédōng pregava uma revolução mundial ideológica comunista. Ele introduziu nessas relações um estilo especial que, para se sobrepor à sua fragilidade militar, substituía a força física por militância ideológica e percepção psicológica, se valendo da tradição chinesa de manipulação dos bárbaros (KISSINGER, 2011).

Nesse contexto Kissinger (2011) expõe que, num primeiro momento, a China estabeleceu uma parceria estratégica com a então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), de quem já era naturalmente aliada ideológica, apesar das disputas territoriais que possuíam na fronteira norte-noroeste, a fim de contrabalançar a oposição dos EUA ao seu regime. Todavia, o que se viu, posteriormente, foi uma diplomacia triangular envolvendo a China, a URSS e os EUA que em determinados momentos se aliavam e, em outros, atuavam uns contra os outros. Nos seus conflitos, tanto com os EUA como também com a URSS, Máo tinha por objetivo impedir que a China sofresse um cerco estratégico. Esse objetivo foi o que levou o país à Guerra da Coreia (1950-1953) e balizou a Estratégia Militar chinesa pelas décadas seguintes.

Na Guerra da Coreia, após a invasão da Coreia do Sul pela Coreia do Norte e a consequente intervenção militar dos EUA no conflito, Máo Zédōng, sob o lema de derrotar a suposta arrogância estadunidense, enviou tropas para conter o avanço dos EUA no território norte-coreano. Após idas e vindas e a espera, por dois anos, da negociação de um armistício que finalizasse a guerra, a China, apesar de não ter atingido seu objetivo original, que seria o de rechaçar as forças estadunidenses de toda a península coreana, saiu com o país redefinido aos seus próprios olhos, como também aos olhos do mundo. Pequim triunfou ao usar a guerra para apregoar a resistência aos EUA

e ao ajudar a Coreia, eliminando a oposição doméstica à supremacia do PCC e reavivando o entusiasmo revolucionário e o orgulho nacional na sua população (KISSINGER, 2011).

A China havia entrado na guerra com propósitos de testar a "Nova China" com uma prova de fogo e expurgar o caráter historicamente passivo do país que os comunistas consideravam oriundo do confucionismo, provando ao ocidente (e à URSS) que o país era uma potência militar capaz de ir às últimas consequências pelos seus interesses. Ao final da Guerra da Coreia as relações entre a URSS e a China deterioraram-se drasticamente (KISSINGER, 2011).

A presença dos EUA no leste e no sudeste asiático é um tema que dominou a diplomacia chinesa por quase todo o período da Guerra Fria[9], determinando as ações de Máo Zédōng que, um ano e meio após o fim da Guerra da Coreia, confrontaria militarmente aquele país, desta vez devido a uma crise no Estreito de Taiwan.

1.4 Taiwan

Segundo Marshall (2018), para a China Taiwan é sua 23ª província, sendo isso incontestável. Na prática, porém, Taiwan é um Estado aliado aos EUA, com o apoio do qual possui forças armadas muito bem equipadas. A ilha foi submetida ao controle chinês do século XVII até a Primeira Guerra Sino-Japonesa (1894-1895), quando passou ao domínio japonês. Após a derrota deste na Segunda Guerra Mundial foi novamente governada pela China durante cinco anos, de 1945 a 1949, a partir de quando seguiu separada da China. Os EUA estão, teoricamente, comprometidos pelo "Ato para Relações com Taiwan", de 1979, a defender Taiwan no caso de invasão chinesa.

Como expõe Kissinger (2011), Taiwan, na visão nacionalista, não era um estado independente, mas sim a sede provisória de um governo exilado da República da China e que voltaria a assumir seu lugar no continente. Na visão de Pequim, Taiwan era uma província renegada, cuja

[9] Nome que designa o período entre o final da Segunda Guerra Mundial (1945) e a fragmentação da URSS (1991), marcado pela bipolaridade global entre o "lado capitalista", representado pelos EUA e seus aliados, e o "lado comunista", representado pela URSS.

separação do continente e as alianças com potências estrangeiras representavam a última página do "Século da Humilhação". Ambos os lados concordavam que eram partes inseparáveis e rechaçavam qualquer iniciativa em contrário. Os EUA, ao apoiarem por décadas a "China nacionalista" de Taiwan, foram vistos por Pequim como a última das potências estrangeiras conspiradoras, interessadas em dividir a unidade nacional.

Nesse contexto, por duas vezes a China e os EUA estiveram à beira de um conflito armado, decorrente da perene meta chinesa de reincorporar Taiwan. Em 1954 a China bombardeou as ilhas de *Quemoy* e *Matssu*, localizadas a uma distância muito menor da costa chinesa do que Taiwan e utilizadas como bases avançadas pelos nacionalistas. O bombardeio levou os EUA a defenderem essas ilhas, pois queriam manter o *status quo* no Estreito de Taiwan, fazendo ameaças inclusive de utilizar armas nucleares táticas. A China manteve uma rotina de bombardeios às ilhas enquanto sentava com os EUA para um desfecho negociado da crise, tendo o conflito chegado ao fim em 1955 (KISSINGER, 2011).

Segundo Kissinger (2011), em 1958, no entanto, Máo Zédōng inicia nova série de ataques às mesmas ilhas e seu Exército Popular de Libertação (EPL) chegou a evocar a invasão de Taiwan, algo que na verdade não estava nos objetivos de Máo naquele momento. Esse novo ataque era uma forma de reiniciar as discussões com a diplomacia estadunidense, que estavam paradas desde o conflito anterior. Nesse segundo conflito com Taiwan, diferentemente do primeiro, a China contou com o apoio direto da URSS, a qual chegou a fazer ameaças de emprego de armas nucleares no caso de intervenção dos EUA. Dessa forma, Máo Zédōng viu sua estratégia de opor as duas potências da Guerra Fria funcionar.

A ameaça estadunidense de empregar armas nucleares táticas, por ocasião do primeiro conflito no Estreito de Taiwan, foi uma grande motivadora para o desenvolvimento do programa nuclear chinês. Máo Zédōng já vislumbrava a importância dessa capacidade para a dissuasão chinesa, iniciando, em 1958, a instalação de usinas de enriquecimento de urânio e, em 1960, de um local

para testes nucleares. A URSS prestou assessoria ao programa desde o princípio, empregando técnicos nas instalações e disponibilizando a tecnologia relacionada, sendo esse suporte reconhecido pelos chineses como tendo sido fundamental para o programa. Porém, desde o início consideraram como pré-requisito desenvolver essa capacidade por si próprios, a fim de dominar todo o ciclo de produção. Em junho de 1959 os dois países terminaram formalmente o seu acordo sobre cooperação militar e de tecnologia. A China prosseguiu sozinha o desenvolvimento, tendo realizado o primeiro teste nuclear em 16 de outubro de 1964 (KISSINGER, 2011; SILVA *et al.*, 2009).

1.5 O legado de Máo Zédōng

Segundo Kissinger, "Máo destruiu a China tradicional e deixou entulhos de blocos empilhados, prontos para uma modernização completa" (KISSINGER, 2011, p. 317).

Em que pese essa afirmação representar uma metáfora demasiada incisiva, o fato é que as bases para a modernização da China foram criadas na era Máo Zédōng, com o apoio de reformas como a ruptura da tradicional imobilidade chinesa, a construção da indústria de base e o crescimento da área de campos irrigados, aumentando a produção de insumos agrícolas. Esses três fatores foram pré-requisitos para o sucesso das reformas econômicas que alavancaram o desenvolvimento chinês a partir dos anos 1980 (MARSHALL, 2018).

Como apresenta Marshall (2018), Máo Zédōng centralizou o poder numa extensão nunca vista em dinastias anteriores. Ele freou a influência russa na Mongólia e estendeu a influência de Pequim até aquela região. Em 1951 a China completou a anexação do Tibete (vasto território de etnia *Hàn*) e, nessa altura, os mapas nos livros escolares chineses começaram a representá-la se estendendo até as repúblicas da Ásia central. O país foi reconstruído e Máo passaria o resto de sua vida garantindo que as coisas permanecessem assim, consolidando o controle do PCC sobre cada

faceta da vida, mas afastando-se de grande parte do mundo exterior. A China continuou profundamente pobre, em especial nos locais afastados das áreas litorâneas, porém unificada.

Segundo Diegues e Milaré (2012), a quebra do imobilismo político e social, espelhado na conduta revolucionária imposta por Máo durante todo o seu governo, buscava, em última instância, evitar a solidificação de uma nova estrutura de classes. Para que a China conseguisse avançar rumo à industrialização era necessário que reformas estruturais fossem realizadas, demandando uma mudança importante nas estruturas de incentivo para acumulação, muitas vezes inviabilizada pelo imobilismo social. A quebra dessa paralisia na era Máo, de certa forma, garantiu a criação de uma sociedade mais igualitária, bem como um constante movimento rumo à industrialização, fator fundamental para viabilização das mudanças sociais e econômicas necessárias à criação e ao fortalecimento da indústria pesada. Por sua vez, essa base industrial estabelecida foi o trampolim para a capacidade de absorção e desenvolvimento tecnológico chinês nos anos que se sucederam.

A formação da indústria de insumos agrícolas e o aumento da área irrigada permitiram o crescimento da produtividade creditado ao período posterior, o da reforma e abertura econômica pós-1978 (DIEGUES; MILARÉ, 2012).

Estas foram algumas das reformas conduzidas por Máo Zédōng, entre a Revolução Comunista de 1949 e seu falecimento, em 1976, as quais criaram importantes bases e influenciaram decisivamente na acelerada evolução industrial do período subsequente.

1.5.1 A Defesa Ativa – desde Máo Zédōng a Xí Jìnpíng

Como contam Erickson *et al.* (2009), a vitória comunista na China continental, em 1949, foi uma conquista do exército. Porém, o EPL foi incapaz de projetar seu poder mesmo sobre o espaço que separa o continente da Ilha de Taiwan, Estreito este que leva o mesmo nome. No período que se estende de 1949 a 1991 o EPL continuou dominando o Poder Militar chinês, apesar de

que o governo em Pequim reconhecia as fragilidades dos seus 14.000 km de litoral e milhares de ilhas, ambos os espaços ocupados e disputados.

É importante pontuar que na estrutura das FFAA da China existe apenas a instituição do "Exército Popular", personificado no EPL. As expressões navais, terrestres e aéreas são consideradas "serviços" integrantes e subordinados ao EPL, conforme se pode constatar no documento "Estratégia Militar da China" de 2015, o mais recente em vigor (CHINA, 2015b).

Nesse contexto, as FFAA chinesas de hoje nasceram das disputas entre os nacionalistas do *Guómíndǎng*, seguidores de Jiang Jiè Shí, e os comunistas do PCC, seguidores de Máo Zédōng, entre as décadas de vinte e quarenta do século passado. Contudo, mesmo antes de tomar o poder Máo já vislumbrava a importância de a China possuir um serviço naval contribuindo para sua unidade e segurança. Desde o início considerava a necessidade de uma ação naval para pressionar os rebeldes refugiados em Taiwan e outras ilhas costeiras. Já no início proclamava que a China deveria desenvolver uma marinha forte, a fim de evitar o assédio de bandidos e piratas, preparar-se para retomar Taiwan no tempo apropriado, unificar a nação e, ao mesmo tempo, preparar-se para se opor a uma invasão proveniente do mar pelo "imperialismo". Essa marinha deveria desenvolver-se em longo prazo, de uma forma planejada e gradual, de acordo com o desenvolvimento econômico e industrial do país (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Assim, as lideranças chinesas, desde o início do regime comunista, vislumbravam a importância de manterem o gradativo desenvolvimento do Poder Naval, acompanhando o crescimento econômico do país e alinhado com os objetivos nacionais, mesmo enxergando a MEPL como um "serviço" integrante da estrutura do EPL, consequentemente orientada e controlada por este.

A primeira força naval chinesa, a "Esquadra do Leste", foi estabelecida em 23 de abril de 1949 (data de aniversário da MEPL) em *Taizhou*, na província de *Jiangsu*, com a árdua tarefa de reconstruir portos, estaleiros e cais bombardeados e em cuja jurisdição encontrava-se o Estreito de Taiwan. A maioria dos meios e pessoal iniciais foram provenientes de unidades desertoras do *Guó-*

míndăng. Os seus únicos e obsoletos navios de guerra e embarcações, construídos antes e durante a Segunda Guerra Mundial, eram provenientes do Reino Unido, Japão e outros países, obtidos por confisco ou apreensão em combate (XIAOXING, 2014).

Nos primeiros anos pós-revolução, entre 1949 e 1954, mesmo tendo sido derrotada no continente, a marinha nacionalista (MRC) do *Guómíndăng*, na recém-criada República da China (Taiwan), era capaz de barrar o EPL nos limites do litoral continental. A MRC continuou a atormentar instalações costeiras, a desembarcar agentes, a atacar embarcações mercantes e pesqueiras e a ameaçar a China com uma invasão em larga escala. O novo governo em Pequim buscava defender o litoral e os territórios insulares contra ambos, os EUA e o *Guómíndăng* do regime em Taiwan. A defesa costeira foi enfatizada em 1950, com a criação do "Comando Militar do Leste da China", com quartel-general em *Shangai* e efetivo de mais de 450.000 homens (ERICKSON *et al.*, 2009).

Nessa época, Máo Zédōng consolidou a Estratégia Militar que nortearia por décadas o emprego das FFAA chinesas, a "Defesa Ativa", conceito que desenvolveu e refinou durante a década de 1930, o qual exigia o emprego de operações e táticas ofensivas para alcançar objetivos estrategicamente defensivos (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

O conceito de Defesa Ativa permeia, até os dias de hoje, a Estratégia Militar chinesa como um todo, tendo sido adaptado, aos poucos, às particularidades de cada uma das FFAA do país.

1.6 A reforma e a abertura

Ao longo da década de 1970 a China viu seu entorno continental ceder à influência da URSS, com o Afeganistão caindo frente a uma revolução marxista e os países da Indochina sendo, um a um, dominados pela influência soviética. Dentro do conceito arraigado por Máo Zédōng de evitar qualquer tipo de cerco estratégico, o maior temor era se ver cercada pela ameaça soviética. A China buscava um mundo em que pudesse encontrar segurança e progresso por intermédio de uma

espécie de coexistência combativa, em que a prontidão de lutar recebia o mesmo destaque que o conceito de coexistência (KISSINGER, 2011).

Nesse contexto volta à evidência Dèng Xiǎopíng[10]. Num pronunciamento em 1975 lançou seus comentários acerca da prioridade que deveria ser dada ao desenvolvimento científico e tecnológico do país. Sem a evolução da ciência e da tecnologia a economia chinesa não se desenvolveria. Essa foi uma das marcas do pensamento pragmático desse líder que, com a morte de Máo em 1976 e após mais um período de curto exílio, em função das disputas internas entre as facções do partido acerca da sucessão no poder, assumiu gradativamente as rédeas da China (KISSINGER, 2011).

Na década de 80 o partido admitiu relutantemente que o sistema socialista – considerado como repositório da autoridade moral – tinha contribuído para a decadência e que o próprio sistema precisava não só de retificação moral, mas também de reforma estrutural. A liderança do partido reconheceu que foi o próprio sistema socialista que permitiu os abusos de poder de Máo. Para resolver esses problemas lançou o programa de reforma e abertura para refazer o sistema politico, econômico e social, bem como dar ao povo chinês um futuro melhor (SILVA *et al.*, 2009).

Ainda segundo Kissinger (2011), Dèng Xiǎopíng aboliu as comunas e promoveu a autonomia nas províncias para introduzir o que chamou de "socialismo com características chinesas". Criou zonas econômicas especiais, onde empresas estrangeiras poderiam investir e produzir, desde que em parceria com as chinesas, destacando-se, dentre as suas reformas, o "plano das quatro modernizações", responsável por acurado planejamento e execução para o desenvolvimento da indústria, agricultura, ciência e tecnologia e das forças armadas. A China de hoje, com a segunda maior economia do mundo e o mais amplo volume de reservas em moeda estrangeira, é um testemunho da visão, da tenacidade e do bom senso de Dèng. Ele era o pragmatismo em pessoa.

[10] Dèng Xiǎopíng (1904-1997) havia sido, até então, Secretário-Geral do Comitê Central do PCC. Em 1966, acusado de posturas políticas inadequadas, foi destituído e exilado para uma base militar chinesa, onde viveu com a família por sete anos. Em 1973 foi trazido de volta ao PCC por intervenção pessoal de Máo Zédōng (KISSINGER, 2011).

Entre 1978, ano em que foram iniciadas as reformas econômicas, e 1984 a renda dos trabalhadores rurais chineses dobrou. O setor privado, catapultado pelos incentivos econômicos individuais, passou a representar 50% da produção industrial bruta. O PIB chinês cresceu a uma taxa média anual de 9% ao ano ao longo de toda a década de 1980. A década de 1990, já sob o comando do sucessor de Dèng Xiǎopíng, Jiāng Zémín, mais uma vez testemunhou um período de notável crescimento econômico, a uma taxa média de 7% ao ano, por vezes na casa dos dois dígitos. Durante todas essas mudanças o comércio com os países vizinhos renasceu e passou a desempenhar um papel econômico regional cada vez destacado. Ao final da década de 1990 o comércio EUA-China quadruplicara e as exportações chinesas para os EUA haviam crescido sete vezes. Em meio a tudo isso a China rumava para um novo papel mundial, com interesses nos quatro cantos do planeta (MARTI, 2007).

Chegando finalmente aos tempos atuais, Holmes e Yoshihara (2018) contam que o atual Presidente da China, Xí Jìnpíng, tem proclamado, desde sua ascensão ao cargo em 2012, que o lema e o motor da administração chinesa deste início de século é o mote "sonho chinês"[11], que significa a renovação da nação chinesa na história moderna. Esse "sonho" tem três componentes fundamentais: o primeiro, de ordem econômica, com a aspiração de melhorar a qualidade de vida de sua população, reduzir as desigualdades e melhorar os níveis de acesso à saúde e educação, metas semelhantes a qualquer governo moderno. O segundo, o político, principalmente no campo externo, onde o país almeja assumir um lugar de destaque na ordem mundial, o qual considera dele por direito, seja por questões históricas, seja por questões geopolíticas, presumivelmente assumindo o protagonismo na Ásia, proclamado como sendo exercido pelos EUA desde o final da Segunda Guerra Mundial. A China deseja acomodar seu poder, ambições e interesses nessa nova ordem internacional. Esse projeto, de acordo com os governantes chineses, passa por um necessário fortalecimento do seu Poder Militar, como declarou o então Presidente Hu Jintao em 2012. Por último, há um

[11] Do original no idioma inglês: *China Dream*.

componente cultural e histórico, traduzido na necessidade chinesa de manter-se em destaque com elevada moral, prosperidade e influência externa, que os chineses consideram como sendo seu papel no mundo, o que antagonicamente os remete, frequentemente, ao período do "Século da Humilhação", sempre exorcizado por aquela sociedade.

Nas "eras" anteriores um "mundo chinês" e um "mundo ocidental" haviam interagido em instâncias limitadas. Agora, esse mundo tecnológico e globalizado os uniu, mas também provoca a exacerbação arriscada e rápida das tensões em momentos de crise (KISSINGER, 2011).

1.7 A China se lança ao mar

Segundo Marshall (2018), a civilização chinesa nasceu e se consolidou na grande planície central do país, limitada a oeste pelas altas altitudes do planalto do Tibete, a noroeste pelo deserto de Gobi e a leste pelos mares Amarelo, do Leste da China e do Sul da China, o que naturalmente fazia do mar o meio de comunicação mais acessível.

Como conta Jung-Pang Lo (2012), a mudança dos centros de gravidade econômicos, políticos e demográficos do interior da planície central para as regiões costeiras do leste e do sudeste foi apenas a força física que moveu os chineses durante os períodos *Sòng, Yuán e Míng*, levando-os a se expandir para o mar. Coincidente e concomitante às mudanças ambientais, que trouxeram muitas chuvas e inundações, houve uma transformação fundamental no povo chinês que os inspirou a embarcar em empreendimentos marítimos. A época foi de guerras e desordens, cuja magnitude e violência foram inéditas nos anais da história da China. As condições resultantes das invasões estrangeiras, conflitos civis, deslocamentos sociais e dificuldades econômicas tiveram o efeito de sacudir as mentes do povo chinês, estimulando um espírito de empreendimento e expansão.

A dinastia *Sòng* (960-1279) foi caracterizada por conflitos internos que resultaram em um governo dividido entre facções do norte e do sul. Fundada por Zhao Guangyin, a referida dinas-

tia foi um período de grande desenvolvimento do Poder Marítimo chinês. A população intensificou a agricultura e o emprego dos canais e rios para transporte, irrigação e, também, para a defesa territorial. Nas regiões entre os rios *Huái Hé* e *Cháng Jiāng*[12] foram criados sistemas defensivos melhores que o poder terrestre dos habituais invasores da época. A marinha de *Sòng* apresentava uma tecnologia avançada em navegação, artilharia naval e no uso de armas de fogo, sendo fundamental para a vitória contra os mongóis em 1268 (LO, 2012).

No ano de 1132 foi criado o primeiro serviço marítimo dirigido por um órgão do governo, o "Controle e Organização das Áreas Costeiras", espécie de agência controladora sediada em *Dinghai* e coordenada pela administração central imperial. Segundo Lo (2012), a China começava a empregar seu nascente Poder Naval para o patrulhamento e para a defesa de pontos estratégicos.

Contudo, como aponta Kissinger (2011), as reivindicações territoriais chinesas terminavam onde as águas começavam. Sua frota poderia ter conduzido o império a uma era de conquista e exploração. Contudo, a China não buscou colônias além-mar e mostrou pouco interesse longe da sua costa, não tendo desenvolvido justificativas para o expansionismo, seja territorial e econômico, seja para converter ao confucionismo outras civilizações.

A dinastia seguinte, a *Yuán* (1279-1368), foi marcada pela dominação mongol, que controlou os chineses por meio de opressão e violência. A maior dificuldade desse período foram as comunicações, em função das bordas montanhosas próximas ao litoral onde se localizavam 90% da população, estimulando ainda mais o uso do mar como via de comércio e ligação entre as cidades por meio da navegação de cabotagem (CHINOPEDIA, 2011; LO, 2012).

Ainda segundo Jung-Pang Lo (2012), o período foi marcado por muitas catástrofes climáticas, principalmente ciclones e inundações, que provocaram grande escassez de alimentos. Ocorreram fluxos migratórios provenientes do nordeste em direção à então capital *Zhejiang*, provo-

[12] Rio *Yangtzé*, no texto grafado em *pinyin*.

cando a concentração demográfica naquela região. Esses fatores estimularam ainda mais o desenvolvimento do Poder Marítimo de então, basicamente voltado para o transporte e para o comércio.

Expulsos os mongóis, a China da dinastia *Míng* (1368-1644) rapidamente deu as costas para o mar e desperdiçou a oportunidade de tornar-se uma potência marítima dominante na Ásia ou mesmo no mundo. A história da dinastia *Míng* acerca desse tema é caracterizada primeiro pela glória inicial, seguida pela estagnação e, logo após, pelo rápido declínio de ambos, a economia marítima e o Poder Naval. Em outras palavras, uma dinastia que possuía uma armada de centenas de navios e dezenas de milhares de homens, tendo alcançado, no início do século XV, a costa leste da África, na metade do século seguinte já era incapaz de reagir aos ataques de piratas na sua própria costa (ERICKSON *et al.*, 2009).

Segundo Kissinger (2011), o ápice da epopeia naval chinesa, na época, foi protagonizado nos primeiros anos da dinastia, entre 1405 e 1433: o almirante Zheng He enviou sua Esquadra de "navios do tesouro" para destinos tão afastados como a Índia, a África e o Estreito de *Hormuz*. Na ocasião, as grandes navegações europeias sequer haviam começado. A Esquadra chinesa era inigualável em avanço, tamanho e tecnologia. Ainda hoje não são claros os propósitos da China e de Zheng He nessas expedições. Não buscavam riquezas nem conquistas. Apenas proclamavam formalmente o "esplendor" do Imperador da China e convidavam líderes a visitarem e conhecerem as maravilhas chinesas por si só. Quando muito, pode afirmar-se que Zheng He abriu caminhos e criou condições favoráveis de comércio aos produtos chineses à época.

Com a última das grandes viagens do Almirante Zheng He, em 1433, coincidindo com as ameaças à fronteira terrestre ao norte da China, os líderes *Míng* tomaram conscientemente a decisão de recuar da possibilidade de se tornarem um reinado marítimo, trocando uma agressiva agenda naval por um foco terrestre defensivo. Essa guinada foi marcada pela edição de uma série de leis imperiais que limitavam ou até mesmo proibiam o desenvolvimento e a construção de novos e modernos navios. Mesmo com o fim das viagens de Zheng He e os variados limites para o comércio

marítimo que foram paulatinamente impostos pela administração a China da dinastia *Míng* reteve consigo um setor comercial marítimo dinâmico e atuante, com uma significativa frota mercante oceânica. Embora sendo apenas uma fração do comércio interno chinês, as exportações chinesas eram significativas e tornaram-se cada vez mais importantes em função da importação de prata, item cada vez mais vital para o poder dinástico (ERICKSON *et al.*, 2009).

Ainda segundo Erickson *et al.* (2009), a segurança marítima permaneceu como uma prioridade em se tratando da costa da China, ao longo de todo o período de paz e prosperidade dos séculos XV e XVI, tendo os chineses mantido um grande número de navios para as ações contra a pirataria e a defesa costeira. O comércio marítimo permaneceu como uma prioridade secundária ou mesmo terciária para o governo central da dinastia, mas longe de ser desprezível, principalmente nas províncias costeiras. Isso significa que a dinastia *Míng* ainda reteve, por um significativo tempo, o potencial do seu Poder Marítimo em todos os seus fundamentos, incluindo tecnologia, habilidades náuticas e espírito marinheiro.

Erickson *et al.* (2009) concluem que a China da dinastia Ming representa o único caso de um Estado continental abençoado com todos os requisitos e recursos que lhe permitiriam tornar-se rapidamente uma potência marítima que, porém, desprezou tal oportunidade, destacando as escolhas feitas por uma nação acerca de sua estratégia e prioridade econômica e os constrangimentos que essas escolhas provocam nas estruturas institucionais e ideológicas daquela sociedade.

Neste ponto podemos fazer uma breve reflexão sobre como os elementos ou as "fontes" do Poder Marítimo, que Mahan iria apontar séculos mais tarde, estavam presentes e determinaram o surgimento do ciclo virtuoso do uso do mar pelos chineses daquela época, para, em seguida, pelo desequilíbrio entre eles, também determinarem o prematuro ocaso daquele Poder Marítimo.

A posição geográfica daquela sociedade, "debruçada" sobre o mar da China (conforme se pode verificar na FIG. 2); sua configuração física com extenso e recortado litoral, repleto de ilhas, propenso ao estabelecimento de portos e estaleiros; desertos e grandes montanhas no interior, que

pressionavam a significativa população concentrada no litoral, demandando por segurança e alimentos; e, por fim, o "caráter do governo", centralizado nas decisões do Imperador, rapidamente fizeram surgir e desenvolver o Poder Marítimo.

