

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CURSO DE POLÍTICA E ESTRATÉGIA MARÍTIMAS

CMG (FN) ANDRÉ DOMINGUEZ FREITAS

REFLEXOS PARA A MB: ASPECTOS NAVAIS DA ATUAÇÃO DA CHINA NA
NAMÍBIA

RIO DE JANEIRO – RJ

2019

CMG (FN) ANDRÉ DOMINGUEZ FREITAS

REFLEXOS PARA A MB: ASPECTOS NAVAIS DA ATUAÇÃO DA CHINA NA
NAMÍBIA

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

Orientador: CMG (RRM1) André Luiz de
Mello Braga

RIO DE JANEIRO – RJ

2019

RESUMO

A República Popular da China (RPC) aumentou sua presença em várias regiões do globo, principalmente, em países da África e da América Latina, buscando, inicialmente, recursos naturais. Nos últimos anos, a China, como é comumente chamada, alterou sua postura e começou a fazer investimentos diretos em obras de infraestrutura como estradas, portos, projetos de energia e estradas de ferro, estabelecendo fortes relações com os países fornecedores de matérias-primas. Dessa forma, a área de influência chinesa vem aumentando e ficando sobreposta ao Entorno Estratégico Brasileiro, que é delimitado pelo Atlântico Sul, pelos países da costa da África Ocidental e pela Antártica. A Namíbia, um dos países mais novos do mundo, que conquistou sua independência em 1991, encontra-se localizada na porção sudoeste da África Ocidental, litorânea ao oceano Atlântico, posicionada no Entorno Estratégico Brasileiro. Nesse jovem país africano, o Brasil, por meio de sua Marinha, vem realizando a importante tarefa de desenvolver a Marinha da Namíbia desde 1994. O desenvolvimento da Marinha da Namíbia atende os interesses geopolíticos do Brasil em criar um espaço seguro e estável no Atlântico Sul. O propósito deste trabalho é analisar as ações empreendidas pela RPC e pelo Brasil, no recorte de 2009 a 2019, na Namíbia, de forma a entender como a presença chinesa no Sudoeste Africano vem influenciando as relações entre o Brasil e a Namíbia, principalmente, em assuntos vinculados aos aspectos navais. Esta tese contribuirá para identificar as consequências e os reflexos das ações de um país com dimensão de poder econômico assimétrico em relação ao Brasil, numa área de influência de interesse brasileiro. A pesquisa é relevante também para ampliar o conhecimento sobre aspectos da geopolítica da China.

Palavras-chave: Atlântico Sul; África Ocidental; China; Namíbia; Brasil; Marinha do Brasil; poder naval; política externa.

ABSTRACT

The People's Republic of China (PRC) has increased its presence in various regions of the globe, mainly in countries in Africa and Latin America, initially, seeking natural resources. In recent years, China has changed its stance and started to make direct investments in infrastructure works such as roads, railways, ports and energy projects, establishing strong relationships with raw material supplying countries. Thus, the area of Chinese influence has been increasing and overlapping with the Brazilian Strategic Environment, which is delimited by the South Atlantic, the West African coast countries and Antarctica. Namibia, a country that gained independence in 1991, one of the youngest countries in the world, is located in the southwestern portion of West Africa, bordering the Atlantic Ocean, positioned in the Brazilian Strategic Environment. In this young African country, Brazil, through its Navy, has been conducting the important task of developing the Namibian Navy since 1994. The development of the Namibian Navy meets Brazil's geopolitical interests in creating a safe and stable South Atlantic space. The purpose of this paper is to analyze the actions taken by the PRC and Brazil, in the 2009-2010 cut, in Namibia, in order to understand how the Chinese presence in South West Africa has influenced the relations between Brazil and Namibia, mainly, in matters related to naval aspects. This thesis will help to identify the consequences and the reflexes of the actions of a country endowed with asymmetric Economic Power in relation to Brazil, in Brazilian interest's area of influence. The research is also relevant for broadening knowledge about aspects of China's geopolitics.