Em que pese a presença desses elementos, séculos mais tarde a desproporcional concentração do poder imperial fez com que esse mesmo "caráter do governo" mudasse os rumos do promissor futuro do Poder Marítimo chinês, condenando-o a outros séculos de ostracismo e inapetência até seu ressurgimento no final do século XX.

2 O Brasil

O Brasil é um país de dimensões continentais, representando 47,3% do território sul-americano e ocupando a quinta posição mundial em extensão territorial, com 8.515.767,049 km². Possui fronteiras terrestres com todos os países do continente (incluindo o Departamento Ultramarino Francês da Guiana), excetuando-se Chile e Equador, num total de dez países fronteiriços e cerca de 17.000 km limítrofes em terra. Detentor de um PIB, no ano de 2018, de 6,8 trilhões de reais, é a nona maior economia global, ocupando, ainda, a sexta posição em população, com cerca de 210 milhões de habitantes[13].

O País, como visto demográfica e socialmente hoje, nasceu do mar, por meio das conquistas de um Estado essencialmente marítimo, Portugal. Segundo Albuquerque e Silva (2006), a nação lusitana, juntamente com a Espanha, dominava o cenário das descobertas e navegações no século XV. Foram os portugueses que durante mais de duzentos anos abriram caminhos, exploraram novas fontes de riquezas e descobriram novas terras. Tudo isso graças ao avanço tecnológico da época e ao apoio e à iniciativa governamental, principalmente do príncipe, o Infante D. Henrique, que após a conquista de Ceuta (1415) transformou sua residência num centro de

[13] Dados disponíveis em: www.ibge.gov.br. Acesso em: 08 jul. 2019.

estudos geográficos e de navegação, reunindo os melhores profissionais e o que havia de mais novo nessa arte e ciência, dando partida a uma série de périplos ao longo da costa do continente africano.

A morte do Infante D. Henrique, em 1460, trouxe um breve arrefecimento nas expedições realizadas na costa africana, que passaram a ficar a cargo da iniciativa privada. Com a coroação de D. João II (1481-1495), o Príncipe Perfeito, as expedições marítimas na costa da África foram retomadas, desta feita com a determinada intenção de se atingir a região das Índias, contornando o continente africano. Nesse contexto a esquadra comandada pelo Almirante Pedro Álvares Cabral, em 22 de abril de 1500, deu nas costas onde hoje é o litoral do estado da Bahia, iniciando a história do Brasil. É forçoso reconhecer que durante o período que medeia a descoberta do extremo sul da África e a partida de Cabral duas coisas preocuparam o governo português: conhecer o mais possível o oceano Atlântico e garantir a posse das terras que se estavam descobrindo (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006; GUIMARÃES, 2018).

Como apontam Gheller, Gonzales e Melo (2015), é de se observar também que o oceano Atlântico, desde a posse das terras que viriam a conformar o Brasil pelos portugueses, atraiu para perto de si os principais núcleos urbanos e zonas de desenvolvimento que iriam mais tarde constituir as áreas mais desenvolvidas do país. Aliás, Frei Vicente do Salvador, escrevendo ainda em 1627, já observava que os portugueses, no caso do Brasil, "sendo grandes conquistadores de terras não se aproveitavam delas, mas contentam-se de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos"[14] (SALVADOR, 1982, p. 59, citado por GHELLER; GONZALES; MELO, 2015). Outros autores iriam, mais tarde, retomar essa figura de linguagem para se referir à preferência pelo litoral ou suas áreas mais próximas por parte das populações que se dirigiram para o Brasil.

Por quase três séculos o País permaneceu com o povoamento e as atividades basicamente concentradas no litoral, seja pelo desinteresse português de interiorizar-se, seja pelas dificuldades impostas pelas enormes distâncias e relevo acidentado, em função dos contrafortes das

[14] SALVADOR, Frei Vicente. *História do Brasil*, 1500-1627. São Paulo: USO/Itatiaia, 1982.

serras e montanhas que acompanham o litoral, principalmente do atual estado do Espírito Santo para o sul. Segundo Koshiba e Pereira (2004), apesar de o desejo de encontrar metais e pedras preciosas datar ainda do início da colonização, somente a partir de meados do século XVII começaram a acontecer expedições de interiorização, as patrocinadas pelo governo, conhecidas como "entradas", e as de caráter privado, as "bandeiras". Com a notícia da descoberta de ouro, prata e pedras preciosas, de diversos pontos do Brasil começou a chegar um grande número de aventureiros, com o propósito de enriquecer rapidamente. Mesmo de Portugal vieram, a cada ano, cerca de 10 mil pessoas durante sessenta anos.

Assim, o Brasil nasceu pelo mar e a ele ficou conectado pelos primeiros trezentos anos de sua existência, tendo observado, a partir dos séculos XVII e XVIII, um forte movimento de interiorização em função da atividade mineradora.

Segundo Mattos (1975), graças ao trabalho jurídico e à visão geopolítica do brasileiro Alexandre de Gusmão, ministro de D. José, rei de Portugal, todos os territórios explorados nesse movimento tiveram sua posse oficializada para a coroa portuguesa quando assinado o Tratado de Madri (1750) com os espanhóis, garantindo as terras a oeste de Tordesilhas, obtidas pela ação das entradas e bandeiras. Tal feito deu ao Brasil muito de sua conformação fronteiriça atual e contribuiu para o estabelecimento de um número maior de povoamentos no interior do País.

Em 1822 o Brasil declarou-se independente de Portugal, iniciando um período de instabilidade política. Como conta Albuquerque e Silva (2006), José Bonifácio de Andrada e Silva, ministro de D. Pedro I, foi o grande artífice da Marinha do Brasil. Com sua visão de estadista (além de cientista que era), percebeu claramente um grave problema: havia focos rebeldes à independência, cuja ação poderia levar à separação das partes até então integrantes do território do antigo Reino do Brasil. A única solução para o caso era o emprego da força armada, a fim de eliminar as reações ao surgimento do novo Estado independente. O Brasil do início do século XIX tinha graves obstáculos para a eficiente comunicação interna. Era preciso transportar para pontos

distantes da capital (Rio de Janeiro) os elementos capazes de conter e eliminar as resistências. Os principais focos eram na Bahia, no Maranhão, no Grão-Pará e na Cisplatina, no extremo sul.

Por iniciativa de José Bonifácio foram reunidos recursos, com forte apoio popular, para a aquisição dos meios da recém-criada Força Naval. Os políticos e o povo compreenderam a necessidade da Marinha e a gravidade da situação, aderindo prontamente à solução marítima para o problema nacional. A recém-criada MB correspondeu à altura da confiança nela depositada e garantiu a integração nacional. Os conflitos relacionados à independência foram debelados somente em 1831 (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006).

Ato praticamente contínuo inicia-se o período regencial, após a abdicação de D. Pedro I em favor de seu filho, então menor de idade, período este marcado por novas revoltas que eclodiram de norte a sul do País. Mais uma vez foi graças à atuação do Poder Naval que o brasil pôde contornar aquele período conturbado e retomar a estabilidade. A Marinha se fez presente no rápido transporte de tropas do Exército Imperial, da Corte e de outras províncias até as províncias conflagradas. Também dependeu do transporte por mar, em grande parte realizado pela Marinha, o abastecimento das tropas que lutavam nas províncias rebeladas, pois não existiam estradas que ligassem a Corte às províncias ao norte e ao sul. A Marinha também cumpriu ações de bloqueio nos portos ocupados pelos rebeldes, evitando que recebessem qualquer abastecimento vindo do mar, como armas e munições desviadas de outras províncias ou compradas no estrangeiro. Finalmente, militares da Marinha Imperial atuaram diversas vezes em desembarques, lutando com grupos rebelados lado a lado com tropas do Exército, da Guarda Nacional e milicianos (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006; BITTENCOURT; SERAFIM, 2006).

Nesse contexto, é interessante lembrar que essa marinha consolidadora da independência nacional, eliminando os focos da resistência estrangeira no País, surgiu por necessidade imperiosa daqueles dias e mereceu o apoio geral da população e dos políticos responsáveis pelo processo de emancipação política do Brasil.

Como diz Mattos (1975), a Guerra do Paraguai[15] veio provar a suma gravidade da absoluta carência de vias de comunicação para o interior da massa continental do País, mostrando aos então dirigentes da política brasileira a incapacidade em defender a imensa extensão do território. Essa impressão orientou o pensamento estratégico por décadas, contribuindo para a construção de uma visão geopolítica terrestre e continentalista que perdurou por quase todo o século XX. Importantes figuras seguiram essa linha, exemplificadas no maior sertanista brasileiro, General Cândido Mariano Rondon[16] que, nas primeiras décadas daquele século, realizou obra notável de integração nacional e, também, no jovem Capitão Mário Travassos[17], um dos primeiros geopolíticos brasileiros, responsável pela grande obra "Projeção Continental do Brasil" que, na década de 1930, traçou os grandes rumos de uma política nacional destinada a levar o País à posição de maior potência sul-americana.

Segundo Cruz Junior (2012), a geografia tem sido dadivosa e generosa com o Brasil, em termos que permitiram a consolidação política e assentaram as bases para o desenvolvimento socioeconômico do País. Se de uma parte os contrafortes andinos constituíram limites naturais para o estabelecimento das fronteiras territoriais do Brasil a oeste, de outro o avanço dos bandeirantes, a presença dos jesuítas e a incipiente fixação militar, primeiro de forças portuguesas, depois do Império, criaram condições para uma ocupação de fato do território que possibilitaria o seu futuro reconhecimento jurídico a partir do Tratado de Madri. Posteriormente, pela arbitragem ou pelo acordo direto, os diplomatas brasileiros estabeleceram as fronteiras com base em documentação cartográfica, na história ou no direito de posse. O trabalho de delimitação foi concluído nos primeiros anos do século XX, após os problemas de limites ainda pendentes serem solucionados

[15] Conflito armado entre a tríplice aliança, formada por Argentina, Uruguai e Brasil, contra o Paraguai, comandado por Solano Lopez. O conflito ocorreu entre os anos de 1865 e 1870, na fronteira oeste do País.

[16] O General Rondon (1865-1958), depois promovido ao posto de Marechal, trabalhou instalando linhas telegráficas através do interior inóspito até as fronteiras oeste e norte, colocando os marcos de nossa soberania nos extremos do território conquistado pelos bandeirantes.

[17] O Capitão Mário Travassos (1891-1973) participou da Força Expedicionária Brasileira, na Segunda Guerra Mundial, construiu e foi o primeiro comandante da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) e, também, participou da comissão que demarcou Brasília. Ao final da carreira chegou ao posto de Marechal (MATTOS, 1975).

pela ação direta do Barão do Rio Branco[18], concluindo a conformação final das fronteiras do País.

Como expõe Mattos (1975), por força da posição geográfica o País está vinculado à estratégia de duas grandes áreas - do continente americano e do Atlântico Sul. Sua posição continental, ocupando extensa parte do território sul-americano, quase a metade, com um saliente lançado sobre a massa afro-euro-asiática, o incorpora à estratégia mundial em dois planos de capital importância para a segurança do Ocidente: a defesa do continente americano e a garantia da segurança Atlântica.

Pode-se dizer que apenas Brasil, EUA, Canadá e Austrália e, talvez, México e Índia, possuem simultaneamente grandes extensões territoriais marítimas e a possibilidade de ocupar esses espaços sem estarem envolvidos e manietados por algum tipo de controvérsia de limites (CRUZ JUNIOR, 2012).

Ainda segundo Cruz Junior (2012), nos tempos atuais o Brasil inicia uma nova fase de desenvolvimento e produção econômica justamente a partir da exploração das reservas marítimas de hidrocarbonetos do pré-sal, caracterizando assim a retomada para o leste e em direção ao mar, consolidada que está a ocupação econômica do oeste ao longo dos séculos XIX e XX.

[18] José Maria da Silva Paranhos Júnior (1845-1912), o Barão do Rio Branco, foi um notável diplomata brasileiro, Ministro das Relações Exteriores entre 1902 e 1912.

APÊNDICE C - O Entorno Estratégico e os Interesses Marítimos

1 A China

1.1 Entorno estratégico e interesses marítimos

Segundo Kearsley (1992), na modernidade não haveria apenas combates "no mar", em função de objetivos políticos orientados para o continente, mas também "pelo mar", em virtude dos usos e recursos que ele pode proporcionar, aí incluído todo o espectro do seu aproveitamento como espaço de disputas e de defesa territorial, como meio de comunicação nacional e internacional e como espaço provedor de subsistência, seja alimentar, seja energética ou na forma de recursos naturais. No caso da China seu entorno estratégico e seus interesses marítimos estão intrinsecamente conectados, dada a atual dependência do uso do mar.

Para Holmes e Yoshihara (2018, p. 70, tradução nossa)[1], "na Estratégia Militar como na geoeconomia a geografia não é destino. Mas molda o destino". Uma geografia marítima não é um destino. Porém, a geografia de uma nação pode ter consequências fatídicas. O Poder Marítimo é baseado em condições naturais imutáveis, tais como o acesso ao alto-mar, o número e a localização dos portos de águas profundas e a extensão do litoral. Os fatores geográficos ditam as opções estratégicas ao alcance das nações marítimas. Assim, a China é dotada e ao mesmo tempo sobrecarregada pela sua condição geográfica em relação ao mar, cuja visão exerce decisiva influência na sua Estratégia Marítima. A geoeconomia, definida amplamente como a inter-relação dos fatores espaciais e econômicos sobre as relações internacionais, exerce uma poderosa influência sobre a agenda do Poder Marítimo chinês. A economia chinesa definitivamente se apoia no mar, enquanto a popu-

[1] Do original no idioma inglês.

lação, as indústrias e grande parte de suas estruturas críticas povoam as terras litorâneas do país (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

A maioria dos estaleiros navais chineses, estatais e privados, está localizada no litoral, nas onze províncias costeiras, as quais concentram 90% das novas construções navais desde 1999. Mesmo nessas áreas a construção naval é concentrada em três regiões majoritárias: *Shangai*, *Liaoning* e *Jiangsu* que, juntas, produziram 80% da tonelagem total de navios fabricados desde 1999 (ERICKSON *et al.*, 2009).

O volume e o padrão do comércio marítimo chinês ilustram a importância dos portos para a vitalidade e o desenvolvimento da China como potência marítima. Mais de 90% das importações e mais de 85% das exportações chinesas trafegam pela água. Em 2016, medidos pelo valor das mercadorias transportadas, os maiores fornecedores da China eram, em ordem decrescente, Coreia do Sul, Japão, Taiwan, EUA e Alemanha, enquanto os principais destinos das exportações chinesas eram EUA, Japão, Coreia do Sul, Alemanha e Vietnã. Já em termos de tonelagem os principais parceiros comerciais eram Austrália, Indonésia, Brasil, EUA e África do Sul (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Ainda segundo Holmes e Yoshihara (2018), os 14.500 km de litoral da China são a *interface* física de tudo que sai e entra no país pelo mar. Os números do sistema portuário chinês são impressionantes: de acordo com os dados da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento é a maior quantidade mundial de berços de atracação (31.705) e o maior volume de manobra de carga em termos de toneladas métricas e número de TEU[2] (170 milhões de TEU em 2013). Medidos em TEU, nove portos chineses estão entre os vinte maiores do mundo em volume de carga. Três polos portuários (FIG. 4) se desenvolveram no litoral chinês: um no sul, no delta do rio Pérola (PRD – *Pearl River Delta*), um no leste, no delta do rio *Yangtzé* (YRD – *Yangtzé River*

[2] TEU, do acrônimo no idioma inglês para *Twenty-foot Equivalent Unit*, representa a capacidade de carga de um contêiner marítimo normal, de vinte pés de comprimento, por oito de largura e oito de altura.

Delta), e um no norte, o Arco Econômico de *Bohai*, nas proximidades do eixo *Beijing*[3]*-Tianjin-Hebei*, região que congrega 36% do PIB chinês. Esses polos são essenciais para o entendimento da dependência da China do comércio marítimo, para sua pujança econômica em particular e para sua orientação oceânica em geral. Os mais importantes centros econômicos chineses são, agora, localizados ao longo das costas norte, leste e sul do País. O bem-estar dessas megalópoles e a saúde em geral da economia chinesa dependem do acesso às áreas marítimas que conectam a China ao mercado global.

Voltando à influência da geografia dos espaços oceânicos no entorno estratégico chinês, Holmes e Yoshihara (2008) apontam que a conformação marítima do leste e do sudeste asiático, onde navios indo e vindo da China precisam transitar, é intrinsecamente problemática para qualquer estado costeiro dependente desse tipo de comércio em função dos vários pontos estratégicos de estrangulamento (FIG. 5) representados pelos estreitos e passagens.

As cadeias de ilhas e outros acidentes geográficos que circundam o litoral chinês (FIG. 6) têm representado, historicamente, uma vulnerabilidade ao desenvolvimento do litoral e, consequentemente, da maritimidade chinesa por terem sido ocupadas por outras potências que dali ameaçavam o povo chinês. Por isso a preocupação chinesa em conquistar a soberania sobre essas ilhas ou, caso impossível, ter a capacidade de neutralizar militarmente essas posições pelo constrangimento a que submetem o litoral sob o ponto de vista da defesa, bem como pela possível ameaça ao acesso da China ao mar (ERICKSON *et al.*, 2009).

Taiwan, Japão, a península coreana e os arquipélagos do sudeste asiático representam uma barreira natural à atuação e à projeção dos poderes Marítimo e Naval da China, fazendo o papel reverso da "Grande Muralha"[4]. Esse conjunto de arquipélagos e penínsulas praticamente cerca todo

[3] *Beijing* é o nome grafado em *pinyin* para a cidade cujo nome, em português, é Pequim.

[4] A "Grande Muralha" é uma famosa barreira artificial, composta de muros e de fortificações no sentido leste-oeste, localizada ao norte da China, construída ao longo do período Imperial para proteger os Estados e impérios chineses contra as invasões dos vários grupos nômades das estepes da Eurásia, principalmente os mongóis.

o litoral chinês, estando particularmente próximos deste ao nordeste e ao sudeste. Taiwan está a menos de 100 MN e a península coreana a menos de 50 MN (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

A primeira cadeia insular constitui-se de uma linha de ilhas, recifes e rochedos paralela ao litoral chinês que se estende na direção norte-sul desde a Península de *Kamtchaka* (Rússia), passando pelo principal arquipélago japonês (Ilhas *Ryukyu*), Taiwan e as Ilhas Filipinas. Um segundo círculo concêntrico é formado a partir do que é conhecido como a Segunda Cadeia de Ilhas, formando uma linha paralela à primeira, mas que passa mais afastada, pelo arquipélago de *Guam* e terminando na Nova Guiné (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Nesse contexto, segundo Holmes e Yoshihara (2008), a China vê seus interesses no oceano Pacífico, na direção leste, limitados pelas duas cadeias de ilhas, enquanto o Mar do Sul da China complica seu acesso ao oceano Índico e a outros pontos a oeste, ligando a economia chinesa aos fornecedores de matérias-primas e energia fundamentais para sua sobrevivência. O vital interesse chinês no comércio marítimo com o litoral do oceano Índico faz com que os tomadores de decisão do país olhem com atenção para os mares da China e para o Estreito de *Malaca*, onde garantir o trânsito é essencial para o comércio e para a marinha. Pequim precisa conviver com a ameaça representada pelas cadeias de ilhas enquanto tenta garantir que elas não serão usadas por atores externos, como os EUA, interferindo com a navegação nessas águas vitais.

Para o norte o tráfego mercante e os navios da marinha chinesa, saindo ou entrando do mar Amarelo ou do Mar do Leste da China, são obrigados a atravessar o Estreito de *Bohai* e, logo, deparam-se com o Japão (onde se localiza a grande base militar dos EUA em *Okinawa*, na Ilha *RyuKyu*). A partir do Mar da China Meridional[5] os navios ainda teriam problemas, seguindo em direção aos oceanos Pacífico ou Índico – caminho de acesso ao gás e ao petróleo, sem os quais a China desmoronaria. Para o oeste, na direção dos Estados produtores de energia do Oriente Médio, os chineses têm de passar próximo ao Vietnã e perto das Filipinas, um aliado dos EUA, antes de

[5] O Mar da China Meridional é a outra forma como corriqueiramente é conhecido o Mar do Sul da China.

atravessar o Estreito de *Malaca*, entre a Malásia, Cingapura e a Indonésia, todos também diplomática e militarmente vinculados aos EUA. O estreito tem aproximadamente 800 km de comprimento e, no ponto mais estreito, mede cerca de 3 km de largura. Ele sempre foi um ponto estratégico – e os chineses continuam vulneráveis a um possível estrangulamento. A maioria desses Estados ao longo do estreito e nas suas proximidades tem disputas territoriais com Pequim. A China precisa proteger as rotas através do mar da China Meridional (FIG. 7) a fim de que suas mercadorias cheguem ao mercado e para que os itens necessários à fabricação dessas mercadorias – entre eles petróleo, gás e metais preciosos – cheguem ao país (HOLMES; YOSHIHARA, 2008; MARSHALL, 2018).

Como citado anteriormente outra importante região é a península coreana, frequentemente deixada de lado nas definições chinesas para a Primeira Cadeia de Ilhas. Alguns estrategistas, porém, a definem como uma "meia ilha" pelo fato de ser cercada pelo mar em três de seus "lados", pelo mar Amarelo, pelo Estreito da Coreia e pelo Mar do Japão, águas que são "palco" do encontro de grande poderes como o EUA, o Japão, a Rússia e a própria China. O Estreito da Coreia, que separa a Coreia do Sul de *Kyushu*, no Japão, guarda significativa importância estratégica para a China. Ele não somente facilita a comunicação entre as costas leste e oeste da própria Coreia como também conecta o Mar do Japão, o Mar Amarelo e o Mar do Leste da China. Se a nova rota do Ártico se estabelecer como uma opção viável para o tráfego marítimo mercante sua importância aumentará exponencialmente. O fato é que, lançada sobre o mar Amarelo, a península, com suas 1.000 MN de litoral, está muito próxima de toda a atividade marítima do norte da China, exercendo controle sobre o tráfego que chega ou sai do Estreito de *Bohai*. Abaixo do leito marinho desse mar encontra-se uma das maiores reservas chinesas de petróleo, já em exploração, fazendo parte das essenciais reserva e produção que abastecem a voracidade chinesa por essa fonte de energia (HOLMES; YOSHIHARA, 2008; HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Ainda na questão dos acessos aos oceanos, Nan Li (2011) chama a atenção sobre o Estreito de *Luzon*. A maior parte das preocupações estratégicas navais chinesas se concentra na porção

norte da Primeira Cadeia de Ilhas, considerando o arquipélago das Filipinas em menor peso. Isso se deve, principalmente, pelo fato de os principais centros econômicos e bases militares chinesas não confrontarem a porção sul. Porém, eles dedicam especial atenção ao Estreito de *Luzon*, imediatamente ao norte das Filipinas. Esse estreito constitui a principal passagem de e para o Mar do Sul da China, sendo particularmente favorável ao emprego de seus submarinos em função das características meteorológicas e oceanográficas únicas, que dificultam muito as operações de guerra antissubmarino e maximizam as possibilidades de ocultação dos submarinos. Assim, essa área constitui um canal favorável para a transposição, pela China e seu Poder Naval, da Primeira Cadeia de Ilhas.

De forma recorrente os debates e atenções retornam à questão de Taiwan pelo que representa como questão histórica, geopolítica, na forma de disputas de soberania e também econômica, pelo potencial de influência no acesso do Poder Marítimo chinês aos oceanos. Além da questão sobre a soberania de Taiwan, aquela ilha é um importante e crítico ativo geopolítico para a China e para seus eventuais adversários. O Estreito de Taiwan marca um ponto médio no litoral chinês, ao norte do qual se situam dez dos dezesseis principais portos do país, enquanto ao sul se localizam as quatro principais LCM que conectam a China aos mercados do Sudeste Asiático e à Oceania, Europa e América do Sul, respectivamente. O país necessita de bases próximas às LCM que ligam seu território ao Estreito de *Malaca* e dali ao oceano Índico. Além disso, Taiwan mantém domínio sobre a Ilha *Peace*, a maior do arquipélago das Ilhas *Spratly*, e as adjacentes ilhotas *Center Cay* e *Sand Cay*, sendo que estas, além de possuírem reservas de óleo e gás (FIG. 8), são posições mais bem providas de recursos e condições do que o Recife *Mischief*, pertencente aos chineses (HOLMES, YOSHIHARA, 2018).

Taiwan representa um claro constrangimento à projeção do Poder Naval chinês a partir do continente e um concreto impedimento às suas aspirações sobre o sul da Ásia, amplamente potencializados pela aliança com os EUA. Em termos navais, a localização de Taiwan não só ameaça como pode evitar a concentração das Esquadras chinesas baseadas no norte e no sul, dividindo-as

(contrariando preceitos "mahanianos" de nunca se dividir a Esquadra), assim como é uma eventual barreira contra uma ação conjunta das FFAA chinesas a partir do continente para além da Primeira Cadeia de Ilhas. Se Taiwan vier a voltar às mãos chinesas será um ponto de onde a China poderá propagar, sem constrangimentos, seu poder em direção ao oceano Pacífico leste e sul. Em última instância, uma Taiwan não unificada representa uma posição estratégica dos EUA que constrange a soberania chinesa (HOLMES; YOSHIHARA, 2008; MARSHALL, 2018).

De acordo com pesquisadores navais chineses a China resolveu suas disputas fronteiriças, com a maioria de seus vizinhos terrestres, assinando tratados para delinear as fronteiras, estando incluídos nessa lista a Rússia, o Vietnã e as repúblicas da Ásia central, outrora da antiga União Soviética. Contudo, a maioria das disputas com seus vizinhos sobre territórios marítimos não foi resolvida. Em 1992 a China reivindicou soberania sobre todo o Mar do Sul da China, com base em legislação doméstica e, em sintonia com ações que tem desenvolvido na região desde a década de 1970, vem tomando e mantendo pela força as Ilhas *Paracel* (tomadas do Vietnã), parte das Ilhas *Spratly* (também do Vietnã), onde estacionou baterias de ASCM[6] (Ilha *Woody*), além de ter se apossado e fortificado, em 1998, o Recife *Mischief*, uma ilhota localizada dentro da ZEE das Filipinas. As autoridades chinesas reivindicaram a posse e a "soberania indiscutível" sobre essas ilhas, bem como em outras partes das águas delimitadas pela juridicamente ambígua "Linha das Nove Raias"[7], atualmente inscrita nos mapas chineses da região (FIG. 9). Comentaristas chineses frequentemente se referem aos "3.000.000 km^2 de territórios azuis" da China, que envolvem cerca de 90% dos principais mares interiores da Primeira Cadeia de Ilhas. Assim, a China vem paulatinamente obtendo posições e estendendo seu perímetro defensivo, flanqueando as LCM e obtendo um certo grau de Controle do Mar sobre o tráfego que chega e sai do Estreito de *Malaca*, por onde transita um sexto de todo o

[6] Do acrônimo no idioma inglês para *Anti-Ship Cruise Missile*.

[7] Ou "Linha dos Nove Traços", é uma marcação imaginária traçada pelos chineses nos mapas do mar do Sul da China que delimita toda a região onde pleiteiam soberania, sob alegação de razões históricas. A China adicionou uma décima linha a leste da Ilha de Taiwan em 2013, como parte da alegação de sua soberania aos territórios em disputa no Mar da China Meridional.

comércio marítimo mundial, sem mencionar o óleo e gás vitais para China, Japão e outros Estados asiáticos (ANDERSEN; PERRY, 2017; HOLMES; YOSHIHARA, 2008; LI, 2011).

Segundo Marshall (2018), o Japão está também em disputa com a China por causa da cadeia de ilhas desabitadas que ele chama de *Senkaku* e os chineses conhecem como *Diaoyu*, a nordeste de Taiwan. Essa é a mais contenciosa de todas as reivindicações territoriais entre os dois países. Outro conflito potencial com o Japão centra-se nos depósitos de gás no Mar da China Oriental[8]. Pequim declarou que a maior parte desse mar é uma "Zona de Identificação de Defesa Aérea", exigindo notificação prévia antes que qualquer aeronave sobrevoe a região. Estadunidenses e japoneses tentam ignorá-la, mas a área se tornará uma questão cada vez mais tensa diplomaticamente.

A expansão do Poder Marítimo chinês, "alavancado" pelo crescimento econômico, rapidamente fez com que os interesses marítimos da China transcendessem, e muito, seu entorno estratégico próximo, representado pelos mares do Leste e do Sul da China. Segundo Andersen e Perry (2017) os chineses estão se tornando uma potência com dois oceanos (Pacífico e Índico). As águas do oceano Índico abrigam as LCM que carregam os suprimentos críticos de energia e outras matérias-primas das quais a economia chinesa depende, incluindo cerca de 50% das importações de petróleo bruto que são embarcadas a cada ano do Golfo Árabe até o oceano Índico e o Mar do Sul da China (passando principalmente pelo Estreito de *Malaca*).

O oceano Índico também fornece à China acesso a vários países - especialmente Malásia, Paquistão, Bangladesh, Sri Lanka, Seicheles e Djibuti - com os quais Pequim busca parcerias (e sobre os quais espera obter influência política e econômica) por meio do que chama de "Rota Marítima da Seda", extensão em direção ao mar de sua iniciativa *One Belt, One Road*[9] (FIG. 10), destinada, principalmente, a promover a cooperação econômica e melhorar os vínculos de transporte

[8] O Mar da China Oriental é a outra forma como corriqueiramente é conhecido o Mar do Leste da China.

[9] Em 2013 o presidente chinês, Xí Jinpíng, divulgou a iniciativa *One Belt, One Road* (BRI ou OBOR), também conhecida como "Nova Rota da Seda". A partir dessa iniciativa o governo chinês busca proporcionar a base física e o argumento político para integrar toda a Eurásia, recriando o corredor econômico milenar que uniu Oriente e Ocidente, historicamente conhecido como "Rota da Seda". Disponível em: https://www.alainet.org/pt/articulo/196337. Acesso em: 14 jun. 2019.

entre a China e seus vizinhos da Ásia central, bem como com potenciais parceiros comerciais na ampla região do oceano Índico, na África oriental e, finalmente, na Europa (através do Canal de Suez e vários dutos terrestres, estradas e estradas de ferro que passam através da Eurásia) (ANDERSEN; PERRY, 2017).

Ainda como expõem Andersen e Perry (2017), a expansão geopolítica chinesa em direção ao oceano Índico, ao oriente médio e ao continente africano dificilmente pode ser ignorada, especialmente em vista do desenvolvimento da China de um porto de águas profundas e de instalações de reabastecimento de navios em *Gwadar*, no sudoeste do Paquistão, bem como uma base naval e um centro logístico em Djibuti, no "Chifre de África". Esses e outros postos avançados que poderão ser estabelecidos, no futuro, em pontos-chave ao redor do oceano Índico - somando-se ao que é muitas vezes chamado de "colar de pérolas" (FIG. 11) da China, claramente ajudam a apoiar um papel mais global para a MEPL, além de contribuir diretamente para um maior controle chinês sobre o Mar do Sul da China.

Segundo o relatório anual da *Defence Intelligence Agency*[10] dos EUA (2019b), a China tem agido também de forma intensa no campo diplomático. Embora tenham mantido uma relação de aparente cooperação com os EUA, inclusive participando de exercícios navais multinacionais na região, os chineses acreditam que a presença militar dos EUA, bem como a arquitetura de segurança liderada pelos estadunidenses na Ásia, busca restringir a ascensão da China interferindo na sua soberania, particularmente em um cenário de conflito com Taiwan. Desde pelo menos a década de 1990 Pequim repetidamente comunica sua preferência de se afastar do sistema de segurança regional liderado pelos EUA e tem perseguido suas próprias iniciativas de segurança regional, em apoio ao que considera uma transição natural para o predomínio regional. A nova Ásia, na qual a China está inserida, está cada vez mais marítima e integrada. Uma Ásia essencialmente costeira, cosmopolita, com uma extensa rede de cidades portuárias ligadas por vitais LCM, para as quais a China fez grande

[10] Agência de Inteligência de Defesa (tradução nossa).

contribuição. O principal círculo de integração é a ASEAN, composta por Indonésia, Malásia, Filipinas, Cingapura, Tailândia, Brunei, Camboja, Laos, *Myanmar* e Vietnã. No final da década de 1990 o referido bloco trouxe para próximo de si a China, o Japão e a Coreia do Sul (ASEAN+3), formato que tem prevalecido desde então e que representa a integração que a região vem desenvolvendo (ERICKSON *et al.*, 2009; EUA, 2019b).

1.2 A China e a "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan

A "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan fornece os argumentos para o entendimento da inter-relação entre a geografia, a estratégia e a visão marítima chinesas, bem como essa conexão tem moldado a avaliação do País sobre seu entorno estratégico.

Segundo apontam Holmes e Yoshihara (2018), apenas a geografia do trinômio produção-distribuição-consumo explica o crescimento da economia chinesa e sua guinada em direção ao mar, além de ter sido o motor, no passado, do desenvolvimento econômico do Japão, da Coreia do Sul e de Taiwan. No aspecto militar os conceitos "mahanianos" de indústria de defesa, navios de guerra e bases de apoio iluminam a arquitetura do Poder Naval perseguido pela China e mantido por outros atores locais.

A teoria "mahaniana" do Poder Marítimo não somente ajuda a explicar a imensa concentração de produtividade, bem-estar e população ao longo da costa chinesa, assim como sugere que o destino econômico chinês agora está intrinsecamente conectado aos mares. Décadas de migração interna, desenvolvimento da infraestrutura, investimento financeiro e crescimento industrial ao longo da costa marítima ataram definitivamente a China ao sistema mercantil marítimo. Os elementos do Poder Marítimo chinês em tempo de paz constituem fontes essenciais da prosperidade chinesa, induzindo o crescimento econômico que tem permitido o aumento do poder chinês, regional e mundialmente (HOLMES;YOSHIHARA, 2018).

Para Alfred Thayer Mahan, o Poder Marítimo era, ao mesmo tempo, um imperativo geográfico e uma força decisiva nas relações internacionais. O Poder Marítimo não era estritamente equivalente ao Poder Naval. Era algo maior, definido em termos econômicos e também militares. A prosperidade de uma nação dependia de uma produção industrial doméstica robusta, de colônias e mercados além-mar, bem como uma marinha militar e uma mercante. Mahan proclamava que o mar sempre terá superioridade em relação à terra no transporte de mercadorias. Haveria um ciclo virtuoso: somente um robusto comércio exterior geraria a receita necessária para a construção de um Poder Naval poderoso, e somente assim este seria suficientemente poderoso para proteger os interesses marítimos do país (HOLMES;YOSHIHARA, 2008).

Essa lógica "mahaniana" explica e se aplica perfeitamente no mercado mundial no século XXI. Empresas multinacionais estabeleceram um intrincado emaranhado de produção e movimentação de mercadorias e serviços mundo afora e os distribuem pelos mercados internacionais. Essa cadeia produtiva global definitivamente moveu-se para a China, a partir da sua abertura econômica, em busca de mão de obra barata e também do enorme mercado consumidor. Assim, os três grandes polos de atividades econômicas globais, produção, distribuição e consumo, hoje estão presentes e pujantes na China, transformando-a num elemento essencial no mercado mundial e gerando um gigantesco fluxo de matérias-primas, insumos e mercadorias manufaturadas essencialmente transportadas pelo modal marítimo da e para a China (HOLMES;YOSHIHARA, 2018).

Como contam Erickson *et al.* (2009), apesar de não ter sido dito oficialmente, oficiais da MEPL têm admitido que os conceitos e a "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan são parte fundamental, atualmente, dos currículos das escolas de altos estudos daquela Marinha e influenciam muitos escritores militares e acadêmicos na China. Entre eles há um reconhecido e difundido conceito de que a proteção das LCM é vital para a sobrevivência do país e de que é importante o estabelecimento de uma rede de bases de apoio aos meios navais, ao longo das áreas de interesse do país. À medida que as lideranças navais chinesas abraçam as ideias de Mahan acerca da proteção do co-

mércio marítimo e da importância das LCM, a China torna-se mais e mais dependente dos suprimentos de óleo e gás natural provenientes do Golfo Pérsico e da África, fazendo com que o Estreito de *Malaca* seja o ponto nevrálgico a ser garantido. Seguindo os preceitos "mahanianos", a China tem investido em *soft power* no sentido de obter, por meio de ações econômicas representadas pela iniciativa *One Belt, One Road* e a estratégia do "colar de pérolas", portos comerciais e bases de apoio ao longo do oceano Índico: no Camboja, na Tailândia, em *Myanmar*, em *Bangladesh*, no *Sri Lanka* e no Paquistão; e na costa da África: no Sudão, em Djibuti e na Tanzânia, tendo já efetivamente estabelecido um porto de águas profundas em *Gwadar* (Paquistão) e uma Base Naval no Djibuti, na África, estando em avançado desenvolvimento os portos em *Hambantota* (*Sri Lanka*) e em *Chittagong* (*Bangladesh*), seguindo mais um preceito "mahaniano" de que as bases de apoio deveriam ser tão afastadas quanto longe fossem as LCM a serem protegidas, bem como serem capazes de apoiar a força naval em toda a sua extensão.

Independentemente de os líderes políticos e militares chineses conhecerem e estarem aplicando o pensamento de Mahan, sua teoria ajuda a entender a evolução da visão chinesa sobre a importância do uso do mar tanto econômico quanto como campo para expressão do poder do Estado. Ao nos remetermos à "Teoria dos Triângulos" de Mahan e projetarmos sobre o mapa do entorno estratégico da China e dos seus interesses marítimos (FIG. 6 e 11) triângulos que unam pelos vértices os pontos considerados estratégicos para os chineses, delimitam-se claramente os espaços oceânicos no interior dos quais a China almeja exercer a plenitude dos seus poderes Marítimo e Naval.

Assim, na FIG. 12 estão representados dois triângulos que demonstram as projeções do poder chinês sobre o mar ao sul e ao leste da China e sobre o oceano Pacífico ocidental, na sua porção conhecida como Mar das Filipinas. O primeiro triângulo (na cor vermelha) tem seus vértices: no Estreito de *Malaca* (cuja importância estratégica já foi apresentada no presente trabalho); no Estreito de Taiwan; e no arquipélago das Filipinas, todos pontos estratégicos localizados sobre a Primeira Cadeia de Ilhas, expressão máxima das preocupações geopolíticas e de defesa da China. No interior

do triângulo localizam-se as ilhas *Paracel* e *Spratly* que, conforme visto anteriormente, são objeto de disputas territoriais e onde os chineses estão posicionando baterias de mísseis ASCM. O segundo triângulo (na cor azul) tem seus vértices: novamente no Estreito de *Malaca*; na cidade de Pequim, capital do país, localizada no importante polo portuário do Arco Econômico de *Bohai*; e na Ilha de *Guam*, possessão dos EUA no oceano Pacífico, limite oriental da Segunda Cadeia de Ilhas e dotada de uma base militar estadunidense, delimitando uma grande área oceânica que representa a liberdade de navegação chinesa em direção ao leste.

A FIG. 13 apresenta três triângulos estratégicos sobrepostos aos interesses marítimos chineses sobre no oceano Índico, denotando as pretensões da China sobre esse vital espaço oceânico por onde transitam praticamente todo o comércio marítimo e os suprimentos energéticos e de matérias-primas que abastecem o país. O primeiro triângulo (na cor verde) tem seus vértices: no Estreito de *Malaca*; no porto de *Chittagong* (*Bangladesh*), onde a China investiu na modernização das instalações e na construção de um aeroporto militar; e no porto de *Hambantota* (*Sri Lanka*), conforme apresenta Friede (2019), definindo uma grande área marítima que cobre toda a Baía de Bengala. Nessa região a China tem investimentos na ordem de vinte bilhões de dólares na construção de um canal no Istmo de *Kra*, na Tailândia, que quando concluído permitirá ao tráfego mercante cruzar entre os oceanos Índico e a costa da China sem utilizar o Estreito de *Malaca*. A partir da costa oeste de Myanmar os chineses construíram dutos de gás natural e petróleo que vão da Baía de Bengala até o sudoeste da China – uma maneira de o país reduzir sua tensa dependência do Estreito de *Malaca*, através do qual passam quase 80% de seu fornecimento de energia. O segundo triângulo (na cor roxa) tem seus vértices: no Estreito de *Malaca*; em *Hong Kong*, importante porto e centro financeiro, localizado no polo portuário do delta do rio Pérola; e em *Gwadar*, porto de águas profundas que recebeu oitocentos milhões de dólares de investimento chinês, sendo integrante do CPEC (*China-Pakistan Economic Corridor*), rede de ferrovias que liga a fronteira chinesa ao referido porto, fazendo parte da iniciativa *One Belt, One Road*. Ressalta-se, ainda, a posição estratégica deste porto

nas proximidades do Estreito de *Hormuz*, por onde transitam um terço de todo o gás natural e 20% de todo o petróleo que é comercializado globalmente. Por fim, o terceiro triângulo (na cor amarela) tem dois de seus vértices novamente no Estreito de *Malaca* e no porto de *Gwadar*, sendo o terceiro vértice no porto de *Bagamoyo*, na Tanzânia, financiado pela empresa estatal *China Merchants Ports*, cujas obras foram iniciadas em 2018. Quando pronto deverá ser o maior porto da costa leste africana. Destaca-se, também, sua localização a meio caminho entre o Cabo da Boa Esperança, na África do Sul, e a região do Mar da Arábia e Golfo de *Aden* (FRIEDE, 2019, MARSHALL, 2018; SILVA, 2017).

As projeções do Poder Marítimo chinês representadas nos triângulos "mahanianos", vistos nos dois parágrafos anteriores (FIG. 12 e 13), mostram o "amadurecimento" da expansão econômica marítima da China que foi proporcionalmente acompanhada pela evolução da sua Estratégia Naval, tanto no que diz respeito às tarefas da MEPL quanto a sua área e dimensão de atuação.

A sociedade chinesa aprendeu a reconhecer a importância da MEPL e, por isso, apoia os investimentos no seu Poder Naval como forma de garantir e melhorar seu padrão de vida. O governo chinês tem alocado e sustentado adequados recursos para a transformação do país em uma nação marítima e em uma potência naval. Como consequência a China mergulha cada vez mais numa economia oceânica. A "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan ressoa atualmente na China que, ao mesmo tempo, está obcecada pelo desenvolvimento econômico e cada vez mais dependente do comércio marítimo. Por isso ela clama por um Poder Naval forte, sugerindo uma Estratégia Marítima chinesa globalizada, cada vez mais militarizada (ERICKSON *et al.*, 2009; HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

2 O Brasil

2.1 Entorno estratégico e interesses marítimos

2.1.1 A Amazônia Azul

O Brasil é banhado do norte ao sul pelo oceano Atlântico, possuindo uma extensão litorânea de 7.367 km. Considerados os recortes e reentrâncias, bem como as ilhas oceânicas, o litoral do País alcança cerca de 9.200 km. A área marítima projetada a partir de todo o litoral, com base nos critérios estabelecidos pela CNUDM, constitui a porção marítima das AJB cuja área abrange cerca de 3.500.000 de km^2. Baseado ainda no que prescreve a referida convenção, em 2004 o Brasil submeteu à CLPC da ONU o pleito de outros 960.000 km^2 relativos à extensão da PC em trechos do litoral norte, leste e sul do País. Em 2018, após estudos adicionais solicitados ao Brasil por aquela comissão, bem como novas abordagens relacionadas aos aspectos geológicos da região oceânica conhecida como Elevação do Rio Grande[11] (ERG), foi apresentada submissão adicional que, acrescida às anteriores, leva as AJB oceânicas a um total de cerca de 5.700.000 km^2 (BARBOSA JUNIOR, 2012; GIELOW, 2019; STEIN, 2013).

Nas supracitadas AJB encontram-se localizadas as ilhas e os arquipélagos oceânicos sobre os quais o País tem soberania, destacando-se os arquipélagos de São Pedro e São Paulo, de Fernando de Noronha, dos Abrolhos e da Trindade e Martin Vaz, todos hoje integrados às áreas e aos parques de proteção ambiental e onde a MB, em parceira com instituições acadêmicas, apoia a realização de pesquisas científicas. Como aponta Judice (2018), não se tem verificado interesses econômicos de relevo que provoquem maiores cobiças em tais porções territoriais encerradas nas

[11] Proeminente formação morfológica do Atlântico Sul, situada a cerca de 650 MN de Rio Grande-RS, com elevado potencial econômico, mineral e energético, o que lhe confere relevância estratégica. Representa uma área de mais de 900 mil km², com profundidades que variam de 600 a 4.000 metros (GIELOW, 2019).

águas nacionais. Contudo, no final do século XIX o Reino Unido ocupou a Ilha de Trindade, à revelia do Brasil, pelo período de um ano (1895-1896).

A FIG. 21 apresenta um mapa ilustrativo das AJB marítimas, os pleitos do Brasil junto à CLPC da ONU e as ilhas e os arquipélagos oceânicos. É importante observar, no mapa, como na conformação do litoral brasileiro inexistem acidentes geográficos que provoquem "constrangimentos" no acesso ao País para quem se aproxima pelo mar ou por ele se afasta, sendo toda a costa amplamente aberta ao Atlântico Sul.

Em função da importância para o Brasil do espaço marítimo supracitado nos aspectos das suas vertentes ambiental, científica, econômica e de soberania, dos recursos naturais, vivos e não vivos, explorados e ainda por explorar, bem como da biodiversidade presente, a Marinha do Brasil cunhou o termo "Amazônia Azul", fazendo uma analogia à outra importante e mundialmente reconhecida região nacional, que é a Amazônia Legal brasileira (STEIN, 2013).

De acordo com dados do Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) 2019, as reservas totais de petróleo do Brasil foram contabilizadas em 24,3 bilhões de barris. Por sua vez, as reservas provadas[12] totalizaram 13,4 bilhões de barris (15ª posição mundial), das quais 495,3 milhões em terra e 12,9 bilhões no mar. O Estado do Rio de Janeiro se manteve como o maior detentor de reservas provadas, contabilizando 83,3%, a totalidade localizada no mar. Com relação à produção foi atingida a marca anual de 944,1 milhões de barris (média de 2,6 milhões de barris/dia). A produção no mar correspondeu a 95,7% do total, sendo 55,2% no pré-sal. O Rio de Janeiro manteve a liderança da produção total do País, sendo responsável por 70,2% do total com produção média de 1,8 milhão de barris/dia em 2018. O Espírito Santo se manteve como o segundo maior produtor nacional, com 335,1 mil barris/dia de produção média em 2018, sendo

[12] As reservas provadas são aquelas que, com base na análise de dados geológicos e de engenharia, se estima recuperar comercialmente de reservatórios descobertos e avaliados, com elevado grau de certeza e cuja estimativa considere as condições econômicas vigentes, os métodos operacionais usualmente viáveis e os regulamentos locais instituídos pela legislação petrolífera e tributária. Já as reservas totais representam a soma das reservas provadas, prováveis e possíveis. Disponível em: http://www.anp.gov.br. Acesso em: 21 ago. 2019.

97,1% no mar. Outro destaque é o Estado de São Paulo, de onde vem parte da produção do pré-sal, com 319,1 mil barris/dia, ocupando a posição de terceiro maior produtor brasileiro.

O Brasil é autossuficiente na relação produção/consumo de petróleo, ocupando, inclusive, a 19ª posição mundial como exportador dos seus excedentes. Porém, em função da qualidade da matéria-prima e da capacidade e das técnicas de refino o País importa petróleo leve e derivados, principalmente óleo diesel, Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e gasolina, produtos dos quais, em função das razões expostas, ainda é fortemente dependente (ANP, 2019).

A produção de Líquido de Gás Natural (LGN) foi de 39,2 milhões de barris. O Estado de São Paulo se manteve pelo terceiro ano consecutivo como o maior produtor nacional, com 19 milhões de barris. O Amazonas passou a ser o segundo maior estado produtor, com volume de 6,2 milhões de barris. Os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, com 5,7 e 5,5 milhões de barris, respectivamente, também apresentaram produção relevante de LGN no ano. Recentemente foram divulgadas novas e promissoras descobertas de campos de gás e petróleo no litoral do Estado de Sergipe[13]. De campos no mar vieram 80,4% do gás natural produzido no País (ANP, 2019).

A maior parte de toda a movimentação de petróleo, gás e derivados entre as áreas de produção e os centros de processamento, e destes para as regiões de consumo no Brasil, é realizada pelo modal marítimo, por meio da navegação de cabotagem. De acordo com dados atualizados do Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), no ano de 2018, 73% de todo o volume de carga transportada em cabotagem foram granéis de combustíveis líquidos e gasosos (ANTAQ, 2019).

Segundo Cruz Junior (2012), com a inviabilidade da exploração economicamente significativa de petróleo em terra firme e com grandes reservas comprovadas na porção brasileira do Atlântico Sul o pré-sal apresenta o mais robusto complemento ao também estratégico agronegócio e

[13] Notícia disponível em: https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,petrobras-faz-a-maior-descoberta-desde-o-pre-sal-em-sergipe-e-alagoas,70002874821#cap-70002874821. Acesso em: 13 jul. 2019.

à estacionada produção industrial brasileira, devendo passar a ocupar posição de destaque na conformação do PIB do País.

Assim, o Brasil tem praticamente toda sua cadeia produtiva do setor de petróleo e gás localizada e operacionalizada no mar e a partir dele. O País criou verdadeiros arquipélagos de "ilhas artificiais", materializadas por dezenas de Unidades Estacionárias de Produção[14] (UEP) e responsáveis por quase toda a produção nacional, conectadas aos centros de refino e destes para os centros de consumo por fundamentais linhas de cabotagem. Em que pese a importância do setor para a vitalidade econômica do País, como gerador de riqueza e oportunidades, ao mesmo tempo representa grande vulnerabilidade estratégica pela severidade dos danos que possíveis ameaças a tais estruturas podem provocar na vida nacional. Como aponta Judice (2018), essas estruturas localizadas no mar são objetivos estratégicos de grande vulnerabilidade, não somente frente às eventuais ameaças estatais, mas também à ação antagônica de atores não convencionais por meio do terrorismo, da pirataria, do risco de dano ambiental severo ou roubo de tecnologia. Ainda, Judice (2015) afiança que as estruturas produtivas de petróleo e gás funcionam em produção permanentemente e, por isso, necessitam de um esforço também permanente de monitoramento e proteção.

É importante ressaltar que no Brasil não são estabelecidos estoques estratégicos de petróleo em terra, em que pese haver previsão legal desde a primeira Guerra do Golfo (1991), que ameaçou o abastecimento nacional. Ainda hoje não existe capacidade de armazenamento de combustíveis por períodos prolongados, sendo que os estoques operacionais dão conta de apenas três dias de consumo na Região Sudeste (JUDICE, 2018).

Outra grande oportunidade econômica e estratégica localizada na Amazônia Azul é a representada pela exploração de recursos minerais no leito oceânico, por conta do potencial de estimular a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico-industrial brasileiro. Minérios como cobalto,

[14] Locais onde se encontram os sistemas de controle das estruturas fixadas no leito marinho, para explotação de petróleo e gás. Podem ser fixas, semissubmersíveis, FPSO ou FSO. Disponível em: http://dicionariodopetroleo.com.br/dictionary/unidade-estacionaria-de-producao-uep/. Acesso em: 22 jul. 2019.

bário, zinco e fosfatos, sendo estes últimos a base para a produção de fertilizantes para a agricultura (dos quais o Brasil é um grande importador), já foram mapeados inclusive na mais recente área de pesquisa, a ERG. Jazidas submarinas de lantanídeos, ou "terras raras", poderiam estimular o desenvolvimento de cadeias produtivas em setores intensivos nesses minerais, como as indústrias automobilística, de turbinas, de tecnologias da informação e das comunicações (mormente a produção de dispositivos eletrônicos), *lasers*, raios-X e equipamentos de micro-ondas, entre diversos outros. A FIG. 22 apresenta um mapa com a localização dos campos de petróleo e gás das bacias de Campos (RJ) e Santos (SP). Já a FIG. 23 compila geograficamente a localização dos recursos minerais no leito marinho ao longo da Amazônia Azul (CRUZ JUNIOR, 2012; GIELOW, 2019).

Em que pese o processo de interiorização comentado anteriormente é ao longo do litoral que continuam fixados os maiores aglomerados e concentrações urbanas do País, além das principais estruturas críticas, como as usinas nucleares de Angra dos Reis, os complexos industriais e centros financeiros dos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo. Segundo Andrade, Rocha e Franco (2019), dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontam que aproximadamente 80% da população do País se localiza nos 200 km da costa oceânica (FIG. 24). Além disso, cerca de 90% da produção industrial e da infraestrutura e em torno de 80% da produção brasileira encontram-se nessas mesmas regiões.

Outra estrutura crítica ligada à Amazônia Azul é a de comunicações. Considerando-se o atributo do mar como sendo um meio de informação, conforme visto no referencial teórico desta pesquisa, é relevante a infraestrutura de cabos submarinos de fibra ótica (FIG. 25) atualmente implementada (cerca de 885.000 km), que corresponde praticamente à totalidade do tráfego de *internet* em todo o mundo, sendo que 95% do volume de voz e de dados[15] circulam por esse tipo de meio. A interrupção do serviço, ou mesmo seu acesso não autorizado, poderá trazer consequências

[15] De acordo com dados do *International Cables Protection Committee*. Disponível em: https://www.iscpc.org. Acesso em: 11 jul. 2019.

catastróficas à economia e à segurança. Cabe ressaltar que a instalação de cabos submarinos nas águas jurisdicionais de um Estado depende da prévia autorização deste, de acordo com a CNUDM (ANDRADE, ROCHA, FRANCO, 2019).