Keywords: South Atlantic; West Africa; China; Namibia; Brazil; Brazilian Navy; Naval Power; Foreign Policy.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABC	Agência Brasileira de Cooperação
ABDI	Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial
ACNBN	Acordo de Cooperação Naval entre Brasil e a Namíbia
AMAS	Área Marítima do Atlântico Sul
AS	Atlântico Sul
BRI	Iniciativa Rota e Cinturão
CAMAS	Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul
C-EspHabSG/Ap	Curso Especial de Habilitação a Sargento
C-Espc	Curso de Especialização
C-FMN	Curso de Formação de Marinheiros
CFN	Corpo de Fuzileiros Navais
CFN-C	Corpo de Fuzileiros Navais Chinês
CFN-N	Corpo de Fuzileiros Navais da Namíbia
CGNG	China General Nuclear Power Group
CIA	Central Intelligence Agency
CIAA	Centro de Instrução Almirante Alexandrino
CIASC	Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo
CGG	Comissão do Golfo da Guiné

CLCS	Comissão de Limites Plataformas Continentais da Organização das Nações Unidas
CPLP	Comunidade de Países de Língua Portuguesa
CNNC	Companhia Nuclear Nacional Chinesa
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COBRADI	Cooperação Brasileira para o Desenvolvimento Nacional
CS	Conselho de Segurança
DNOG	Divisão Naval em Operações de Guerra
EEB	Entorno Estratégico Brasileiro
EIA	Administração de Informação de Energia Norte-Americana
END	Estratégia Nacional de Defesa
ENR	Exército Nacional Revolucionário
EUA	Estados Unidos da América
EV	Exército Vermelho
FMI	Fundo Monetário Internacional
FOCAC	Fórum Cooperação África China
GAT	Grupo de Apoio Técnico
IAEA	Agência Internacional de Energia Atômica
IHO	Organização Hidrográfica Internacional

INACE	Indústria Naval do Ceará
JID	Junta Interamericana de Defesa
KMT	Kuomintang
LCM	Linhas de Comunicação Marítimas
MAN	Missão de Assessoria Naval
MASDEC	Centro de Pesquisa e Desenvolvimento do Estreito de Malaca
MB	Marinha do Brasil
MCIN	Ministério do Comércio e da Indústria da Namíbia
MC	Marinha da China
MCM	Mar da China Meridional
MD	Ministério da Defesa
MLC	Mar do Leste da China
MSC	Mar do Sul da China
MN	Marinha da Namíbia
MR	Especialidade de Manobras e Reparos
MRE	Ministério das Relações Exteriores
NEA	Agência Nuclear Atômica
OEC	Observatório de Complexidades Econômicas
ONU	Organização das Nações Unidas

PALOP	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
PC	Plataforma Continental
PCC	Partido Comunista Chinês
PIB	Produto Interno Bruto
PDN	Política de Defesa Nacional
PNC	Poder Nacional Compreensivo
PND	Política Nacional de Defesa
RAE	Regiões Administrativas Especiais
RAND	Corporação Research and Development
RPC	República Popular da China
SADC	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
SI	Especialidade de Sinais
SWAPO	Organização Popular do Sudoeste Africano
TIAR	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca
UA	União Africana
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Econômica Exclusiva
ZEEs	Zonas Econômicas Especiais

ZOPACAS

Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. A GEOPOLÍTICA DA CHINA E SUA EXPANSÃO MARÍTIMA	15
2.1 Visão Geral da China.....	15
2.2 Acesso ao mar pela China	15
2.3 Comércio exterior chinês e as Linhas de Comunicações Marítimas	22
2.4 Portos de águas profundas	23
2.5 Marinha Mercante.....	25
2.6 A segurança energética chinesa e as Linhas de Comunicação Marítimas	26
2.6.1 Petróleo e gás.....	26
2.6.2 Urânio	28
2.7 Poder Naval chinês	30
3. A POLÍTICA CHINESA PARA A ÁFRICA	44
3.1 Os interesses da China na Namíbia	55
4. A POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA PARA A NAMÍBIA	59
4.1. A importância estratégica do Atlântico Sul.....	59
4.2 A Geopolítica do Brasil para o Atlântico Sul	59
4.3 A cooperação brasileira com a Namíbia.....	67
5. CONCLUSÃO	77
APÊNDICE A	84
APÊNDICE B.....	89
APÊNDICE C.....	100
APÊNDICE D	126
APÊNDICE E.....	127
APÊNDICE F	130
BIBLIOGRAFIA	134

1. INTRODUÇÃO

Segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI), a República Popular da China (RPC) é a maior economia mundial, de acordo com o critério de paridade de poder de compra, desde 2013. No período de 2003 a 2012, o produto interno bruto (PIB) da China cresceu em média de 10 % ao ano, sendo o principal motor da economia mundial. Após 2012, a economia da China continuou crescendo a um ritmo médio de 7 % (FMI, 2019). Nesse período de grande crescimento econômico, o estado chinês aumentou sua presença em várias regiões do globo, principalmente em países da África e da América Latina, buscando inicialmente recursos naturais. Nos últimos anos, a China alterou sua postura e começou a fazer investimentos diretos em obras de infraestrutura como estradas, estradas de ferro, portos e projetos de energia estabelecendo fortes relações com os países fornecedores de matérias-primas (SCHINDLER; KANAI, 2019).