O Brasil é absolutamente dependente do comércio realizado pelo modal marítimo, seja de longo curso, que conecta o País aos mercados internacionais em todos os continentes, seja pela navegação de cabotagem, que tem fundamental papel na distribuição nacional de diversas categorias de cargas. Esse volume de carga é movimentado por uma estrutura portuária (FIG. 26) na sua grande maioria (excetuando-se os fluviais) localizada no litoral, formada por portos (públicos) e terminais (privados). Segundo dados da ANTAQ (2019), no ano de 2018 foram movimentados 1,1 bilhão de toneladas de carga, sendo 64% de granéis sólidos (principalmente minério de ferro, soja e milho, nesta ordem), 21% de granéis líquidos (principalmente petróleo e derivados), 10% de contêineres e 5% de carga solta. O principal porto em tonelagem de movimentação é o da Ponta da Madeira, no Maranhão, e o principal terminal de contêineres é o de Santos, em São Paulo, demonstrando a importância estratégica de duas regiões que são distantes entre si. Uma particularidade do sistema, fruto da malha de transporte ferroviário e rodoviário do País, é a de que a maior parte da produção de soja e milho (componentes fundamentais da balança comercial) ocorre em estados ao norte do País, porém é exportada por meio de portos e terminais ao sul (considerando-se como limite referencial o paralelo de 16ºS), conforme exposto na FIG. 27. Tal paradoxo está sendo mitigado por ações estruturais do governo, de acordo com o atual Ministro de Estado da Infraestrutura, Sr. Tarcísio Gomes de Freitas (informação verbal)[16], o que deve aumentar, ainda mais, o protagonismo dos portos e terminais ao norte do País, o chamado "Arco Norte".

A Amazônia Azul tem papel estratégico por tudo que representa para o Brasil nas suas vertentes econômica, ambiental, científica e de soberania, possuindo ativos distribuídos em praticamente toda a sua extensão que exigirão cuidados e proteção, em maior ou menor grau,

[16] Palestra proferida ao Curso Superior de Defesa (CSD), na Escola Superior de Guerra (ESG), em 24 jun. 2019.

dependendo do nível de sua criticidade para o País. Pelo que foi exposto, geograficamente os trechos do litoral norte, englobando a foz do rio Amazonas e os portos e terminais marítimos do Arco Norte e do litoral sudeste, englobando as principais bacias petrolíferas, complexos industriais, portuários e outras estruturas críticas, assumem importância preponderante na prosperidade e na sobrevivência econômica do Brasil.

2.1.2 Interesses marítimos

Os interesses marítimos do Brasil transcendem os limites da Amazônia Azul. De acordo com dados da ANTAQ, 10% de toda a carga (em tonelagem) movimentada globalmente transita em portos brasileiros, sendo que esse volume representa 96% de toda a carga exportada e 90% da importada pelo País. Contudo, em 2016 o Brasil possuía o nono maior PIB do mundo, mas era apenas o 25º maior exportador mundial. Enquanto a economia brasileira representava cerca de 3% do PIB mundial as exportações alcançavam menos de 1% do total global. No mais recente relatório estatístico da Organização Mundial do Comércio o Brasil não aparece entre os 20 países com maior volume de comércio. Em que pese essa pequena participação em termos financeiros ela equivale a 25% do PIB brasileiro (ANTAQ, 2019; BRASIL, 2018; WORLD TRADE ORGANIZATION, 2019).

A América do Sul é isolada dos principais eixos do comércio internacional, por isso o País depende tanto do modal marítimo para realizar suas trocas comerciais. Os principais produtos de exportação e respectivos destinos majoritários são China (minério de ferro, soja e petróleo), Holanda (minério de ferro, contêineres e soja) e Malásia (minério de ferro, milho e açúcar). Já nas importações, EUA (derivados de petróleo, carvão mineral e contêineres), China (contêineres, adubo, ferro e aço) e Argentina (trigo, contêineres e milho). As FIG. 28 e 29 esquematizam o exposto neste parágrafo (ANTAQ, 2019).

Nesse contexto o Brasil depende do funcionamento das LCM, seja na navegação de longo curso, seja na de cabotagem, sob pena de grandes prejuízos econômicos e mesmo a paralização de setores estratégicos em função da dependência externa de produtos como óleo diesel (no País predomina, internamente, o modal rodoviário na matriz de transportes) e adubos e fertilizantes (fundamentais à agricultura intensiva). A FIG. 30 apresenta as principais LCM de longo curso e as de cabotagem que atendem ao País. Em 1976 os então Capitães de Mar e Guerra Mário César Flores[17] e Armando Vidigal[18], que depois vieram a se tornar grandes pensadores brasileiros da Estratégia Naval, apontavam a vulnerabilidade das LCM nos pontos focais próximos a *Trinidad e Tobago* (Mar do Caribe), Cabo Verde e *Dakar* (Senegal) e no Cabo da Boa Esperança. Nessa mesma linha de raciocínio o então Diretor de Portos e Costas da MB no ano de 2012, Senhor Vice-Almirante Ilques Barbosa Junior (atualmente Comandante da Marinha do Brasil), destacou como imperativos estratégicos brasileiros a segurança da navegação nas LCM nas proximidades das seguintes posições estratégicas: Canal do Panamá, salientes nordestino e africano, Estreito de Magalhães, Passagem de Drake, Canal de *Beagle* e nas proximidades da Antártica e no Cabo da Boa Esperança (BARBOSA JUNIOR, 2012; FLORES; VIDIGAL, 1976).

A vertente de soberania da Amazônia Azul, "transbordada" para os interesses marítimos brasileiros no oceano Atlântico Sul, colide com a presença de atores internacionais que, historicamente ou de forma mais recente, possuem algum tipo de possessão territorial na região ou, por meio de *soft power*, exercem sua influência. Segundo Cabral e Bahia (2017), a importância geoestratégica do Atlântico Sul para o Reino Unido está demonstrada nas ilhas controladas pelos britânicos, desde Ascensão até as *Falklands*/*Malvinas*. Em 2015 os britânicos criaram uma reserva marinha em torno da Ilha Ascensão com uma área quase equivalente a Angola, sendo que as

[17] Mário César Flores (1931-2019) é Almirante de Esquadra da MB, veterano, tendo ocupado os cargos de Ministro da Marinha (1990-1992) e Ministro da Secretaria de Assuntos Estratégicos – SAE (1992-1994). É autor de diversos trabalhos publicados em jornais e revistas.

[18] Armando Amorim Ferreira Vidigal (1928-2009), Vice-Almirante, comandou o 3º Distrito Naval e, já na reserva, fez parte do Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade de São Paulo e do Instituto Brasileiro de Estudos Estratégicos, além de ter sido professor do Centro de Estudos de Política e Estratégia da Escola de Guerra Naval. Atuou como conferencista no Brasil e em outros países, tendo publicado diversos livros de História e Estratégia Naval entre os anos de 1985 e 2009.

consequências para a navegação comercial e a exploração em alto-mar ainda não foram completamente determinadas. O exercício da soberania britânica sobre essas ilhas e nas águas jurisdicionais no centro do Atlântico Sul podem configurar um problema estratégico para o Brasil. A presença francesa na Guiana e em *Dakar* permite uma rápida projeção do Poder Naval francês no Atlântico Sul. Forças dos EUA e da Rússia estão presentes em Estados africanos. Os chineses, há cerca de duas décadas em função da sua forte expansão econômica, estão procurando garantir o fornecimento, a partir da região, de alimentos, matérias-primas e recursos minerais, como petróleo e diamantes. Para isso estão atuando fortemente na esfera civil por meio do financiamento de obras e infraestrutura, bem como junto a algumas FFAA da região, como na Namíbia. O mapa da FIG. 31 mostra a distribuição da presença estrangeira no Atlântico Sul (ALDEN, 2007; ZHAO, 2015).

Coutau-Bégarie (1992), ao comentar de forma ampla sobre as ilhas oceânicas que pontilham o oceano Atlântico Sul, destacou que o Arquipélago de Cabo Verde, em sua parte norte (acima do Equador); Fernando de Noronha, Ascensão, Trindade, Martim Vaz, Santa Helena, em sua parte central; Tristão da Cunha, *Gough*, *Malvinas*, Geórgias do Sul, *Sandwich* do Sul, *Shetland* do Sul, na sua parte sul são ilhas particularmente úteis para o eventual estabelecimento de bases aéreas e navais. As *Malvinas* ocupam posição privilegiada no controle da passagem para o oceano Pacífico. Pode-se dizer o mesmo de Ascensão em relação à rota do Cabo da Boa Esperança.

O Brasil, na sua esfera de atuação diplomática no oceano Atlântico Sul, participa e é signatário de diversos tratados e acordos internacionais no sentido da cooperação e da estabilidade regional. Segundo Gheller, Gonzalez e Melo (2015), um deles é a ZOPACAS, com vários pontos convergentes entre os países membros em matéria de segurança, defesa e agenda política. Entretanto, as assimetrias entre os partícipes do bloco são enormes. Entre todas as marinhas dos 24 membros apenas a do Brasil dispõe de alguma capacidade dissuasória. Alguns dos países membros, notadamente no continente africano, dispõem apenas nominalmente de uma marinha e são

incapazes de fazer frente ao crescimento de atividades criminosas que levam insegurança às suas águas territoriais.

Outra iniciativa é a CPLP, constituída em 1996, que possui um subgrupo de países africanos – Angola, Cabo Verde, Guiné Bissau, Moçambique e São Tomé e Príncipe – favorecidos por diversos projetos de cooperação patrocinados pelo Brasil ou pela própria CPLP. A cooperação naval no âmbito da comunidade acontece desde o ano 2000 e é realizada por meio da "Operação Felino", exercícios militares conjuntos com o objetivo de permitir a interoperabilidade das FFAA dos Estados Membros e o adestramento para o emprego das mesmas em operações de paz e assistência humanitária sob a égide de ONU. De certa forma essa cooperação pode ser vista também como um complemento da cooperação naval brasileira prestada em bases bilaterais (GHELLER; GONZALES; MELO, 2015).

Ainda segundo Gheller, Gonzalez e Melo (2015), entre as iniciativas bilaterais envolvendo o Brasil e países lindeiros destacam-se as atuações das missões navais mantidas pela MB em Cabo Verde e na Namíbia, ambas com propósitos semelhantes de capacitar as marinhas dos referidos países no que tange ao seu pessoal e material. Nesse contexto foram formados Oficiais e Praças de ambos os países em escolas de formação da MB, além de terem sido transferidos, por doação, materiais diversos, de embarcações a uniformes. No caso específico da Namíbia, cuja cooperação existe desde 1994, além da formação continuada de pessoal o governo brasileiro já doou e vendeu navios para a Marinha da Namíbia, tendo também elaborado o levantamento hidrográfico do porto de *Walvis Bay* e entregue a carta náutica às autoridades namibianas. Além disso, a MB possui dois grupos de apoio naquele país, sendo um para formação de fuzileiros navais e outro para dar suporte à manutenção de navios e lanchas da Marinha namibiana. A cooperação com a Namíbia é promissora e, a partir das bem-sucedidas iniciativas da MB, o MD vem considerando a possibilidade de ampliá-la, incluindo o Exército e a Aeronáutica em futuros projetos.

Nesse diapasão o atual Comandante da Marinha do Brasil sugeriu que o espaço de interesse oceanopolítico do Brasil seja considerado: parte do Atlântico Norte (até a latitude de 18°N), o Mar do Caribe, a costa oeste da América do Sul (oceano Pacífico), a Antártica, a costa oeste e a leste da África, nesta até Moçambique (oceano Índico), sendo que no interior desse espaço localizam-se as "fronteiras marítimas" que delimitam a Amazônia Azul a partir das diretrizes da CNUDM (mar territorial, zona contígua, ZEE e a plataforma continental) (BARBOSA JUNIOR, 2012).

2.2 O Brasil e a "Teoria do Poder Marítimo" de Mahan

Da mesma forma como aplicada em relação à China, a visão "mahaniana" sobre o Poder Marítimo brasileiro e a presença de seus elementos ou "fontes" permitem constatar a parcela marítima da vocação do País para o desenvolvimento pelo uso do mar. A posição geográfica do Brasil, sua extensão territorial e configuração física e demográfica são os fatores históricos presentes e praticamente perenes na história nacional.

Contudo, em que pese suas origens marítimas a população, na medida em que crescia, foi levada a permanecer de "costas para o mar" em função dos atrativos econômicos da mineração e, mais recentemente, da grande expansão agrícola e pecuária. Amparada por políticas governamentais que fomentaram a interiorização e a integração territorial, inequivocamente necessárias para a manutenção da unidade nacional, a sociedade brasileira tem desprezado historicamente o ciclo virtuoso do uso do mar como elemento de prosperidade econômica e bem-estar social. Ou seja, os elementos relacionados ao caráter do povo e do governo não foram suficientemente motivados e direcionados ao pensamento marítimo.

Segundo Cruz Junior (2012), iniciado o processo de industrialização do País a partir da década de 1940 e consolidado o movimento de exploração econômica do Norte e do Centro-Oeste brasileiro - que ganhou impulso a partir dos anos 1970 - o Brasil chegou, na época presente, ao ápice

de um modelo agrário-exportador baseado emblematicamente na cultura da soja e do milho que passou a dominar o Oeste. Questão a ressaltar é que o equilíbrio macroeconômico e a prosperidade brasileira dos anos 2000 não foram suficientes, por si sós, para promover o desenvolvimento, não obstante os avanços visíveis - sobretudo em termos de inclusão social - diante dos persistentes estrangulamentos econômico-sociais que impedem o acesso de amplas camadas da população e da sociedade a serviços básicos e bens primários.

Nesse contexto observa-se que o Brasil ainda não despertou, de forma ampla e sistêmica, para as possibilidades de desenvolvimento e usufruto da "Economia Azul"[19]. Esse fato pode ser constatado a partir de uma breve análise de setores intrinsecamente conectados a essa vertente econômica, como o da marinha mercante e o da construção naval, ambos historicamente potenciais geradores de emprego, além de serem estratégicos para os países. De acordo com Stein (2013), a crise do petróleo ocorrida na década de 1980 ocasionou um período de descontinuidade nas encomendas aos estaleiros nacionais e a profunda diminuição do frete sob a bandeira nacional. O reflexo foi praticamente a extinção da frota mercante de bandeira brasileira, bem como a quase extinção dos estaleiros nos anos 1990. A década de 2000 foi acompanhada de perspectivas de melhora na construção naval, principalmente em função da demanda de embarcações de apoio *offshore* para a indústria de óleo e gás. No que tange às empresas de navegação houve ligeiro crescimento na navegação de longo curso e, mais significativamente, na de cabotagem (ANTAQ, 2019).

Porém, os números de ambos os setores são tímidos se comparados aos de outras grandes economias marítimas. Em 2017 a frota mercante nacional ocupava a 27ª posição mundial em tonelagem, com 394 navios e quatorze milhões de toneladas brutas divididas em 72% de embarcações com registro estrangeiro e somente 28% com registro brasileiro. A China, para efeito de com-

[19] Cálculos preliminares com base na Base de Dados sobre a Economia dos Oceanos, da OCDE, estimam a produção da economia dos oceanos em 2010 no valor de USD 1,5 trilhões, ou seja, aproximadamente 2,5% do PIB mundial. O petróleo e o gás *offshore* representaram um terço do valor total dos setores de atividade relacionados com o oceano. Disponível em: https://www.oecd.org/environment/the-ocean-economy-in-2030-9789264251724-en.htm. Acesso em: 15 jul. 2019.

paração, ocupava a 3ª posição, com cerca de cinco mil navios e 165 milhões de toneladas brutas, sendo o dado mais significativo o fato de que 53% de sua frota era de bandeira chinesa[20].

Assim, há a necessidade de uma séria e decidida revisão do perfil tecnológico da economia brasileira num novo padrão de desenvolvimento calcado no conhecimento, na inovação e no emprego de novas tecnologias, na pesquisa em ciências do mar e no aproveitamento sustentável dos recursos marítimos, tendo em conta a extensão da Amazônia Azul e demais interesses marítimos, sua riqueza, diversidade e variedade mineral, geológica e biológica, bem como seu potencial de gerar comércio, riqueza e prosperidade ao País, como projetava Mahan na sua visão sobre o uso do mar mais de um século atrás.

Ao nos remetermos uma vez mais à "Teoria dos Triângulos" de Mahan e projetarmos sobre o mapa do entorno brasileiro e seus interesses marítimos triângulos que unam pelos vértices os pontos considerados estratégicos, ficam claramente delimitados os espaços oceânicos no interior dos quais o País deve exercer a plenitude dos seus poderes Marítimo e Naval, bem como se compreende o posicionamento de alguns atores exógenos presentes na região.

Os triângulos na cor vermelha, apresentados na FIG. 32, mostram as projeções do poder brasileiro sobre a Amazônia Azul particularmente nas suas porções de maior valor estratégico. O triângulo ao norte do País tem seus vértices: no limite fronteiriço do litoral com a Guiana Francesa, território ultramarino da França (um dos países que mantêm sua presença no oceano Atlântico Sul); no Arquipélago de São Pedro e São Paulo, limite nordeste das AJB oceânicas, local rico em espécies migratórias de peixes com alto valor comercial, como o atum e o marlim, e Área de Proteção Ambiental (APA)[21]; e no saliente nordestino, ponto focal de encontro das LCM que se dirigem ao País vindas dos EUA e do continente europeu. Essa região está defronte ao trecho do litoral que

[20]Disponível em: http://www.syndarma.org.br/upload/Estatistica%20de%20navegacao%20internacional% 202017_1.pdf. Acesso em: 15 jul. 2019.

[21] A MB conduz, desde 1996, o Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo (PROARQUIPELAGO), conjunto contínuo e sistemático de pesquisas científicas nas seguintes áreas: geologia e geofísica, biologia, recursos pesqueiros, oceanografia, meteorologia e sismografia. A APA do arquipélago de São Pedro e São Paulo foi criada pelo Decreto nº 9.313, de 19 de março de 2018. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/secirm/proarquipelago. Acesso em: 21 ago. 2019.

guarda a foz do rio Amazonas, por onde transita boa parte das mercadorias movimentadas nos portos do Arco Norte (principalmente soja e milho) e onde se localiza o porto da Ponta da Madeira (Maranhão), maior exportador de minério de ferro do País.

O outro triângulo, na porção leste/sudeste do litoral brasileiro, tem seus vértices: nos campos de óleo e gás nas proximidades de Sergipe; no Arquipélago de Trindade e Martim Vaz[22], ponto extremo leste das AJB oceânicas, onde a MB mantém uma guarnição permanente para fins de apoio às pesquisas e climatologia, também uma APA; e nos campos de petróleo e gás da Bacia de Santos. Este triângulo, em particular, circunscreve os principais locais de pesquisa e explotação de hidrocarbonetos do País, além de margear o trecho litorâneo com as maiores concentrações populacionais, industriais e de estruturas críticas do Brasil.

Os triângulos da FIG. 33, nas cores verde e azul, parcialmente superpostos, apresentam as projeções do poder brasileiro sobre o oceano Atlântico (Sul e parcela do Norte) e parte do Mar do Caribe. O triângulo verde tem seus vértices: nos pontos focais próximos à *Trinidad e Tobago*; no saliente oeste africano, nas proximidades de Cabo Verde e *Dakar* (Senegal); e na passagem do Cabo da Boa Esperança, ligação entre os oceanos Atlântico Sul e Índico. Os três vértices foram nominados como locais estratégicos para as LCM por Flores e Vidigal (1976).

O triângulo azul tem seus vértices: também no saliente oeste africano, nas proximidades de Cabo Verde e *Dakar* (Senegal); em Moçambique, país-membro da CPLP situado na costa leste africana; e na Passagem de *Drake*, no extremo sul da América do Sul, ligação entre os oceanos Atlântico Sul e Pacífico e próxima à Ilha Rei George, onde o Brasil mantém sua estação antártica. Os três vértices foram apontados por Barbosa Junior (2012) como posições estratégicas para o País. Esse triângulo margeia todo o litoral oeste africano composto pelos países que defrontam o Brasil,

[22] A MB conduz, desde 2007, o Programa de Pesquisas na Ilha da Trindade (PROTRINDADE). A APA do arquipélago de Trindade e Martim Vaz foi criada pelo Decreto nº 9.312, de 19 de março de 2018.

incluindo ainda a região do Golfo da Guiné, rica em campos de petróleo e gás e atualmente alvo de alto índice de ações de pirataria e assaltos à mão armada[23].

Como apontava Mattos (1975), não se pode escapar ao truísmo que coloca na vertente da África a linha de cobertura da costa brasileira. No momento em que uma potência militar hostil ao Brasil ocupar a costa atlântica da África, em qualquer ponto do Marrocos até a África do Sul, começar-se-á a sentir no País um clima de inquietação e de pressão sem precedentes na sua história.

É interessante observar, ainda, que a porção superposta dos dois triângulos, central ao Atlântico Sul, é onde se situa quase todo o colar de ilhas pertencentes ao Reino Unido, o que denota o seu valor estratégico e geopolítico como comprovado por ocasião do conflito armado entre a Argentina e o Reino Unido, em disputa pelas Ilhas *Falklands*/*Malvinas*, quando a Ilha Ascensão foi base de apoio logístico para a *Royal Navy*, bem como ponto de partida e chegada para os voos de bombardeiros *Hawker Siddeley Vulcan*, da *Royal Air Force*, contra o aeródromo de *Port Stanley*, localizado naquela ilha em disputa (NAVAS, 2012).

[23] Disponível em: https://nacoesunidas.org/especial-paises-do-golfo-da-guine-discutem-solucoes-contra-pirataria-na-regiao/. Acesso em: 21 ago. 2019.

APÊNDICE D - Capacitação e Desenvolvimento Tecnológico

1 A China

Desde os primeiros anos do atual regime comunista da China Máo Zédōng vislumbrou a necessidade de o país desenvolver-se em tecnologias essenciais próprias, principalmente na área da defesa, construindo uma BID independente. Este foi o mote, por exemplo, quando a China iniciou seu programa nuclear em 1958 e, dessa forma, prosseguiu nas décadas seguintes até os dias de hoje.

Como conta Nan Li (2011), com o processo de reforma e abertura lançado por Dèng Xiǎopíng foram priorizados investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) e educação tecnológica. No âmbito da MEPL esse legado coube mais uma vez ao Almirante Liu Huaqing, que estabeleceu o Centro de Pesquisas de Avaliação de Equipamentos Navais e o Instituto de Pesquisa de Artes Navais, ambos envolvidos na análise e no desenvolvimento da doutrina e da tecnologia.

Segundo Erickson *et al.* (2009) e Xiaoxing (2014), a modernização material da MEPL tem se dado baseada em três caminhos: construção nacional, compras no exterior e "engenharia reversa". Na década de 1950 a China adquiriu grandes quantidades de toda sorte de equipamentos militares soviéticos, de navios e submarinos a aeronaves e variados tipos de mísseis. A primeira metade da década de 1960 testemunhou o lançamento de uma variada gama de equipamentos que eram cópias ou desenvolvimentos daqueles modelos soviéticos anteriormente adquiridos. Ao longo da década seguinte a China passou a construir meios navais utilizando sistemas e sensores ocidentais, os quais permitiram o avanço no processo da "engenharia reversa". O programa todo foi meticulosamente planejado, passo a passo, sendo que atualmente a China é autossuficiente em todas as categorias de equipamentos de defesa.

No campo dos navios-escolta a espinha dorsal da Força de Superfície chinesa, nas décadas de 1970 e 1980, eram os destróieres da classe *Luda*, com cerca de 4.000 t de deslocamento, e as fragatas da classe *Jianghu*, com 2.000 t de deslocamento. A década de 1990 foi um período de transição, com a apresentação de uma série de variantes das mesmas classes de navios. A partir da primeira década do século XXI foram lançadas novas classes de destróieres e fragatas com o dobro do deslocamento das classes anteriores. Uma inteira nova classe de destróieres de grande tonelagem (classe *Luyang* III), com cerca de 8.000 t de deslocamento, explicita um salto na capacidade oceânica da força de superfície da MEPL. Esses navios são dotados de radares do tipo *phased array*[1] e possuem a capacidade de lançamento vertical de mísseis antiaéreos e ASCM, preenchendo a lacuna da capacidade de defesa antiaérea de área e não deixando nada a desejar em relação aos destróieres classe *Arleigh Burke* da marinha dos EUA. Já se encontra em testes o primeiro destróier da classe *Renhai*, com 13.000 t de deslocamento e avançados sistemas de combate (HOLMES; YOSHIHARA, 2018; XIAOXING, 2014).

Ainda no campo das unidades de superfície a MEPL está dando largos passos no campo dos navios de grande porte, multiplicando sua capacidade logística oceânica e de projeção de poder. Atualmente está incorporando a classe de navios de apoio logístico *Fuchi*, com deslocamento de 20.000 t, e os navios de projeção anfíbia da classe *Yuzhao*, com 25.000 t de deslocamento (XIAOXING, 2014).

Um "capítulo à parte" tem sido o rápido desenvolvimento dos navios-aeródromo chineses e sua respectiva aviação de asa fixa embarcada. Em uma década a China saiu da total inaptidão para a atual capacidade de emprego da aviação de caça e ataque a partir de navios-aeródromo. Desde a aquisição do inacabado navio-aeródromo ucraniano *Varyag* em 2002, concluído em 2012 (batizado *Liaoning*), a MEPL tem desenvolvido rapidamente a doutrina de emprego desses meios. Atualmente encontra-se em provas de mar seu primeiro navio-aeródromo nativo, o *Type* 001A, com

[1] Tecnologia de radares com antenas fixas, cujo direcionamento dos feixes de onda se dá eletronicamente, sem partes móveis.

70.000 t de deslocamento e, em construção, o *Type* 002, com cerca de 90.000 t de deslocamento e lançamento de aeronaves por meio de catapultas (os anteriores utilizam rampas na proa – *skijumps*). Ressalta-se que as aeronaves de asa fixa embarcadas são todas de fabricação chinesa, destacando-se o caça *Sheniang* J-15, variante local da aeronave russa *Sukhoi* Su-33 (HOLMES; YOSHIHARA, 2018; XIAOXING, 2014).

Segundo Chan e Rui (2019), a China pretende possuir seis navios-aeródromo até o ano de 2035. O atual navio em construção, o *Type* 002, deverá ser o último provido de propulsão convencional, sendo os demais dotados de propulsão nuclear.

No campo dos submarinos China e Rússia são os únicos países que operam, simultaneamente, unidades com propulsão convencional, diesel-elétrica (SSK[2]) e nuclear. A MEPL construiu, entre 1962 e 1984, cerca de oitenta SSK da classe *Romeo*, de projeto soviético e, derivados deste, porém já com *design* chinês, outras vinte e uma unidades da classe *Ming,* entre 1971 e 2001. "Barulhentos", indiscretos e pouco confiáveis, permitiram à MEPL o desenvolvimento da doutrina de emprego de submarinos. Os *Romeo* já não operam mais, e os últimos dezessete *Ming* estão no final da sua vida útil. Eles estão sendo substituídos por unidades muito mais capazes, da classe *Kilo*, dos quais doze unidades foram importadas da Rússia, e por uma outra, nativa e desenvolvida dela, a classe *Song*, da qual treze unidades foram até agora construídas. O mais recente desenvolvimento no campo dos SSK é a classe *Yuan*, um novo modelo aparentemente inspirado nos *Kilo*, mas dotado de um sistema de propulsão independente do ar atmosférico (AIP[3]) que lhe confere maior capacidade de discrição, tendo sido construídas vinte unidades até agora (ERICKSON *et al.*, 2007; HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

A China desenvolveu seu primeiro submarino nuclear lançador de mísseis balísticos (SLBM[4]), batizado de *Xia*, o qual entrou em serviço em 1983 e, por meio dele, efetuou com sucesso, em 1988, o lançamento submerso de um míssil balístico de médio alcance. Apesar do importante

[2] Acrônimo no idioma inglês que caracteriza os submarinos convencionais de ataque.
[3] Acrônimo no idioma inglês que significa *Air Independent Propulsion*.
[4] Acrônimo no idioma inglês que caracteriza os submarinos nucleares lançadores de mísseis balísticos.

feito o navio apresentou uma série de problemas técnicos ao longo de sua operação. Sua evolução foi a classe *Jin*, com quatro unidades hoje em serviço. A MEPL também construiu submarinos de ataque com propulsão nuclear (SSN[5]), tendo sido pioneira a classe *Han*, com cinco unidades construídas, sendo duas já descomissionadas. Sua evolução, muito mais capaz, é a classe *Shang*, em serviço atualmente com seis unidades construídas (ERICKSON *et al.*, 2007; HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Um dos grandes desenvolvimentos da BID chinesa foi sua variada gama de mísseis de diferentes tipos e capacidades, lançados de terra, de viaturas, de navios, de submarinos e de aeronaves. Para essa pesquisa despertam particular interesse, por conta do potencial estratégico que representam na guerra naval, os mísseis balísticos antinavio (ASBM[6]), lançados de terra, e a gama de mísseis de cruzeiro antinavio (ASCM), com variantes lançadas de unidades de superfície e submarinas.

Os ASBM tipo *Dong Feng* DF-21D são sistemas de mísseis balísticos cujas múltiplas ogivas de reentrada atmosférica (MIRV[7]), com cargas explosivas convencionais, podem ser direcionadas contra alvos de superfície em movimento a distâncias de até 800 MN. A inteligência estadunidense declarou o sistema inicialmente operacional no ano de 2010. Os analistas internacionais o apelidaram de *carrier killer*, pelo destrutivo potencial de atingir no mar, a longas distâncias, um grupo-tarefa nucleado em navios-aeródromo. Já os ASCM que mais têm chamado a atenção dos analistas internacionais são os YJ-18 com 290 MN de alcance, lançados pelos novos destróieres classe *Luyang* III e classe *Renhai*, e pelos submarinos classe *Song*, *Yuan* e *Shang*, e os YJ-12, com 120 MN lançados pelos submarinos classe *Kilo.* Ambos os ASCM citados são supersônicos na sua fase final de ataque, dificultando muito a defesa antiaérea (EUA, 2019b).

---

[5] Acrônimo no idioma inglês que caracteriza os submarinos nucleares de ataque.
[6] Acrônimo no idioma inglês que significa *Anti-Ship Ballistic Missile*.
[7] Acrônimo no idioma inglês que significa *Multiple Independently Targetable Reentry Vehicle*.

A capacidade de manobra das ogivas de reentrada aumenta as chances de sobrevivência delas contra as defesas antiaéreas, bem como as tornam capazes de atingir alvos em movimento no mar podendo, hipoteticamente, integrar uma sequência de ataques em camadas por meio de submarinos, aeronaves e unidades de superfície, disparando uma grande quantidade e variedade de ASCM, torpedos e mesmo canhões, saturando as defesas inimigas.

O emprego desses modernos sistemas de armas, incluindo os mísseis citados no parágrafo anterior, exige uma elevada e confiável capacidade de comando, controle, comunicações, computadores, inteligência, vigilância e reconhecimento (C4ISR[8]). Essa foi uma limitação que perdurou durante as décadas de 1980 e 1990, retardando o estabelecimento definitivo da estratégia *near-seas active defense* e o avanço para a *far-seas protection* (LI, 2011).

A China fez progressos substanciais no desenvolvimento de sistemas de vigilância, navegação e orientação baseados em satélites, de sistemas de alerta e controle aerotransportados (AWACS[9]) e de sistemas terrestres baseados em radares além do horizonte (OTH-R[10]), esses atualmente apresentando alcances da ordem de 3.000 km. Tais sistemas melhoraram as capacidades operacionais das plataformas da MEPL, fornecendo recursos para a detecção e o rastreamento de alvos, para a navegação e a orientação de armas e para as telecomunicações. A disponibilidade dessas tecnologias pode ser atribuída a várias fontes. O governo central investiu pesadamente em P&D, em ciências básicas e tecnológicas e em áreas como informação, automação, novos materiais e espaço (DORNELLES, 2014; HOLMES, YOSHIHARA, 2018).

Assim, a determinação do nível político de desenvolver uma BID autóctone forte e independente foi materializada por um intensivo investimento em P&D. Na medida em que o desenvolvimento econômico proporcionou recursos financeiros os resultados foram sendo paulatinamente alcançados, garantindo à MEPL capacidades essenciais para a evolução de sua Estratégia Naval,

---

[8] Acrônimo no idioma inglês que significa *Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance*.
[9] Acrônimo no idioma inglês que significa *Airborne Warning and Control System*.
[10] Acrônimo no idioma inglês que significa *Over-The-Horizon Radar*.

conforme havia sido planejada, e avançando na reformulação das suas tarefas e na sua área e dimensão de atuação. É importante pontuar, porém, que a China, ao utilizar amplamente a "engenharia reversa" como método de desenvolvimento tecnológico violou diversas patentes internacionais, tendo sofrido severas críticas de outros países além de ter sua imagem "arranhada" na comunidade internacional.

2 O Brasil

A PND, no seu Objetivo Nacional de Defesa nº 7, orienta a promover a autonomia produtiva e tecnológica do País na área de defesa, sobretudo no que diz respeito às tecnologias críticas, referindo-se, adicionalmente, à qualificação do capital humano assim como ao desenvolvimento da BID e de produtos de emprego dual (civil e militar). O fomento a uma indústria nacional de defesa é, também, um incentivo ao crescimento econômico na medida em que gera empregos diretos e indiretos e desenvolve produtos que serão úteis ao setor civil. Assim, investir em defesa significa garantir a soberania, promover o desenvolvimento científico e tecnológico e estimular o crescimento do País (BRASIL, 2016c).

Por sua vez a END estabelece, entre as estratégias de Defesa presentes no documento, a de número dezesseis que determina o fortalecimento da área de Ciência e Tecnologia de Defesa (CT&I) visando ao seu desenvolvimento e solidez e promovendo a absorção, por parte da cadeia produtiva, de conhecimentos indispensáveis à redução gradativa da dependência de tecnologia externa. Os projetos de pesquisa devem ser, preferencialmente, conduzidos conjuntamente pelas instituições de tecnologia das três Forças singulares. Projetos comuns a mais de uma Força devem ter seus esforços integrados, definindo-se para cada um deles um polo integrador (BRASIL, 2016a).

A MB, por sua vez, editou em 2017 sua Estratégia de Ciência, Tecnologia e Inovação, a qual tem como um dos propósitos o de alinhar as atividades de CT&I da MB com as orientações

emanadas pelos documentos condicionantes de alto nível. O documento enumera, ainda, diversos desafios tecnológicos a serem enfrentados pela Marinha, dos quais se destacam a busca pelo domínio científico e tecnológico na construção e na operação de submarinos com propulsão nuclear e no monitoramento e no controle das AJB e demais áreas marítimas de interesse. Um detalhe importante é que a referida estratégia se baseia no conceito da "Tríplice Hélice", que prevê, em todas as fases do desenvolvimento, a integração entre as instituições governamentais, a academia e as universidades e a indústria (BRASIL, 2017b). Nesse contexto contata-se que existe uma orientação, desde o nível político, de um caminho a ser trilhado que prioriza os esforços e procura aproveitar-se do ciclo virtuoso entre defesa e desenvolvimento com o intuito de fomentar as tecnologias nacionais.

Desde as suas primeiras versões a END introduziu o conceito dos Projetos Estratégicos[11] das FFAA, iniciativas prioritárias que contariam com aportes financeiros para sua execução continuada. Entre os projetos em andamento cabe destacar os seguintes: no âmbito da MB, o Programa Nuclear da Marinha (PNM) e o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) que, juntos, dotarão a Marinha de modernos submarinos convencionais e de propulsão nuclear (elevando a MB a um outro patamar de mobilidade estratégica), e o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que deverá dotar o País da capacidade de monitoramento, comando e controle num vasto espaço marítimo. No âmbito da Aeronáutica o Programa FX-2 (aeronave de combate multimissão *Gripen*) e o Programa Estratégico de Sistemas Espaciais (PESE), que dotará o Brasil de satélites de comunicações, de sensoriamento remoto e de determinação de coordenadas geográficas. No âmbito do EB, apesar de não constar no rol de Projetos Estratégicos, o Programa Astros 2020, que está desenvolvendo baterias móveis de lançadores de mísseis e foguetes, entre estes o míssil de cruzeiro de médio alcance AV-MTC[12], que alcança distâncias superiores a 300 km. Um produto em desenvolvimento pela BID do Brasil e que já despertou o interesse da MB para

[11] Disponível em: https://www.defesa.gov.br/index.php/industria-de-defesa/paed/projetos-estrategicos. Acesso em: 18 jul. 2019.

[12] Disponível em: https://www.avibras.com.br/site/nossos-produtos-e-servicos/sistemas-de-defesa/av-mtc.html. Acesso em: 18 jul. 2019.

emprego no âmbito do SisGAAz é o radar fixo além do horizonte (OTH-R), da empresa IACIT Soluções Tecnológicas[13], de São José dos Campos (SP), com um alcance de cerca de cerca de 300 km.

Cabe ressaltar que todos os projetos enumerados no parágrafo anterior já se encontravam em andamento quando do advento da primeira versão da END, em 2008, não estando, na sua concepção, dentro do conceito de alinhamento de necessidades integradas entre as FFAA. De acordo com informações[14] do Chefe do EMCFA, o Tenente-Brigadeiro do Ar Raul Botelho, foi criado um Grupo de Trabalho sob coordenação daquele Estado-Maior com o propósito de desenvolver e aplicar a metodologia de Planejamento Baseado em Capacidades (PBC), ainda em andamento. Quando concluído o trabalho deverá resultar em um rol de capacidades militares necessárias às FFAA para o cumprimento, principalmente de forma conjunta, de sua destinação constitucional. Essas futuras capacidades militares a serem definidas poderão interferir na configuração dos Projetos Estratégicos já em andamento ou sugerir outros. Os referidos projetos, novos ou não, comporão então o Plano de Articulação e Equipamento das FFAA[15] (PAED), por meio do qual a política de compras governamentais no setor de defesa ganha o poder de organizar a demanda e, assim, fortalecer a cadeia produtiva de bens industriais e de serviços.

[13] Radar OTH 0100. Disponível em: http://iacit.com.br/pt-br/oth-0100-seguranca-alem-do-horizonte. Acesso em: 19 jul. 2019.
[14] Em palestra ao Curso Superior de Defesa (CSD), na Escola Superior de Guerra (ESG), em 11 mar. 2019.
[15] Disponível em: https://www.defesa.gov.br/industria-de-defesa/paed/projetos-estrategicos. Acesso em: 19 jul. 2019.

APÊNDICE E – Ilustrações

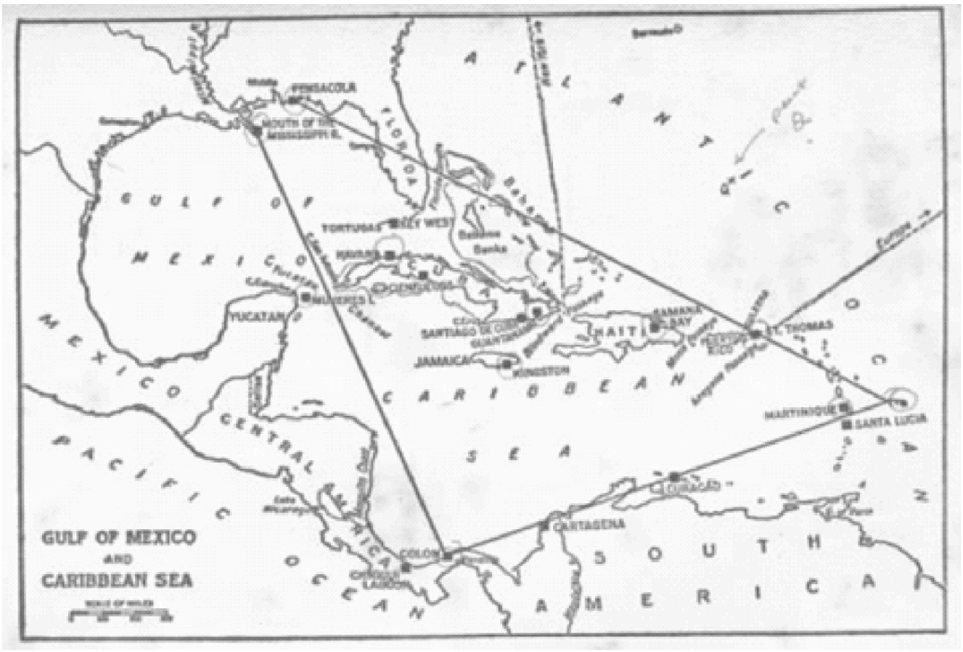


FIGURA 1 – A "Teoria dos Triângulos" de Mahan - o Triângulo do Caribe.
Mahan afirmava que seria fundamental para os EUA o controle do Caribe, em especial o Panamá, Santa Lucia e foz do rio Mississipi, pontos focais que formavam um triângulo geopolítico, chamado de "triangulo do Caribe". Assim, Cuba, Jamaica e o Panamá eram considerados pontos estratégicos. Cuba estaria na posição central do triângulo e a Jamaica teria boa posição geopolítica no Caribe. Quem dominasse Cuba, dominaria o Golfo do México. Quem controlasse o Caribe, controlaria as linhas de comunicação entre os oceanos Pacífico e Atlântico (ALMEIDA, 2010).
Fonte: VIOLANTE, 2015, p. 231.

a)

b)

c)

FIGURA 2 – Mapas demonstrativos dos territórios, respectivamente, das dinastias a) *Sòng*; b) *Yuán*; *e* c) *Míng*.
Fonte: http://archive.artsmia.org/art-of-asia/history/maps.cfm. Acesso em 30 abr. 2019.

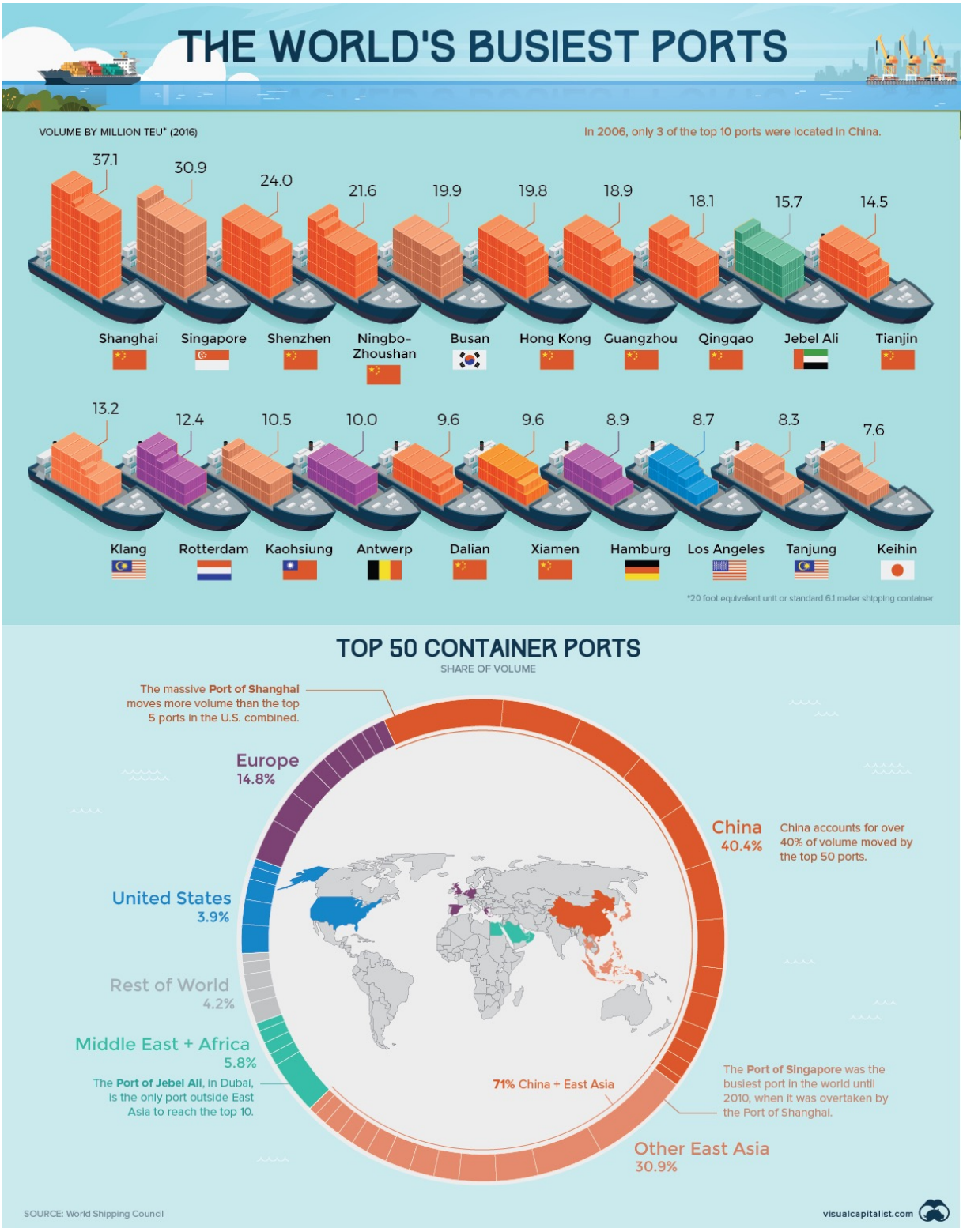


FIGURA 3 – Infográfico demonstrativo dos cinquenta portos mais movimentados do mundo.
Destaca-se, na parte da ilustração, a participação de sete portos chineses entre os dez mais movimentados e, na parte inferior, a participação chinesa de cerca de 40% na movimentação total dos portos que ocupam as cinquenta primeiras posições.

Fonte: https://www.visualcapitalist.com/worlds-busiest-ports/. Acesso em: 30 jun. 2019.

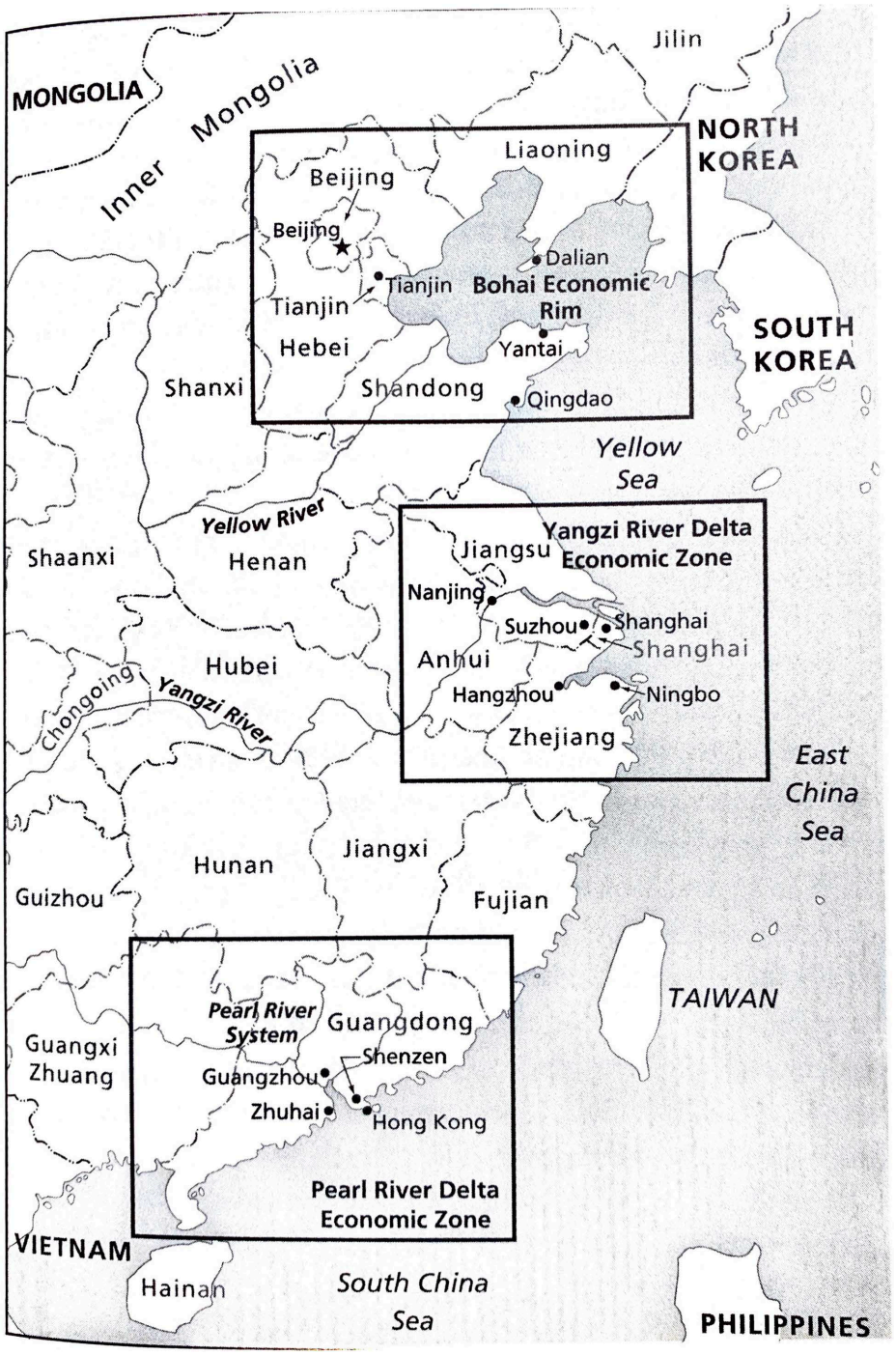


FIGURA 4 – Os três principais polos portuários da China, na atualidade.
Ao sul, no delta do rio Pérola (PRD – *Pearl River Delta*), ao leste, no delta do rio *Yangtzé* (YRD – *Yangtzé River Delta*), e, ao norte, o Arco Econômico de *Bohai*, nas proximidades do eixo *Beijing -Tianjin-Hebei*.
Fonte: HOLMES; YOSHIHARA, 2018, p.55.

FIGURA 5 – Estreitos e passagens pelos quais o tráfego marítimo precisa atravessar de e para a China.
Os acessos ao norte, para os oceanos Pacífico e Ártico, ao leste, para o Mar das Filipinas e oceano Pacífico, e, ao sul, para o Mar do Sul da China e oceano Índico.
Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

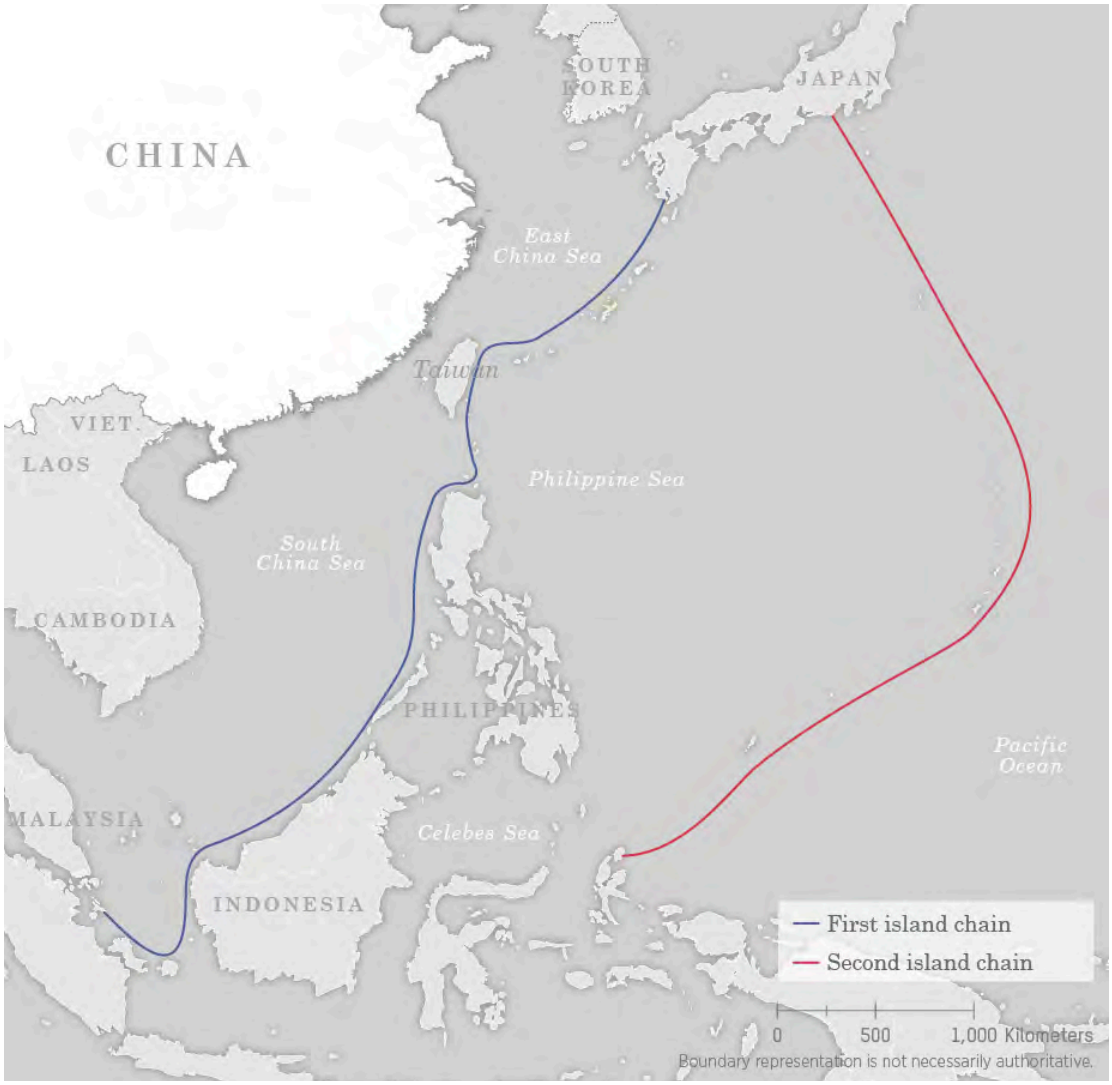
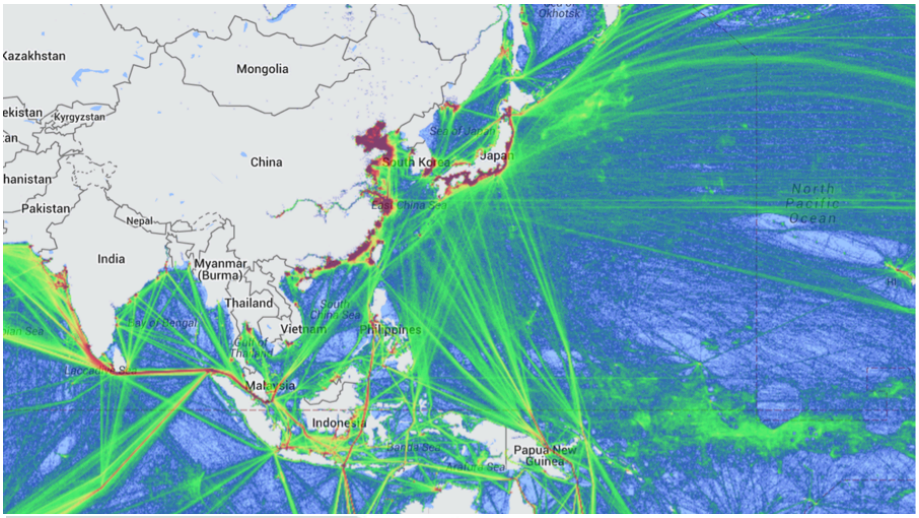


FIGURA 6 – Linhas ilustrando os conceitos de "Primeira Cadeia de Ilhas" (linha azul) e "Segunda Cadeia de Ilhas" (linha vermelha).
Fonte: EUA, 2019b.

a)



b)

c)

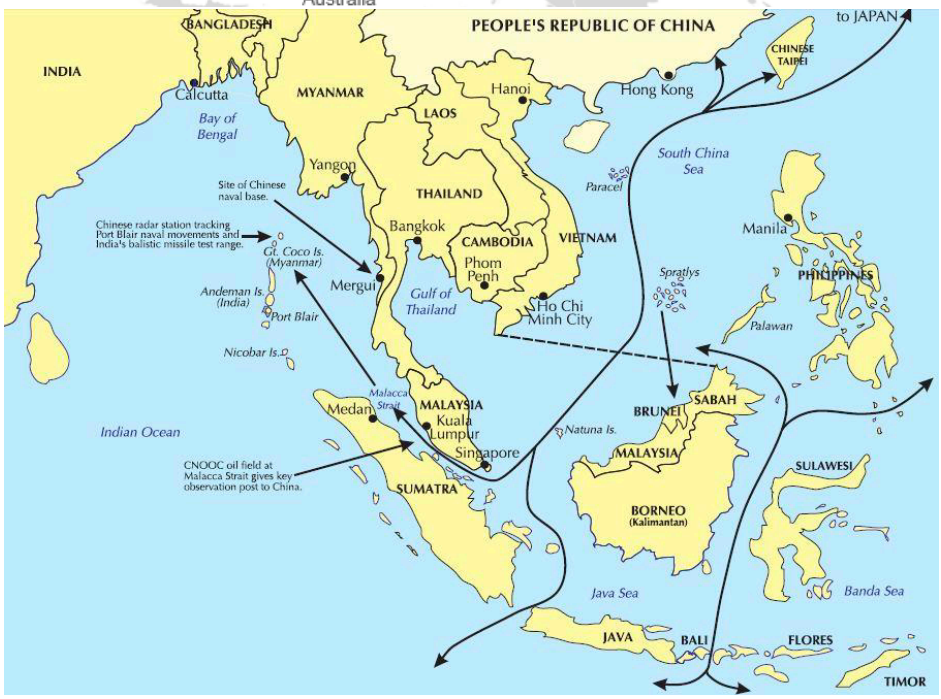


FIGURA 7 – Três representações das LCM no entorno estratégico da China.
a) Densidade do tráfego marítimo na região; b) Fluxo do transporte de petróleo e derivados, destacando-se a passagem pelo Estreito de *Malaca*; e c) Estreitos e passagens entre Mar do Sul da China e o oceano Índico.
Fonte: a) https://thediplomat.com/wp-content/uploads/2015/12/thediplomat_2015-12-09_05-01-53.png;
b) https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10671; e c) ANDERSEN; PERRY, 2017.