Segundo Friedrich Ratzel (1844-1904), o homem precisa utilizar os recursos da natureza para conquistar sua liberdade, pois, à medida que a sociedade se expande, ela necessita de mais recursos, e se eles forem escassos, a sociedade não se desenvolve. Em virtude de a China possuir a maior população mundial, sua busca por recursos naturais vem expandindo a área de influência desse gigante asiático. Dessa forma, a área de influência chinesa vem aumentando e ficando sobreposta com o Entorno Estratégico Brasileiro (CARVALHO, NUNES, 2014).

Definido na Política Nacional de Defesa, o Entorno Estratégico Brasileiro (EEB) extrapola a massa do subcontinente da América do Sul, ambiente no qual o Brasil se encontra inserido, e inclui, pela projeção da fronteira do Atlântico Sul (AS), os países limítrofes da África Ocidental, países com os quais o Brasil deve aprofundar seus laços de cooperação (BRASIL, 2018).

A Namíbia, um dos países mais jovens do mundo, encontra-se localizada na porção sudoeste da África, lideira ao oceano Atlântico, fazendo, ao norte, fronteira com Angola, e ao sul, com a África do Sul – dessa forma, incluída no EEB. A independência do país só ocorreu em 21 de março de 1990, ocasião em que as relações bilaterais com o Brasil se iniciaram, formalmente, por meio da criação da embaixada brasileira. Ao longo da década de 1990, a relação entre os dois países se adensou com a assinatura do Acordo de Cooperação Naval entre Brasil e a Namíbia (ACNBN), em 1994 (MRE, 2014, p. 10). Esse acordo previa essencialmente a ajuda técnica da Marinha do Brasil (MB) para a criação da Marinha da Namíbia (MN).

Segundo Monteiro (2017, p. 206), o ACNBN, que está em vigor até hoje, desperta atenção por sua singularidade, uma vez que a Namíbia, por não ser um país lusófono, não apresentava, por ocasião do acordo, laços culturais comuns com o Brasil. A principal razão dessa singularidade se deve ao ineditismo no âmbito militar naval em que um país como o Brasil, cuja Marinha ainda não é uma das mais relevantes do globo, coopera com a Namíbia, na organização de sua própria força armada marítima. Esse modelo de cooperação normalmente ocorre entre países desenvolvidos e em desenvolvimento.

O propósito da presente tese é analisar as ações empreendidas pela RPC e pelo Brasil, no recorte de 2009 a 2019, na Namíbia, de forma a entender, como a presença chinesa no Sudoeste Africano vem influenciando as relações entre o Brasil e a Namíbia, principalmente, em relação aos aspectos navais.

Esta tese buscou contribuir para a identificação das consequências e os reflexos das ações de um país com dimensão de poder econômico assimétrico em relação ao Brasil, numa área de influência de interesse brasileiro. A pesquisa é relevante também para ampliar o conhecimento sobre aspectos da geopolítica da China.

Este trabalho foi organizado em cinco capítulos, incluindo esta introdução. No segundo capítulo, construído pela aplicação do Método de Análise Geopolítica da Escola da Guerra Naval, serão analisados os fatores principais da geopolítica da China em relação aos aspectos marítimos. O método aplicado, apesar de ser mais indicado para análise de crises e conflitos internacionais, foi empregado apenas para a análise da RPC. Pela extensão dos fatores analisados no Método de Análise Geopolítica, na confecção do capítulo 2, só foram utilizados os fatores principais que se correlacionam com a presença chinesa na Namíbia. Naturalmente, esses fatores selecionados para composição do capítulo 2, após a análise geopolítica da RPC, se aproximaram muito dos fatores elencados pelo Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) para a construção de um grande poder marítimo (MAHAN, 1890, p. 15). Nesse capítulo, foram abordados o acesso ao mar; o comércio exterior e as linhas de comunicação marítimas (LCM); segurança energética; portos marítimos; marinha mercante; e marinha de guerra.