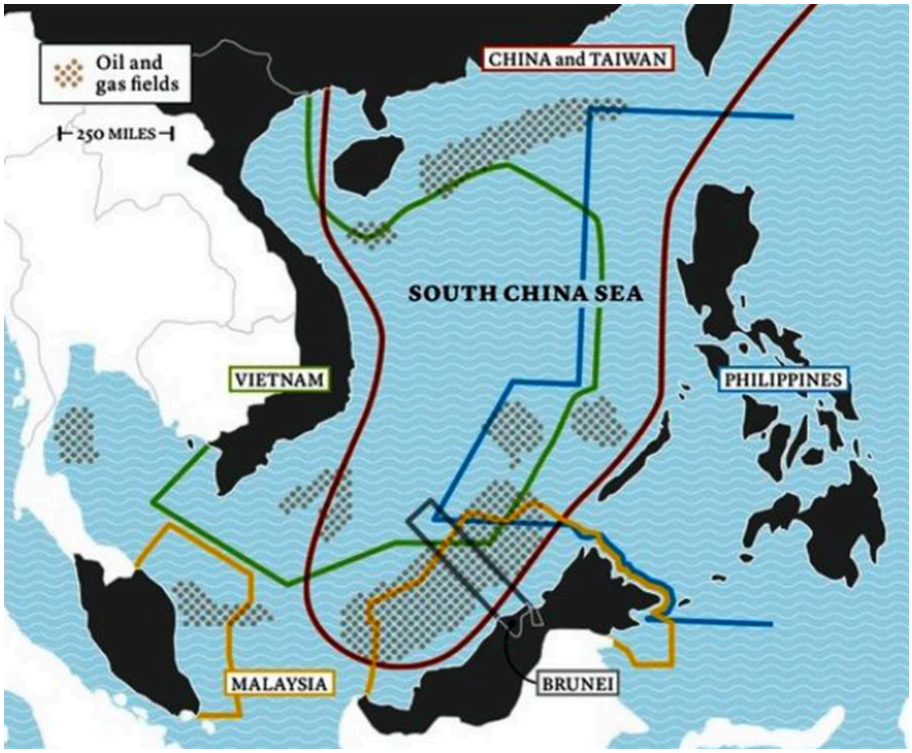


FIGURA 8 – Campos de explotação de petróleo e gás natural, no Mar do Sul da China.
Fonte: ANDERSEN e PERRY, 2017.

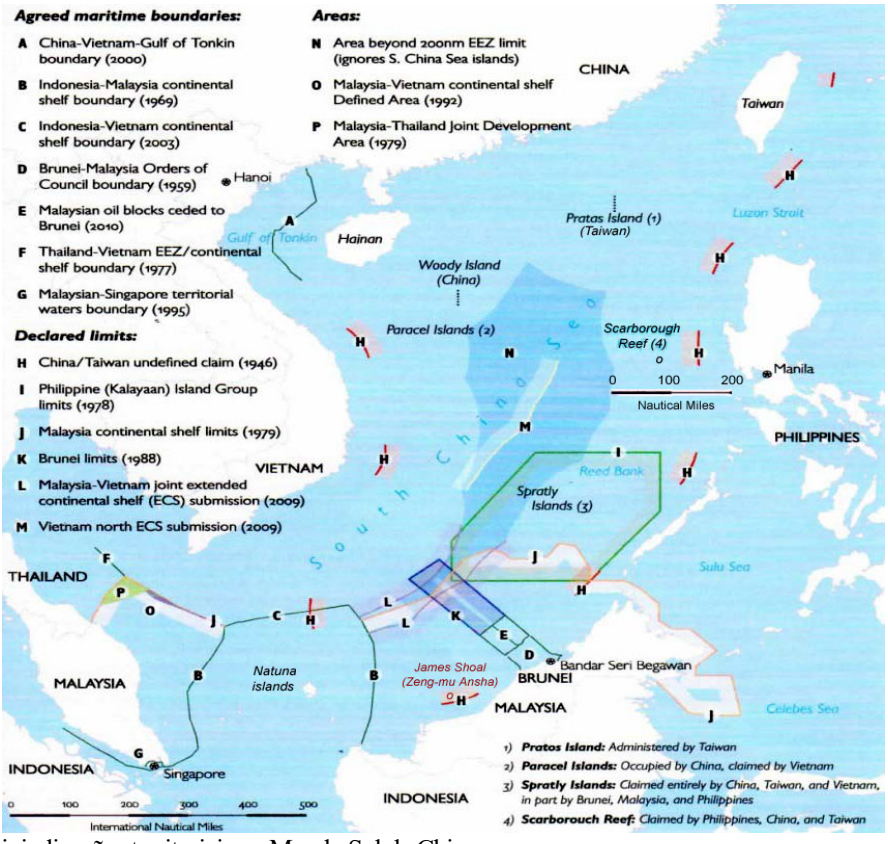


FIGURA 9 – Reivindicações territoriais no Mar do Sul da China.
Representadas a "Linha dos Nove Traços" e destacadas as regiões das Ilhas *Paracel* e *Spratly*.
Fonte: U.S. *Department of Defense's Annual Report on China to Congress*, 2012.

FIGURA 10 – Mapa que mostra as rotas terrestre e marítima ("Rota Marítima da Seda"), componentes da estratégia *One Belt, One Road*.
Fonte: https://brasil.elpais.com/brasil/2014/12/19/economia/1419009258_040938.html.

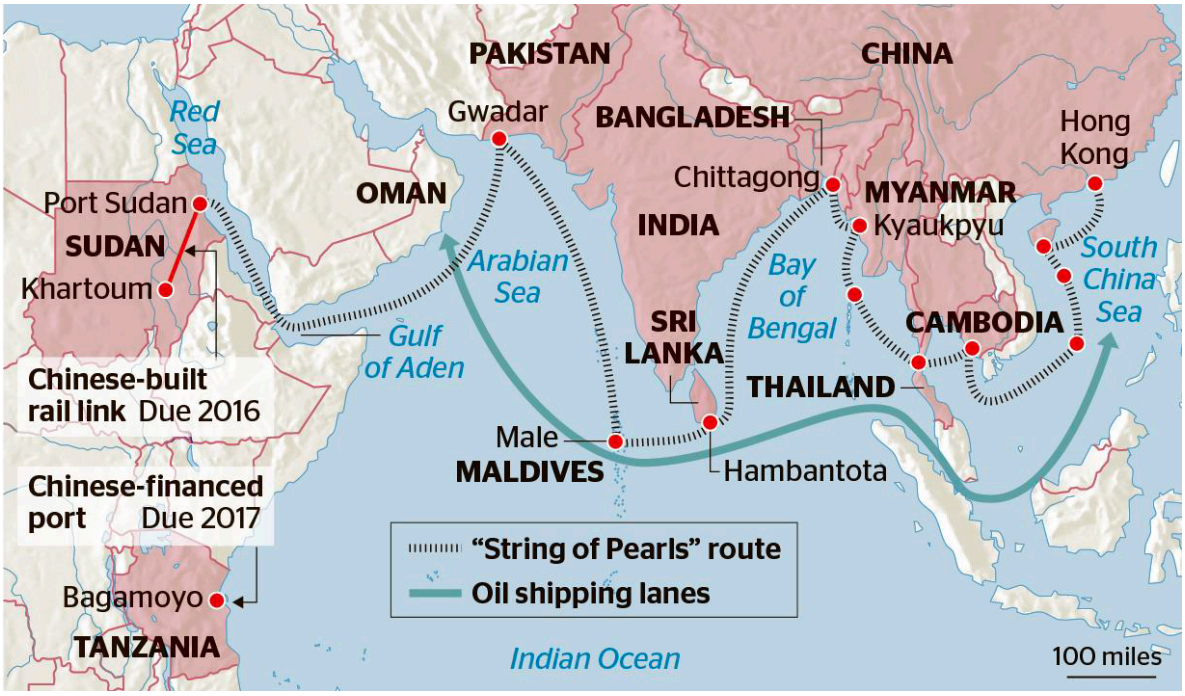


FIGURA 11 – Mapa do oceano Índico e parte do Mar do Sul da China.
Representação do "colar de pérolas" chinês (linha tracejada), com suas rotas, portos e bases de apoio em terra, e a coincidência com as rotas que transportam o fluxo de petróleo que abastece a China.
Fonte: ANDERSEN e PERRY, 2017.

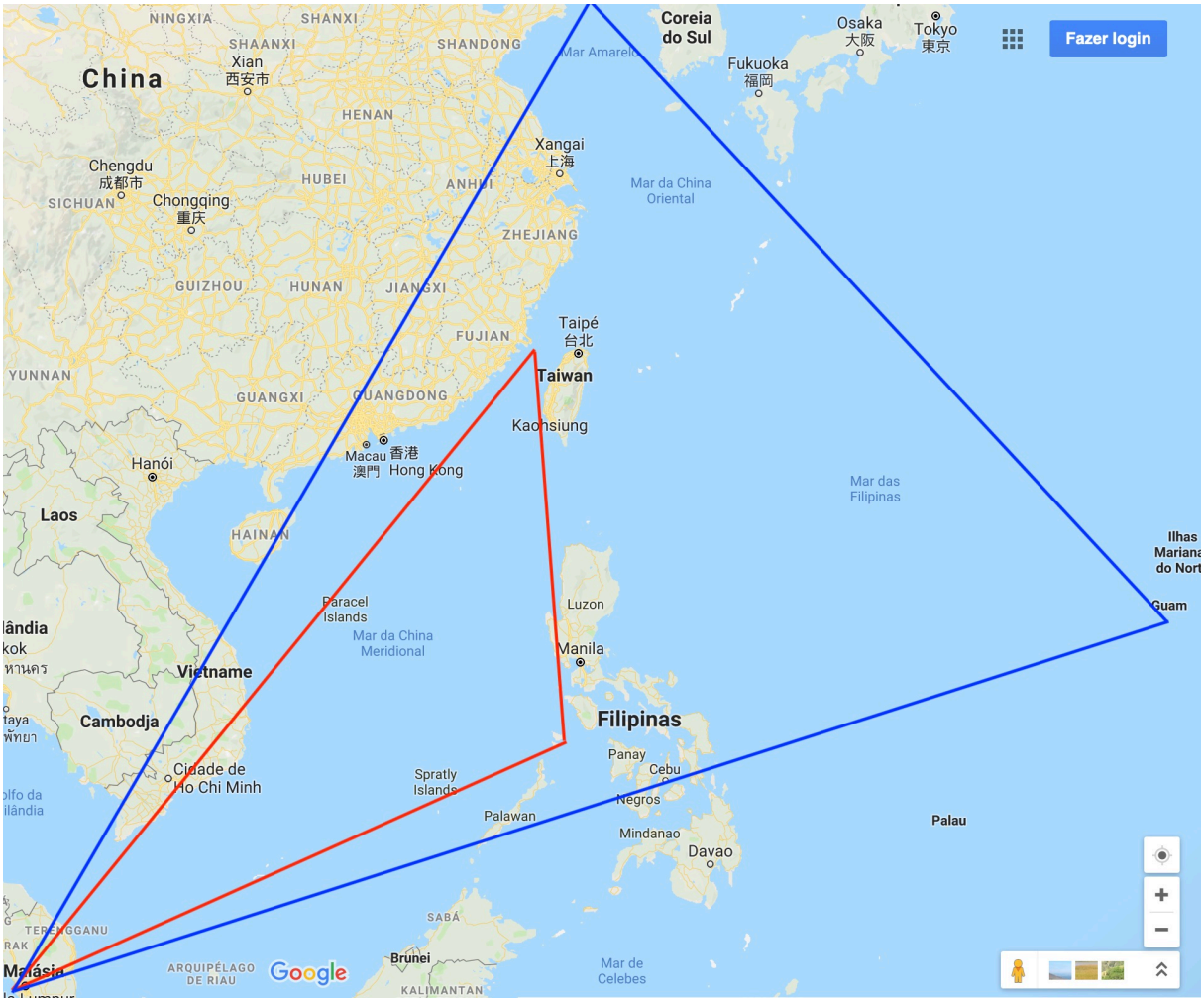


FIGURA 12 – "Teoria dos Triângulos" de Mahan aplicada ao Mar do Sul e do Leste da China e ao Mar das Filipinas.
Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

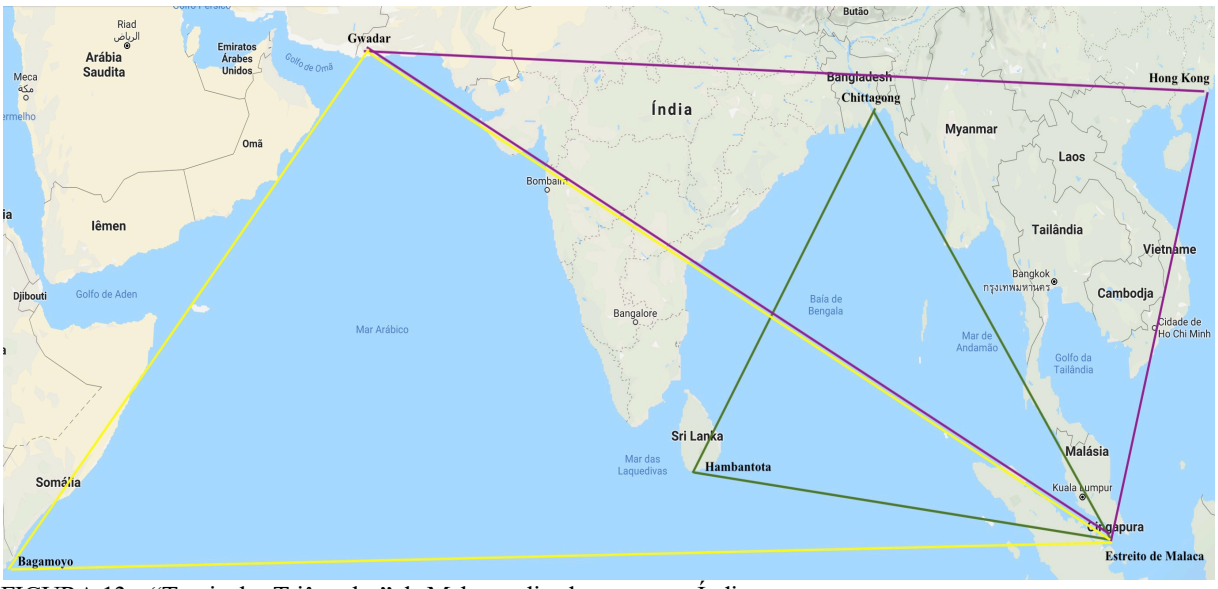


FIGURA 13 – "Teoria dos Triângulos" de Mahan aplicada ao oceano Índico.
Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

FIGURA 14 – Conceituação geográfica das estratégias *near-seas active defense* e *far-seas protection*, idealizadas pelo Almirante Liu Huaqing.
Fonte: EUA, 2019b.

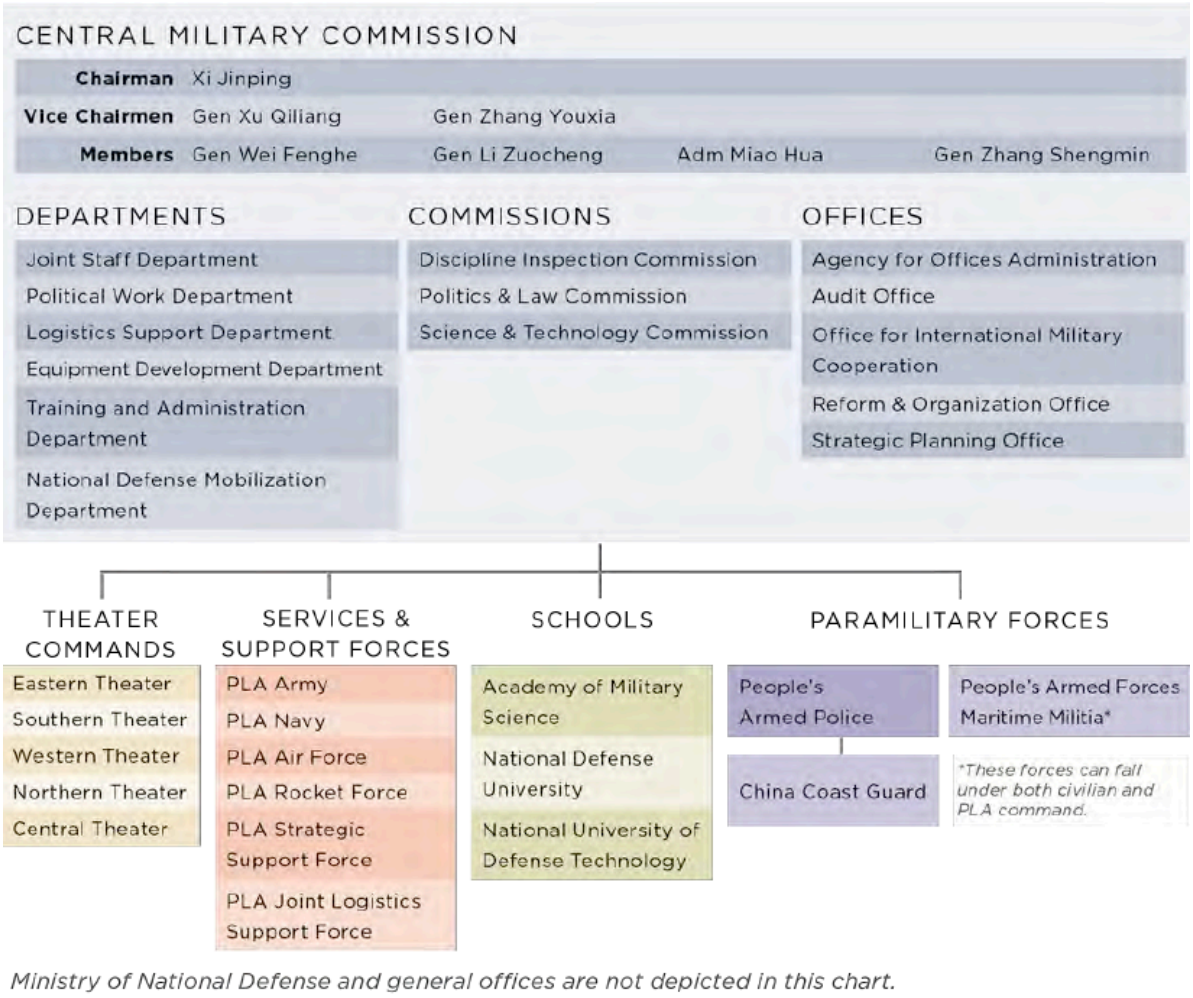


FIGURA 15 - Organograma simplificado da atual estrutura das FFAA da China.
Destacam-se os Comandos Conjuntos dos Teatros de Operações (à esquerda) e a Força Conjunta de Apoio Logístico (uma dos "serviços" do EPL), principais mudanças introduzidas pelo *White Paper* de 2015.
Fonte: EUA, 2019b.

Operational focus of theatre commands

Northern	Korean peninsula, Russia
Central	Security of Beijing, strategic reserve
Eastern	Taiwan, Japan, East China Sea
Southern	South-East Asia, South China Sea
Western	Central Asia, India, terrorism in Xinjiang

Source: IISS

The Economist

FIGURA 16 – Mapa com as áreas geográficas de responsabilidade dos cinco Comandos Conjuntos estabelecidos na Estratégia Militar da China de 2015.

Fonte: https://www.economist.com/china/2019/06/27/xi-jinping-wants-chinas-armed-forces-to-be-world-class-by-2050. Acesso em: 30 jun. 2019.

FIGURA 17 - Mapa com a localização geográfica e composição de cada uma das três Esquadras da MEPL.
Fonte: EUA, 2019b.

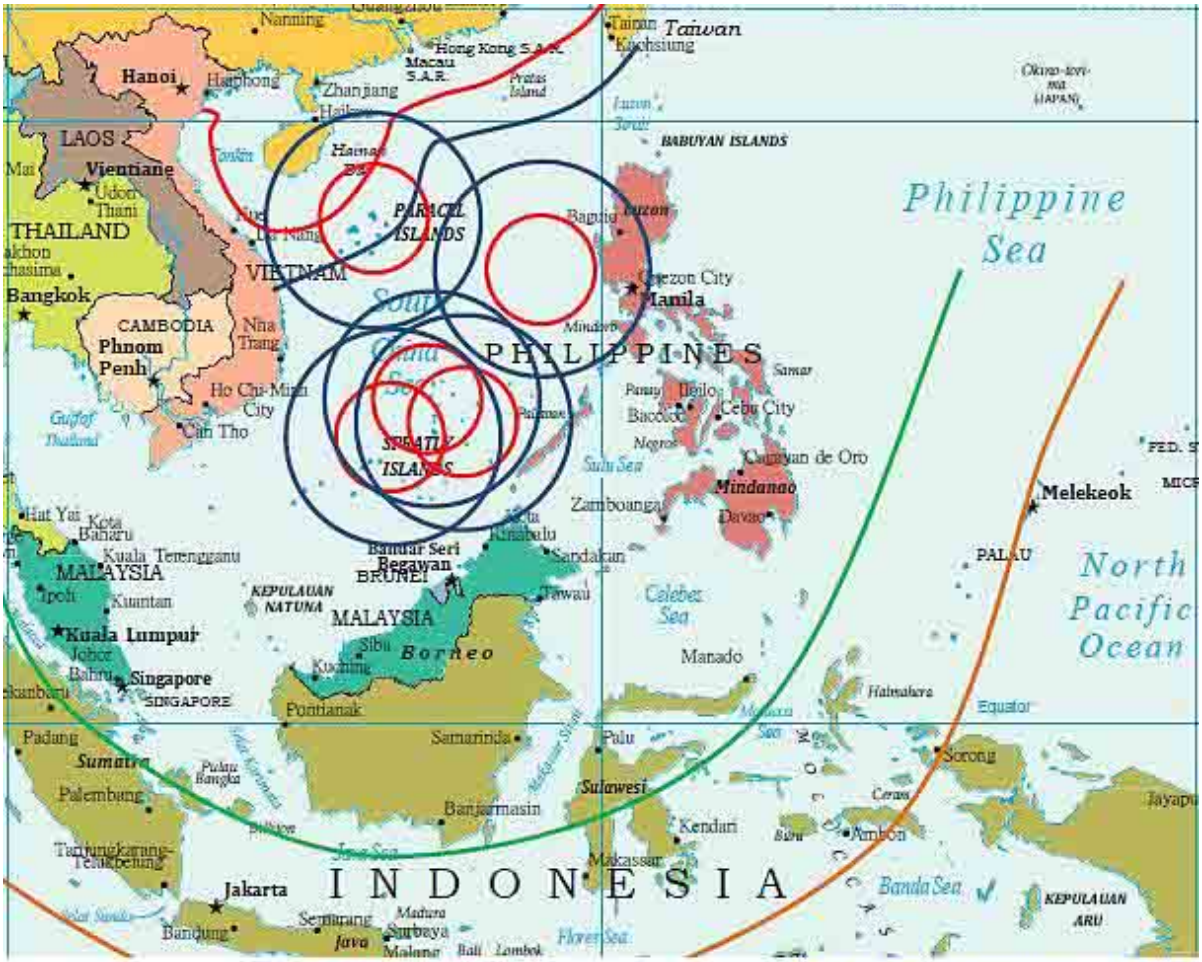


Figure 1: Potential range of HQ-9 SAM (200km), YJ-62 ASCM (400km), DF-21 MRBM (1,550km) and CJ-10 LACM (2,200km) when placed on disputed islands in the South China Sea (Fiery Cross Reef, Subi Reef,

FIGURA 18 – Cobertura de mísseis antiaéreos (SAM), de cruzeiro antinavio (ASCM) e balísticos antinavio (ASBM), instalados no litoral e em Ilhas do Mar do Sul da China.

Fonte: FRAVEL, 2019.

FIGURA 19 – Representação geográfica da cobertura dos radares e do alcance das aeronaves de caça, a partir de ilhas do Mar do Sul da China.
Fonte: ANDERSEN; PERRY, 2017.