No capítulo 3, foram abordados a política externa chinesa para a África e os interesses comerciais da RPC na Namíbia. Nesse capítulo, são apresentados os mecanismos e instrumentos pelos quais a China se faz presente na África, a amplitude do envolvimento chinês em diversos campos de poder e suas principais evoluções, assim como os aspectos políticos e econômicos da presença na Namíbia. No capítulo 4, foi abordada a importância estratégica do AS para o Brasil, aspectos da política e a Estratégia de Defesa do Brasil relacionados ao AS e aos países limítrofes da África Ocidental e analisadas as ações do Brasil em relação à Namíbia, no recorte temporal de 2009 a 2019. Finalmente, no capítulo 5 são apresentadas as conclusões, que buscam responder quais ações de interesse da MB que estariam sendo afetadas pelas ações da geopolítica da China na Namíbia.

Os apêndices A e B apresentam fatos geográficos e históricos da RPC, que aprofundam os conhecimentos sobre a geopolítica da China. O apêndice C trata da evolução do pensamento geoestratégico brasileiro para o AS e para a costa ocidental da África. Nos

apêndices D, E e F, estão listados os dados numéricos de militares namibianos formados pelo Brasil, de onde foram calculadas as estatísticas apresentadas no capítulo 4.

2. A GEOPOLÍTICA DA CHINA E SUA EXPANSÃO MARÍTIMA

2.1 Visão Geral da China

A República Popular da China (RPC), em chinês 中华人民共和国 (zhong hua ren min gong he guo) ou 中国 (zhong guo – País do Meio), é o maior país situado na Ásia Oriental. É o terceiro país em extensão territorial do mundo (VISENTINI, 2013, p. 7) e o mais populoso do mundo, com 1,39 bilhões de habitantes (CHINA, 2018).

A RPC é localizada na porção Leste da Ásia, entre a Coreia do Norte e o Vietnã, com uma faixa de litoral de 14.500 quilômetros, na porção oeste do oceano Pacífico. A faixa litorânea da China está debruçada em mares marginais do oceano Pacífico, que, de norte para sul, são: o mar Amarelo, o mar do Leste da China (MLC) e o mar da China Meridional (MCM), popularmente, conhecido como mar do Sul da China (MSC). A China possui fronteira terrestre ao sul com Vietnã, Laos, Mianmar, Índia, Nepal e Paquistão; a oeste, com o Afeganistão, Tadjiquistão, Quirquistão, Cazaquistão; ao norte, com a Rússia e Mongólia; a leste, com a Coreia do Norte (EUA, 2019).

2.2 Acesso ao mar pela China

A linha costeira da China possui a extensão de 14.500 quilômetros da fronteira com a Coreia do Norte, ao norte, até o Vietnã, ao sul. A linha costeira chinesa é localizada no mar Amarelo, baía da Coreia, MLC e MCM (EUA, 2006, p. 6). Apesar de possuir um litoral extenso, a RPC possui várias limitações em seu acesso ao oceano Pacífico devido aos diversos arquipélagos que envolvem seu litoral, o que a China define como o primeiro colar de ilhas interiores.¹ Essa dinâmica de relevo particular, no entorno do litoral chinês, forma diversos

¹ O primeiro colar de ilhas é uma linha imaginária, delimitada pela RPC para fins defensivos, que passa a sudoeste do Japão, tangenciando as ilhas Ryukyus, Taiwan, e as ilhas Pratas e Paracel na região norte do MCM (MCDEVITT, 2012, p. 202).

mares periféricos e estreitos, que restringem o acesso ao oceano Pacífico e ao oceano Índico (MARSHALL, 2017, p. 66).

Devido ao intenso tráfego marítimo, esses estreitos passam a ser pontos de grande convergência de linhas de comunicações marítimas, como, por exemplo, o estreito de Bohai, o estreito da Coreia, o estreito de Taiwan, o estreito de Malaca etc. Particularmente, para o comércio marítimo, o estreito de Malaca, por ser a LCM que conecta o MCM ao oceano Índico, e por onde passa grande volume de petróleo e gás natural em direção à China, é o principal fator limitante do acesso ao mar pela RPC (EUA, 2018a, p. 67).

O litoral da China, ao norte, é banhado pelo mar de Bohai, pelo mar Amarelo e pelo MLC. O mar Amarelo conecta o mar de Bohai ao MLC ou mar da China Oriental. O MLC é um mar periférico ao oceano Pacífico e também se conecta com o mar das Filipinas. Para o norte, o estreito da Coreia ou estreito de Tsushima, como é conhecido no Japão, conecta o MLC ao mar do Japão. No MLC, as ilhas Diaoyu (ou Senkaku), um grupo de cinco ilhas vulcânicas, são disputa entre a RPC, a República da China (Taiwan) e o Japão (MARSHALL, 2017, p. 68).