MAP 3—China's Anti-access Strategy
Adaptation by Chris Robinson based on Center for Strategic and Budgetary Assessments (CSBA) images used with permission.

FIGURA 20 – Representação geográfica sintética da estratégia "maça assassina" da China, de negação de acesso. Podem ser observados os componentes do sistema, sensores e sistemas de armas, baseados em terra e no mar, bem como a linha que delimita o alcance que cobre praticamente toda a área compreendida no interior da Segunda Cadeia de Ilhas.
Fonte: HOLMES; YOSHIHARA, 2018.

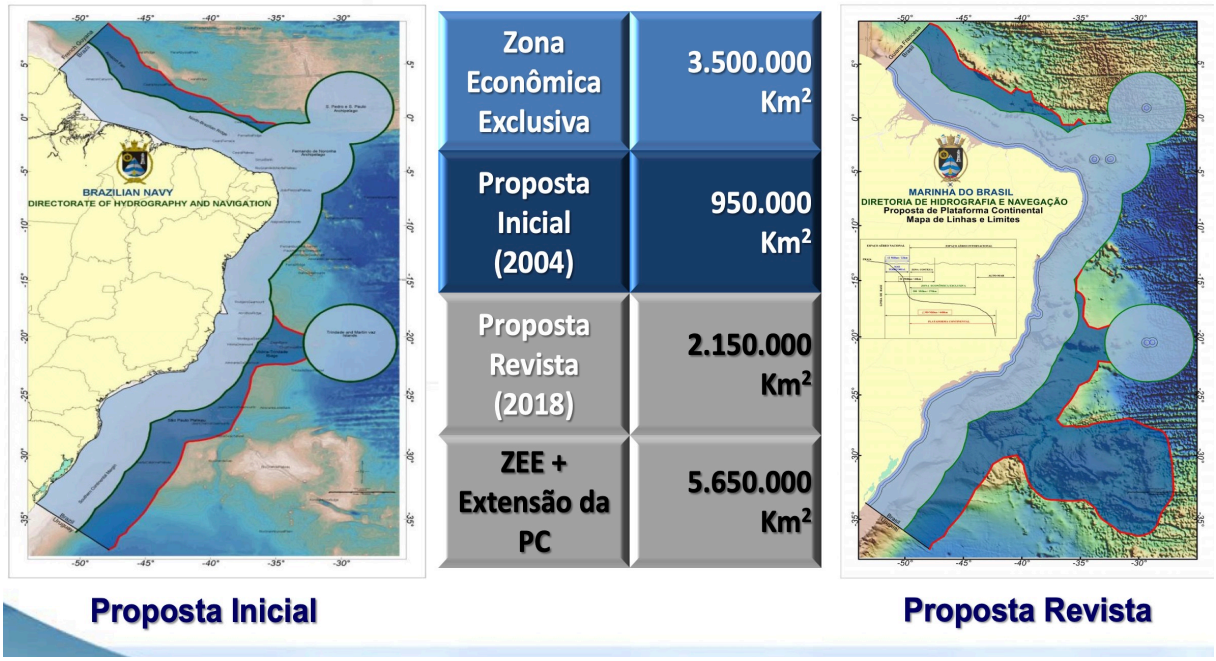


FIGURA 21 – Representação da Amazônia Azul (AJB marítimas) e os respectivos pleitos junto à CLPC da ONU.
As áreas em azul escuro representam as submissões que pleiteiam a extensão da Plataforma Continental do Brasil, junto àquela comissão, sendo que a tabela central apresenta as totalizações das áreas envolvidas. A imagem da direita apresenta a inclusão da ERG.
Fonte: Apresentação do Secretário Geral da Marinha ao CPEM em 19 jun. 2019.

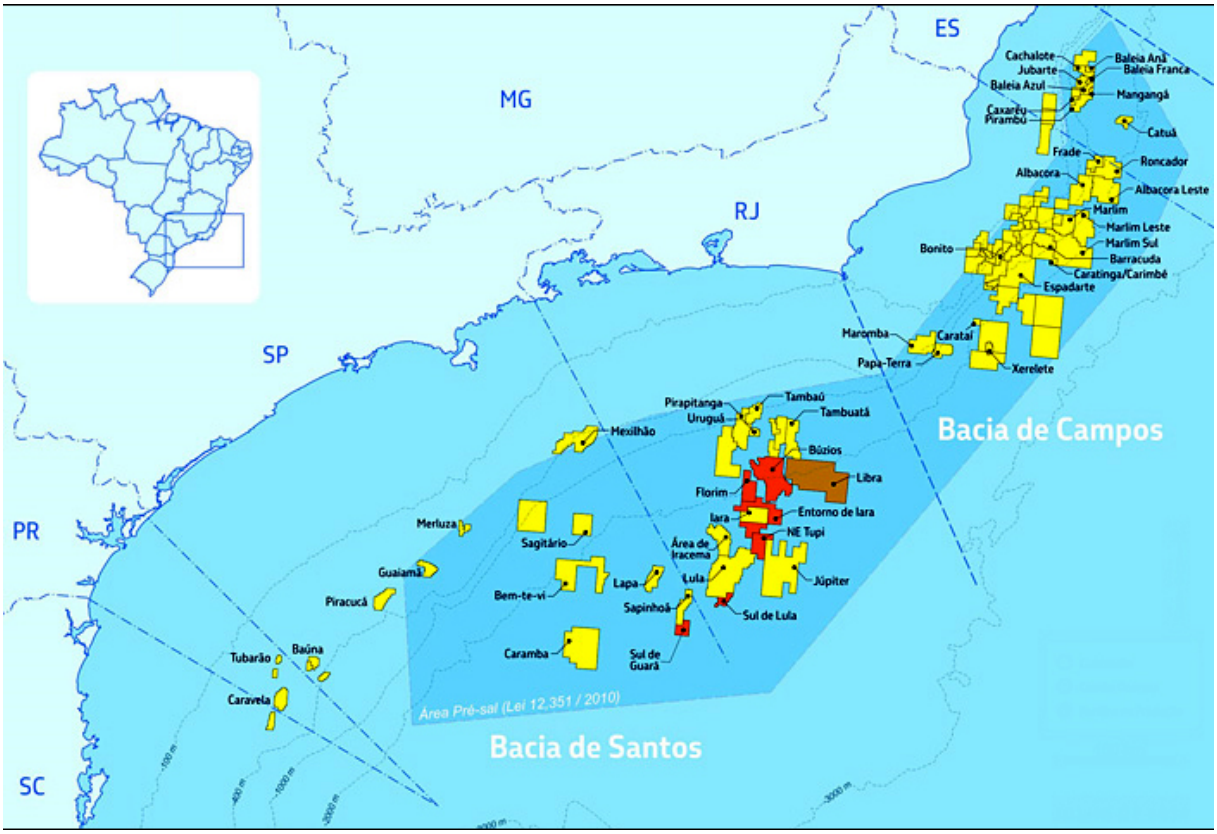


FIGURA 22 – Representação geográfica das principais áreas de produção de petróleo e gás natural.
A figura ilustra os campos de exploração nas bacias de Campos (RJ) e Santos (SP), incluindo as áreas de exploração no pré-sal.
Fonte: https://marsemfim.com.br/wp-content/uploads/2018/02/B-de-C-.jpg. Acesso em: 11 jul. 2019.

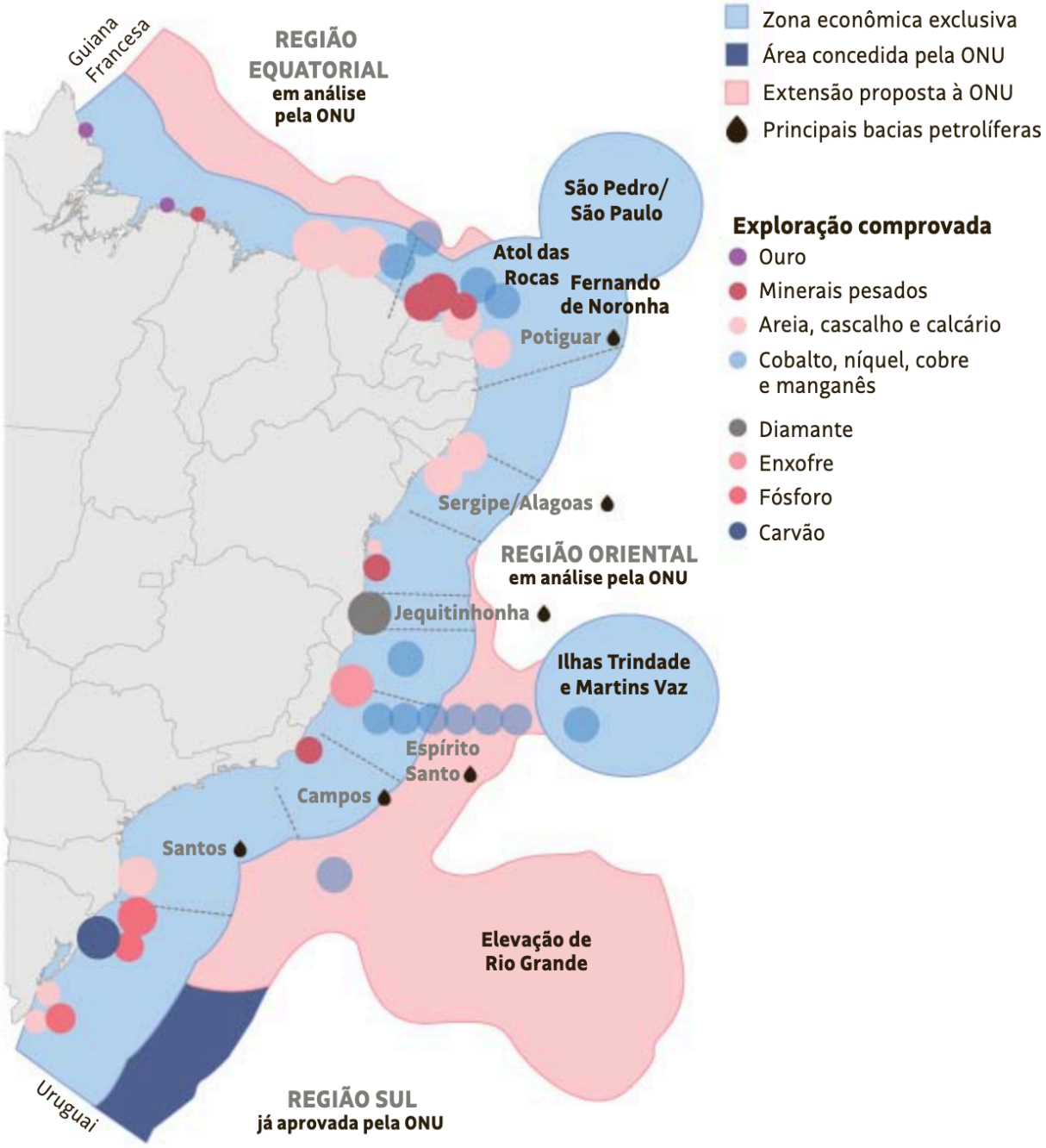


FIGURA 23 – Mapa ilustrativo da distribuição geográfica dos recursos minerais, petróleo e gás ao longo da Amazônia Azul.
Fonte: GIELOW, 2019.

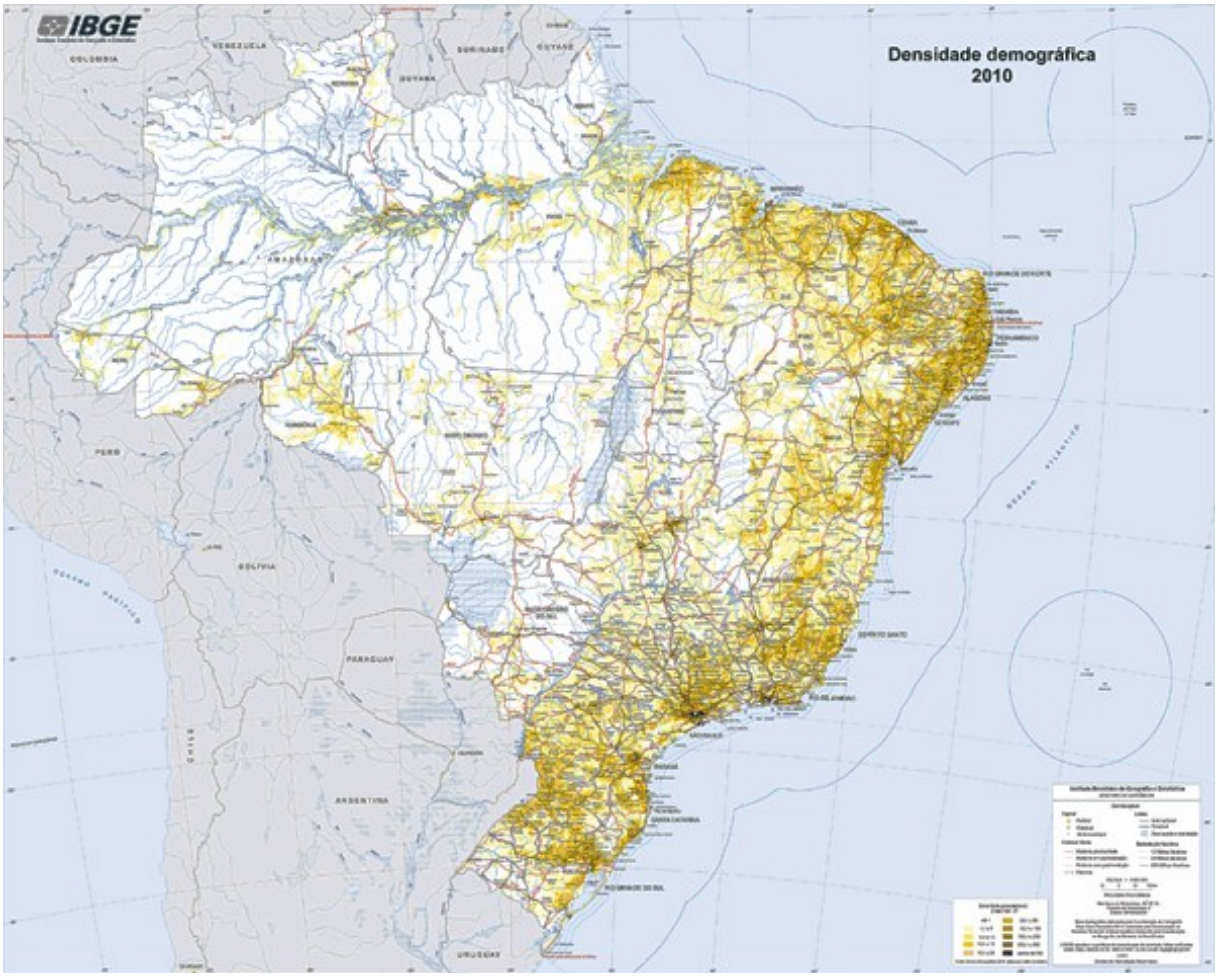
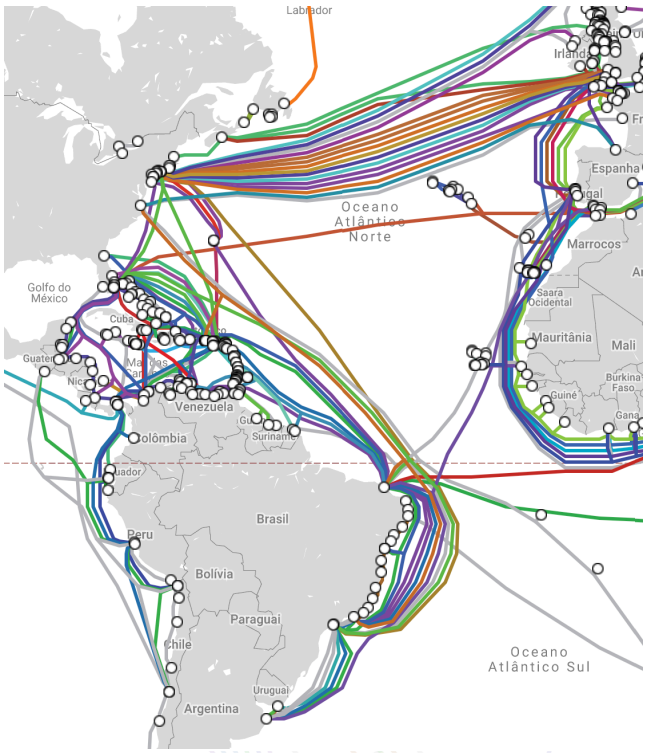


FIGURA 24 – Mapa demonstrativo da densidade demográfica brasileira.
Observa-se a maciça concentração populacional nas proximidades do litoral.
Fonte:http://www.brasil.gov.br/governo/2013/10/ibge-lanca-mapa-de-densidade-demografica-de-2010?TSPD_101_R0=789b2613f9b1fb159f1bcfc288fef7a4l7p000000000000000058f020bfffff000000000000000000000000005d27b29100ca3708ce08282a9212ab2000cd7f97b6964685811308 80befde74ce029f8ed96cf21648420984f236bfdbc9e085239a1250a28006581760ec5ed60ab4a7c6e72e7df1d772f3f703b251f71bfa143455b5966c38941aa37e85b5b4169. Acesso em: 11 jul. 2019.

a)



b)

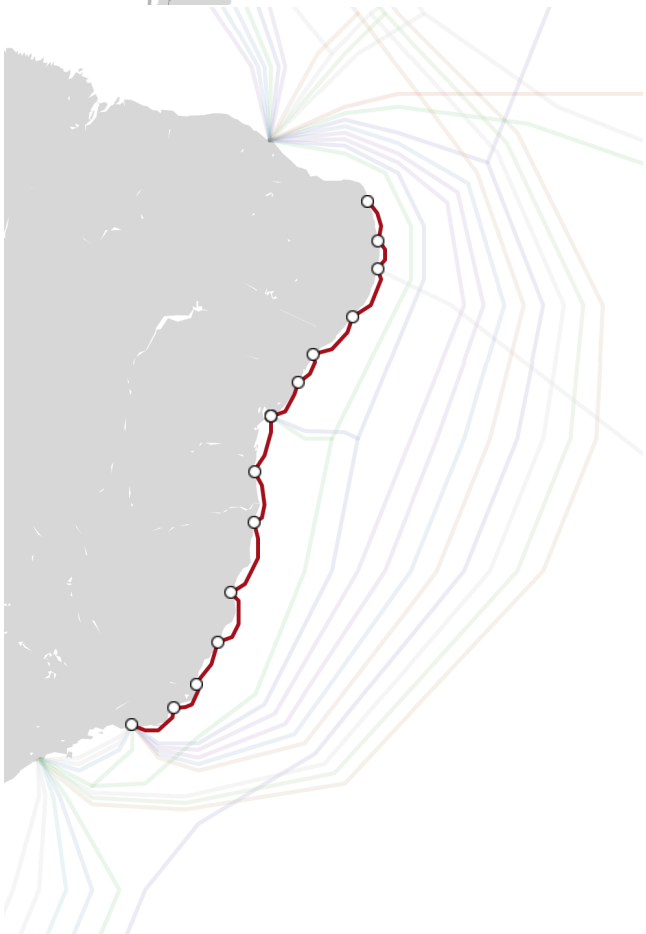


FIGURA 25 – Mapas demonstrativos do posicionamento dos cabos submarinos de comunicações.
a) rede de cabos submarinos que conectam o Brasil aos continentes africano, europeu e norte-americano;
b) cabos submarinos que conectam grandes cidades litorâneas do país (cabo *Brazilian Festoon*, pertencente à EMBRATEL).
Fonte: https://www.submarinecablemap.com. Acesso em: 11 jul. 2019.

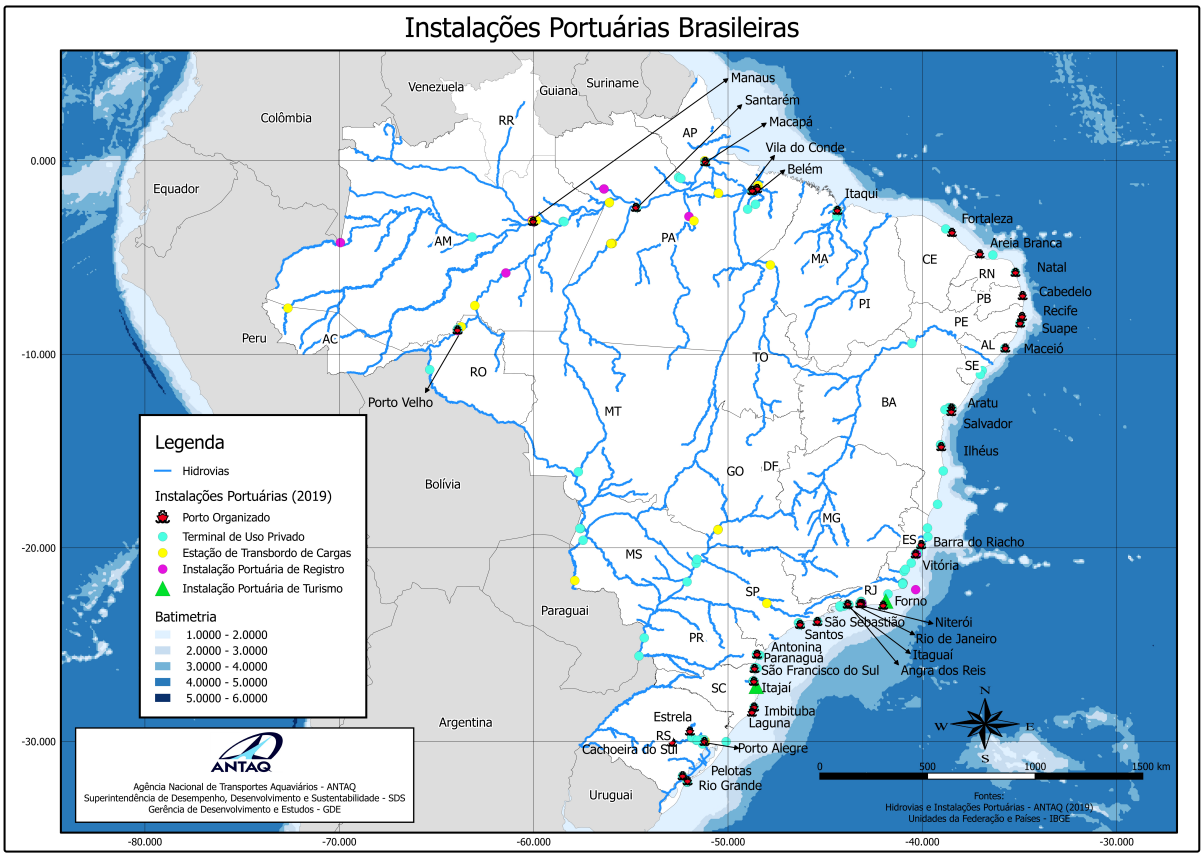


FIGURA 26 – Mapa com a localização geográfica dos Portos Organizados e Terminais de Uso Privado no Brasil.
Fonte: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/03/Mapa4.pdf.

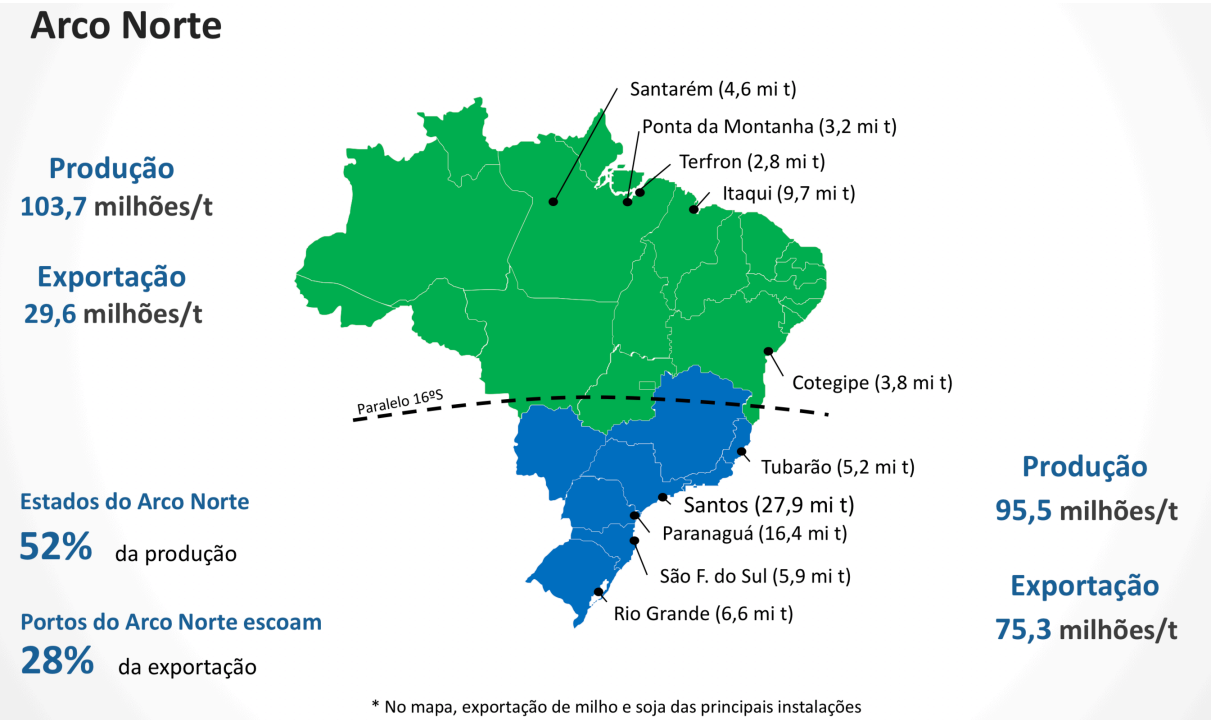
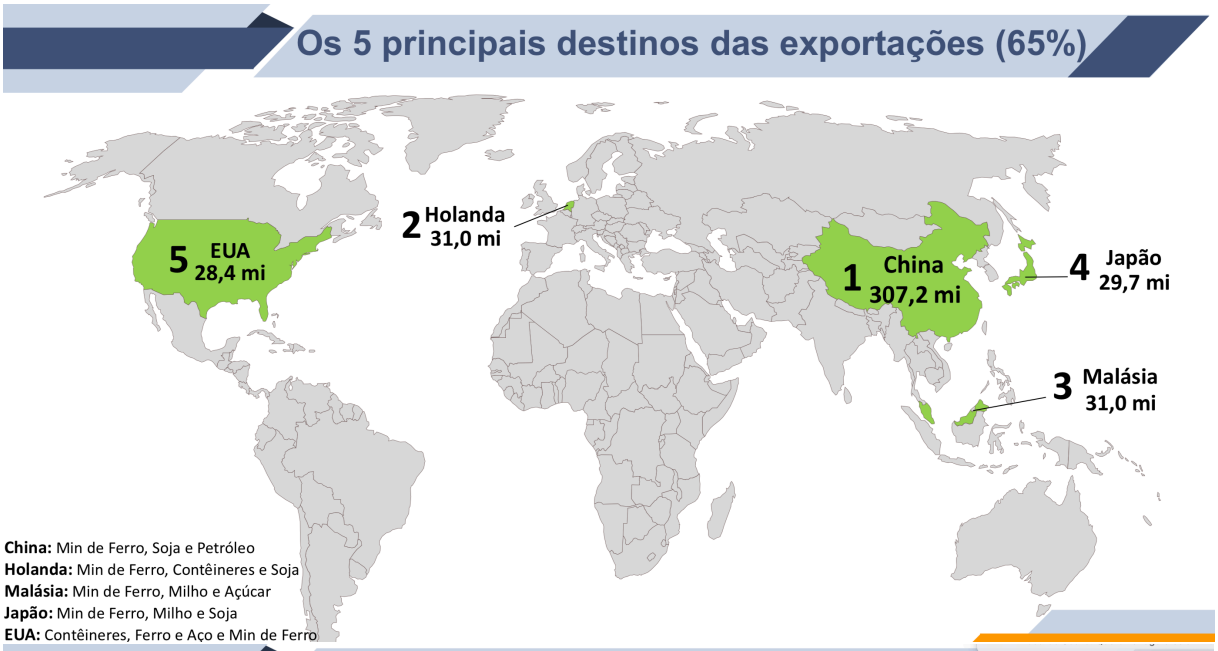


FIGURA 27 – Mapa ilustrativo do paradoxo produção versus exportação de soja e milho no Brasil.
Fonte: ANTAQ, 2019.

a)



b)

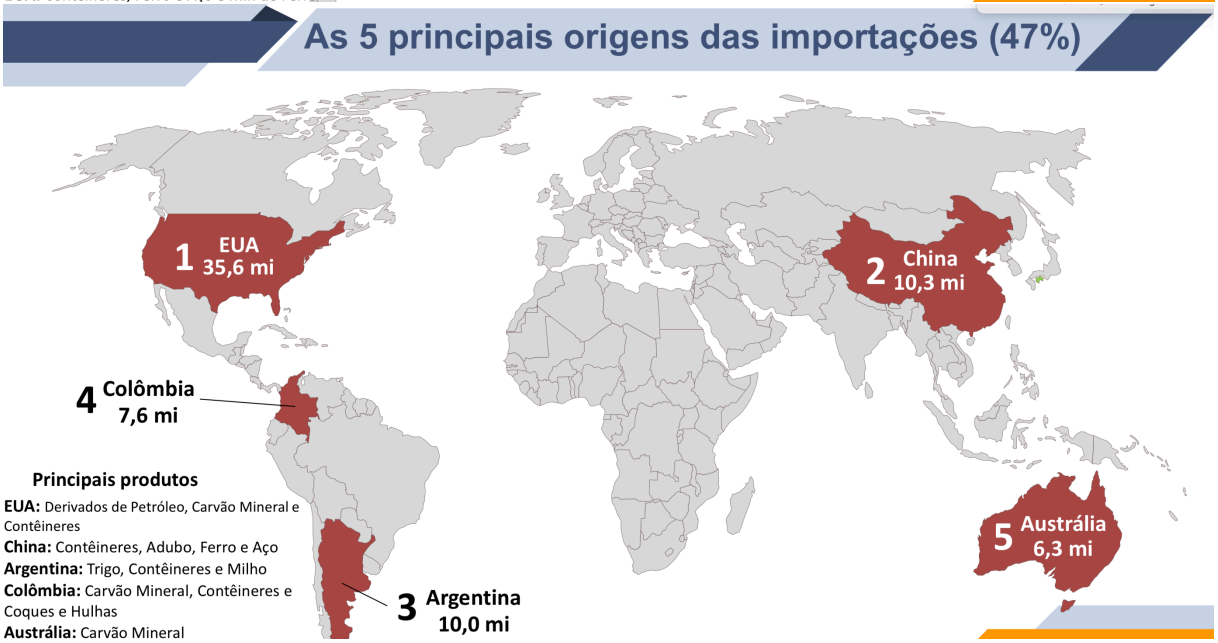
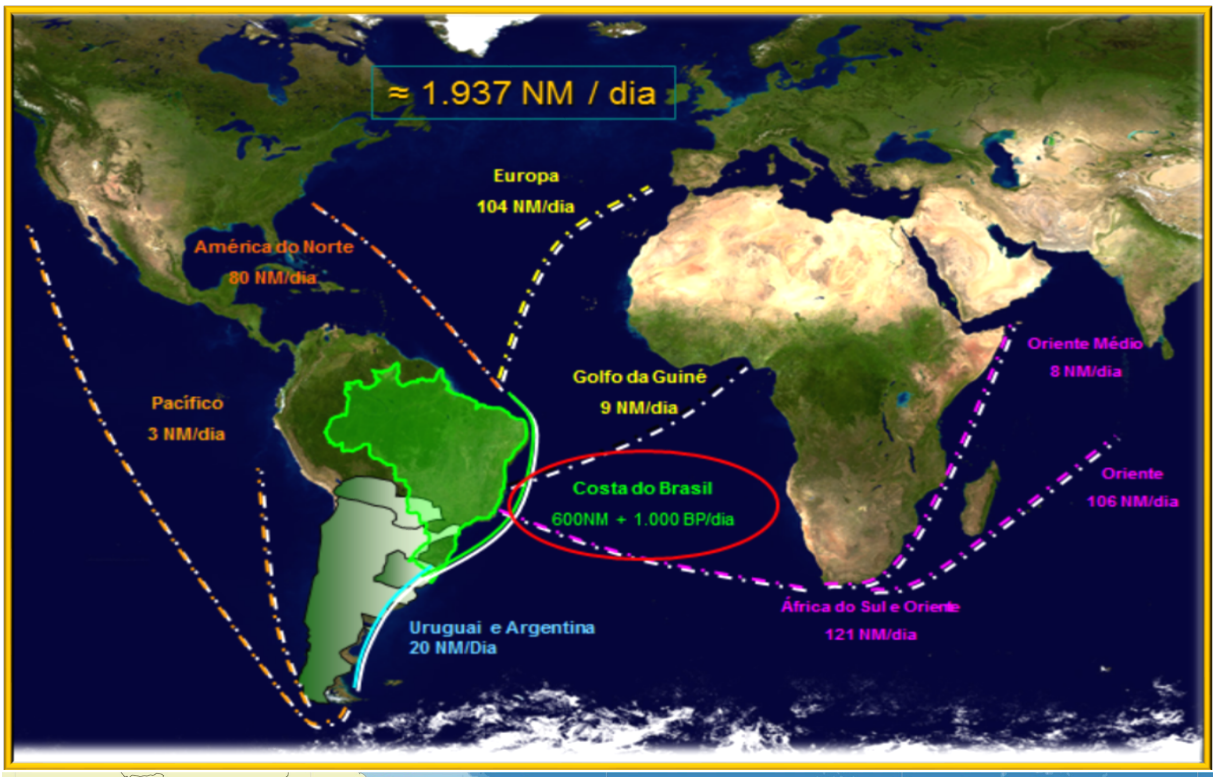


FIGURA 28 – Principais destinos e origens do comércio marítimo brasileiro.
Estão explicitados em a) os destinos e em b) as origens, bem como os principais produtos comercializados (em milhões de toneladas).
Fonte: ANTAQ, 2019.

FIGURA 29 – Mapa esquemático das principais LCM que atendem ao Brasil e respectivos produtos e destinos.
Fonte: Palestra do Contra-Almirante (Ref) Reginaldo Garcia dos Reis ao CSD, na ESG, em 8 abr. 2019.

a)



b)

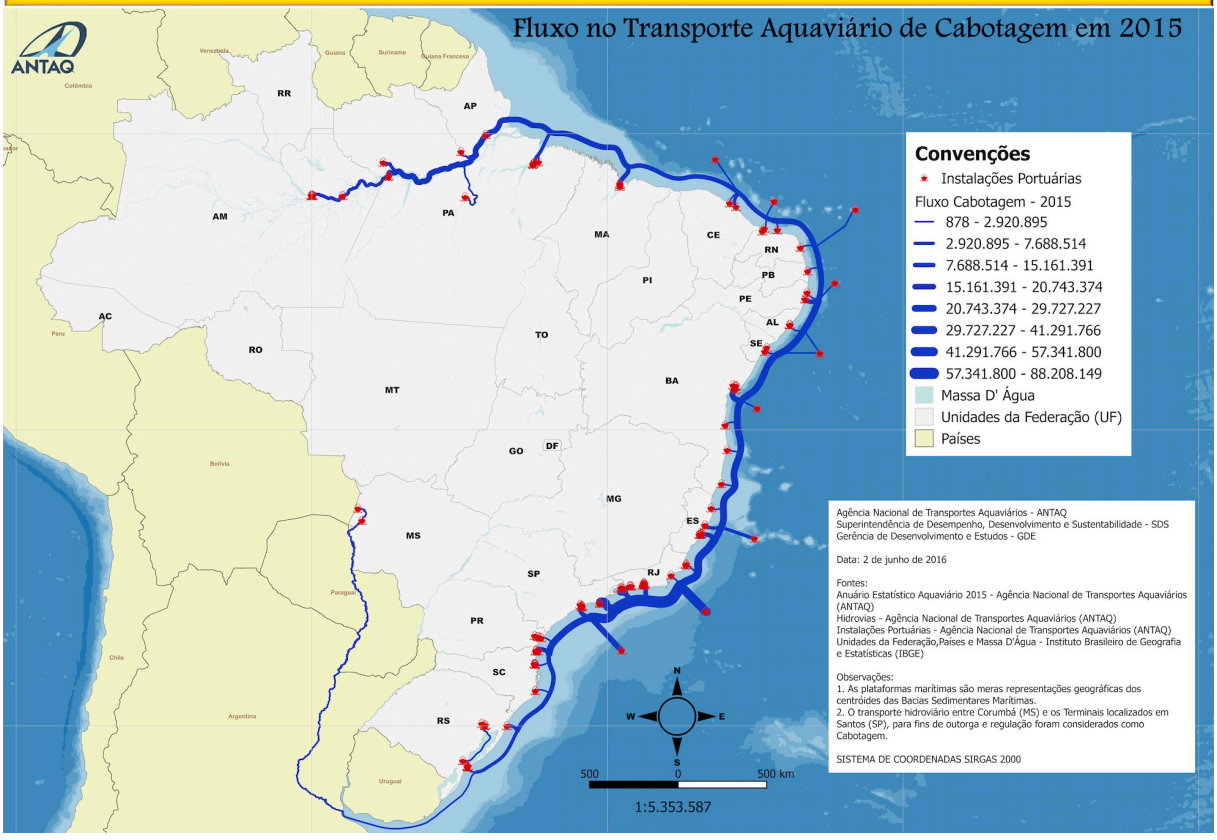


FIGURA 30 – LCM que atendem ao Brasil, na navegação de longo curso e na cabotagem.
a) LCM de longo curso, destacando o tráfego mercante e os pontos focais nos salientes nordestino e oeste africano e no Cabo da Boa Esperança;
b) linhas de cabotagem. A largura da linha azul denota a intensidade do tráfego mercante.
Fonte: a) apresentação do Comandante da Marinha ao CSD, na ESG, em 12 mar. 2019;
b) ANTAQ, 2019.

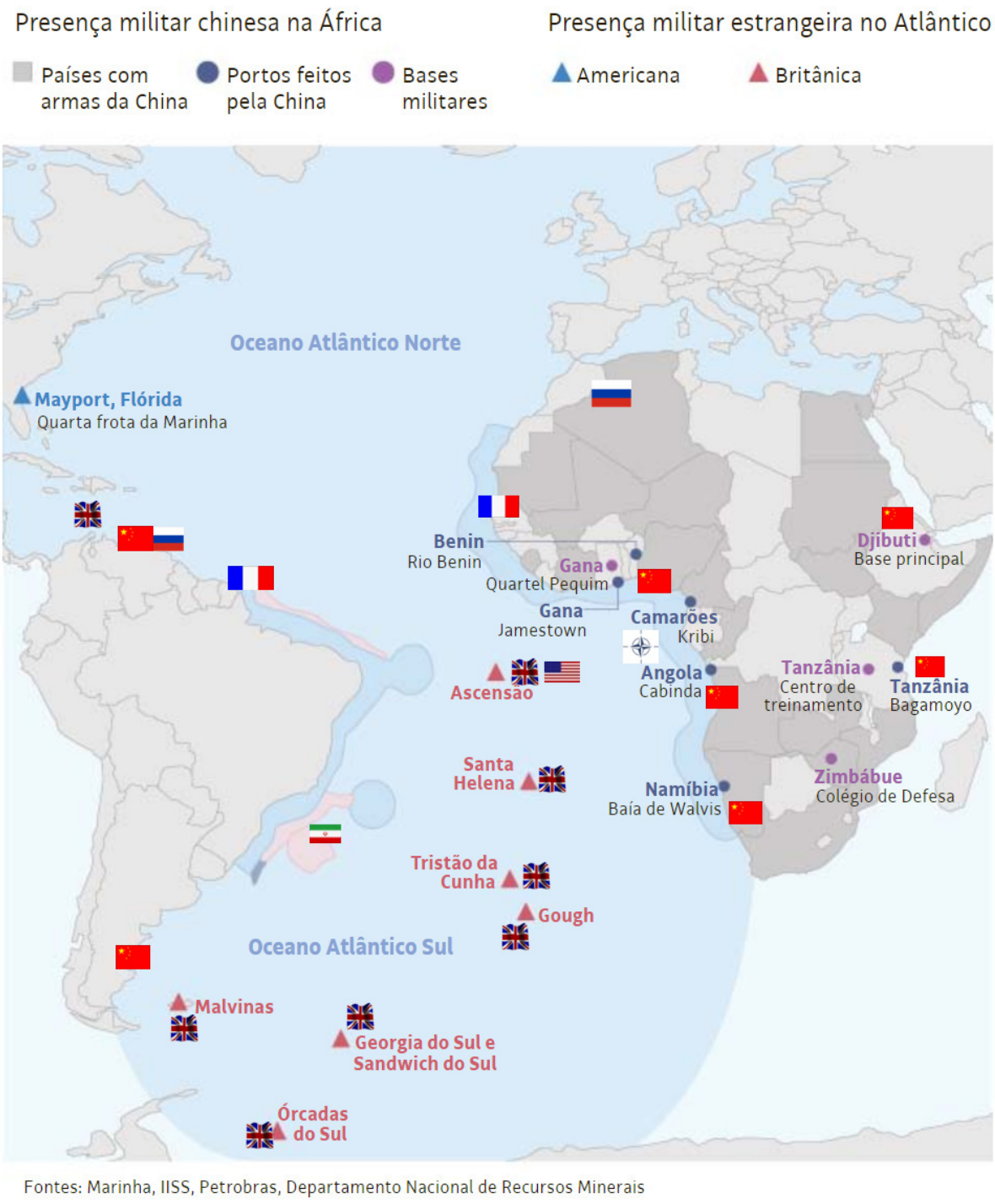


FIGURA 31 – Presença estrangeira no oceano Atlântico Sul e arredores.
Fonte: GIELOW, 2019 (com modificações efetuadas pelo Autor).

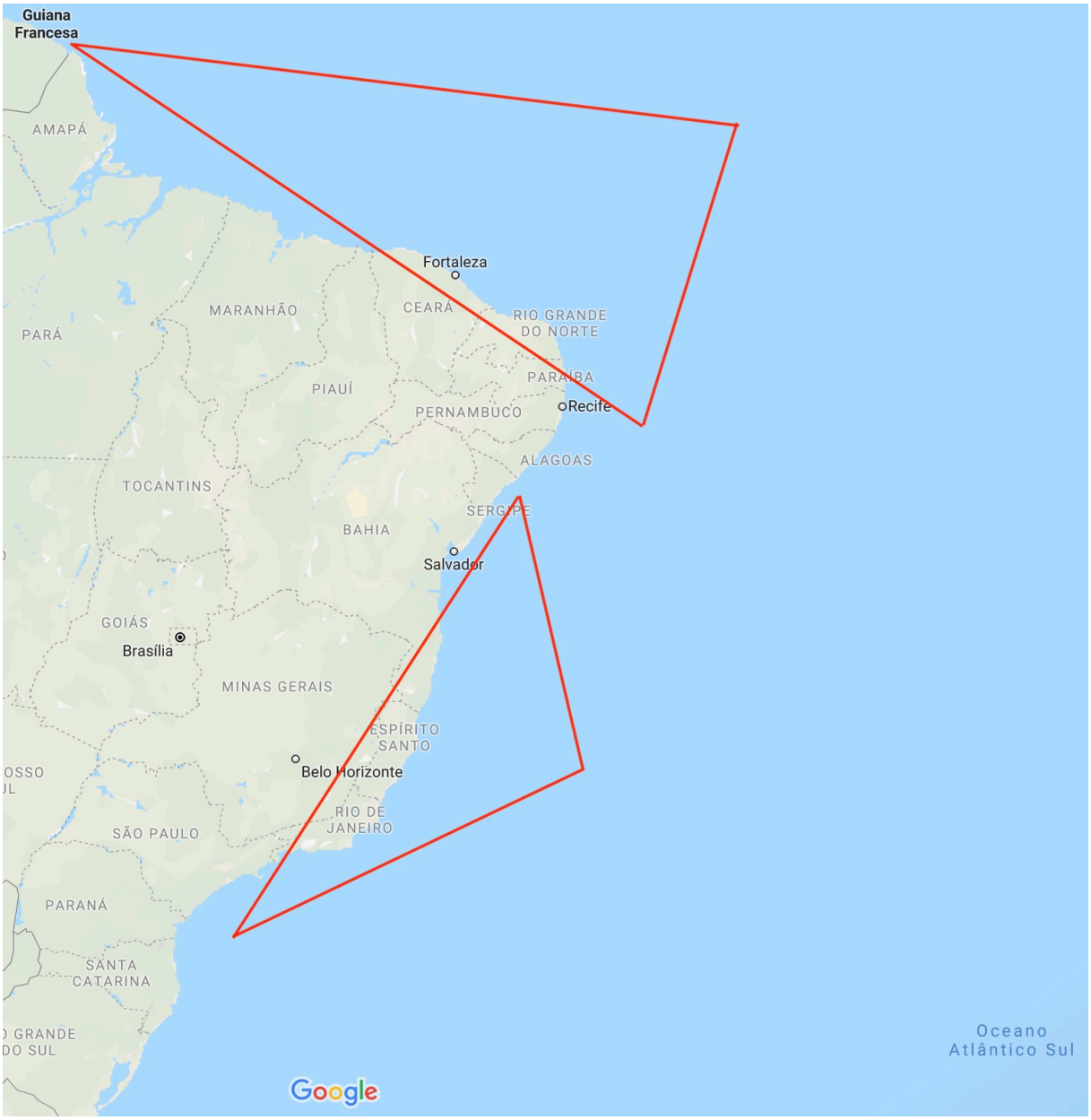


FIGURA 32 – “Teoria dos Triângulos” de Mahan aplicada às porções de maior valor estratégico da Amazônia Azul.
Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

FIGURA 33 – “Teoria dos Triângulos” de Mahan aplicada ao entorno brasileiro localizado no Mar do Caribe e oceano Atlântico Sul, bem como arredores onde existem interesses marítimos para o País.
Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

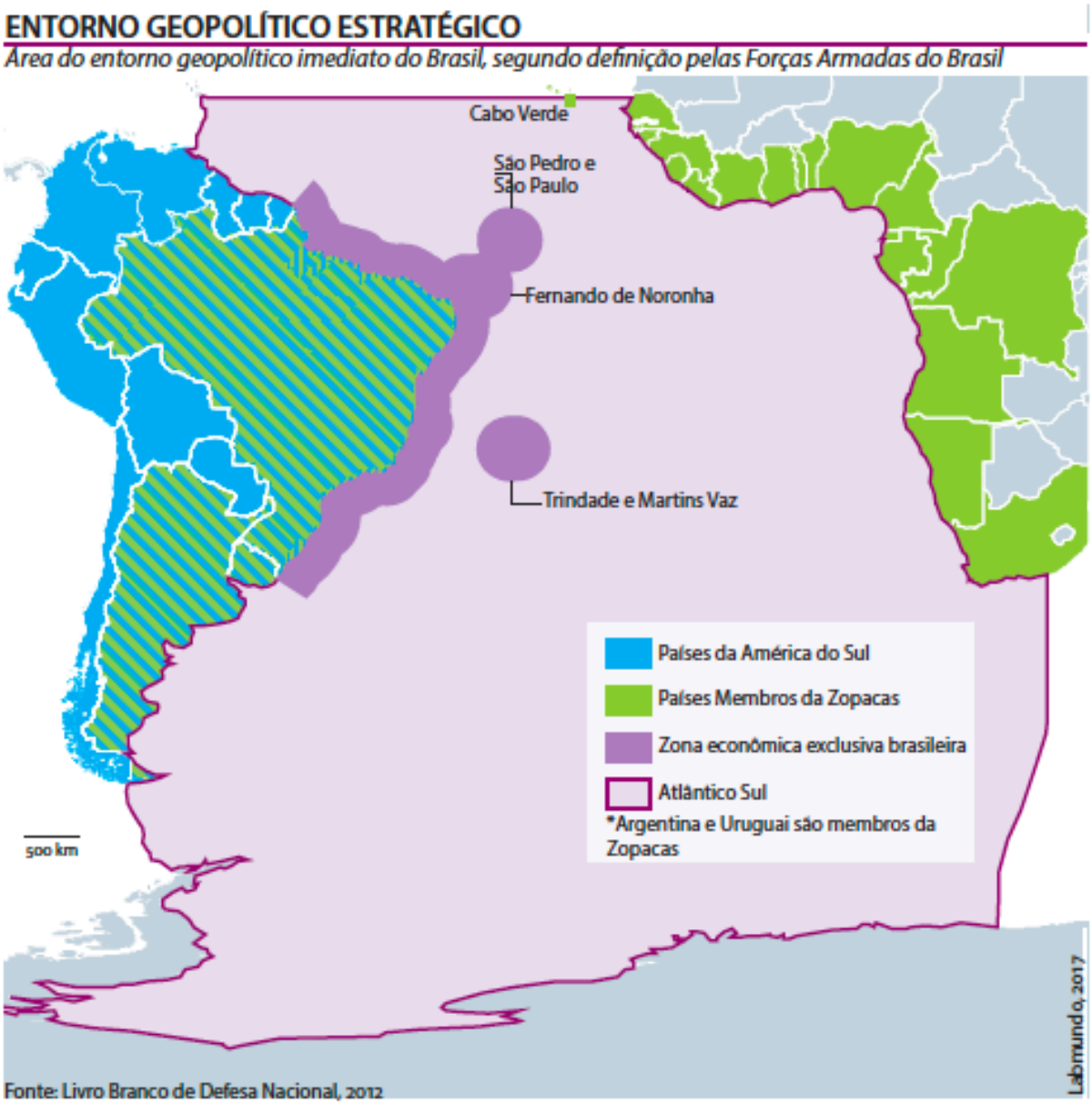


FIGURA 34 – Mapa com a representação do entorno estratégico do Brasil.
Fonte: LIMA, 2017.

FIGURA 35 – Estrutura Militar de Defesa do Brasil.
Fonte: Apresentação do Tenente Brigadeiro do Ar Raul Botelho, Chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas ao CSD, na ESG, em 11 mar. 2019.

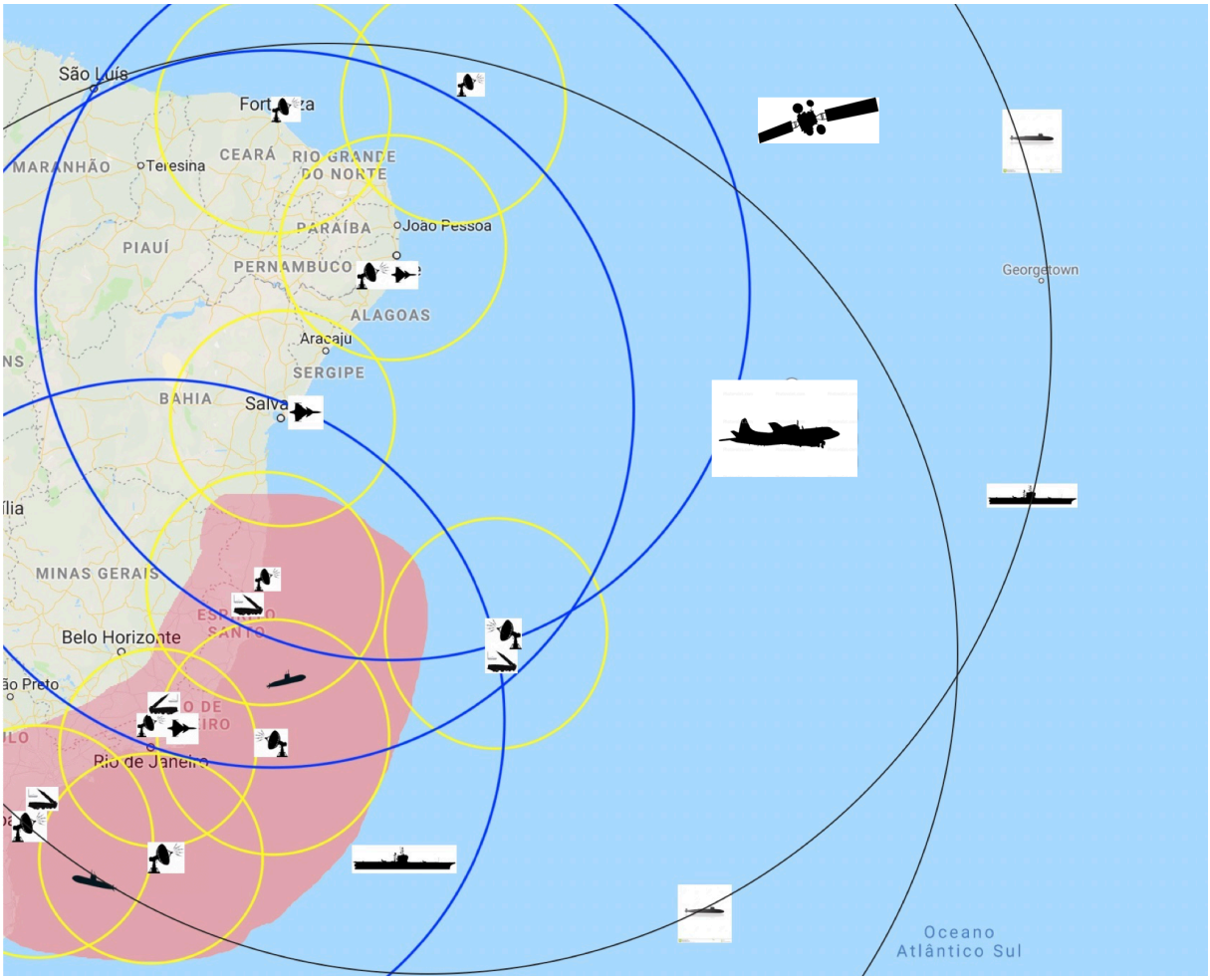


FIGURA 36 – Representação da concepção estratégica de emprego conjunto do Poder Naval segundo as lições deduzidas da ENC.
Nessa estratégia estão conciliados princípios da Defesa Ativa chinesa e os conceitos de defesa reativa em áreas afastadas e defesa proativa em áreas onde se localizam as estruturas críticas e ativos econômicos associados ao mar.
Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.