O mar de Bohai é um golfo situado na parte norte do mar Amarelo, na costa nordeste da China, e a oeste do estreito de Bohai (IHO, 1986, p. 157). O mar de Bohai, devido a sua proximidade a Pequim, é um dos corredores marítimos com o maior tráfego no planeta. Nas últimas décadas, foram descobertos jazidas de petróleo e de gás natural. O golfo é limitado pela península de Liaodong a nordeste e a península de Shandong ao sul, sendo formado por três baías: a de Laizhou ao sul, a de Liaog ao norte e a de Bohai a oeste. Esse espaço entre as penínsulas de Liaodong e de Shandong delimitam o estreito de Bohai, que possui 45 milhas náuticas de largura. No mar de Bohai, deságuam quatro rios: Amarelo, Liao, Hai e Luan. O mar de Bohai banha as costas das províncias de Liaoning, Hebei, Shandong e o município de Tianjin. As cidades portuárias mais importantes do mar de Bohai são: Qinhuangdao, Dalian,

Huludao, Jinzhou, Yingkou, Longkou, Weihai, Yantai e Tanggu (GUO, LIU e XIE, 2012, p. 1).

A faixa do litoral, em direção ao sul, passando pelas cidades litorâneas de Shanghai e Fuzhou, dá o acesso ao MLC. Continuando em direção ao sul, a cidade portuária de Xiamen está situada no estreito de Taiwan, o qual é limitado a oeste pelo continente (onde se situa a província chinesa de Fujian) e a leste pela ilha de Taiwan (IHO, 1986, p. 153). Mais ao sul, seguem-se a cidade de Shenzhen, e as Regiões Administrativas Especiais (RAE) de Macau e de Hong Kong, localizadas na foz do rio Pérola. Essa faixa de litoral possibilita tanto o acesso ao MCM, como também ao mar das Filipinas (IHO, 1986, p. 9).

Nessa faixa de latitude, o MCM se conecta ao mar das Filipinas, pelo estreito de Luzon, para o acesso ao oceano Pacífico. O estreito de Luzon, que começa ao sul da ilha de Taiwan até ao norte da ilha de Luzon, possui cerca de 130 milhas, incluindo diversas ilhas que estão contidas na linha do primeiro colar de ilhas. Dessa forma, o estreito divide-se em diversos canais, como Bashi e Babuyan (IHO, 1986, p. 9).

A principal limitação de acesso ao mar pela China é sua comunicação com o oceano Índico, que é realizado, principalmente, pelo estreito de Malaca, que possui a LCM mais curta para se chegar ao litoral chinês. Esse estreito se encontra ao sul do MCM e tem como alternativas os de Sunda e Lombok (SANTOS, 2017, p. 182-186).

O estreito de Malaca localiza-se entre a Malásia e a ilha indonésia de Sumatra, ligando o oceano Índico ao MCM. Possui 500 milhas de comprimento, com larguras variando entre 40 a 155 milhas, exceto na região do canal de Phillips. A Organização Hidrográfica Internacional (IHO) define os limites do estreito de Malaca a leste pela linha que une Pedropunt, ponto mais setentrional da Sumatra, e Lem Voalan, a extremidade sul da ilha tailandesa de Phuket, e Klein Karimoen. Ao norte, a linha do canal é definida pela costa sudoeste da península

Malaia, e ao sul, pela costa nordeste da ilha de Sumatra. O estreito de Malaca é o principal canal de navegação entre o oceano Índico e oceano Pacífico. Cerca de um quarto de todo o petróleo transportado por mar passa por Malaca, e o tamanho máximo de navio que pode fazer a passagem pelo estreito é definido no padrão Malaccamax.² A profundidade do canal é 25 metros, então, os navios que excedem o padrão Malaccamax deverão utilizar o estreito de Lombok, vizinho de Malaca. Na região do estreito de Malaca, o ponto mais restrito é conhecido como canal Phillips, ao sul de Cingapura, onde sua largura fica restrita a 2,8 quilômetros, o que cria um dos pontos de maior estrangulamento de tráfego marítimo do planeta.³

O estreito de Lombok é um dos que ligam os oceanos Índico e Pacífico, passando pelo mar de Java, localizando-se entre as ilhas de Bali e Lombok, na Indonésia. A sua menor largura é de 18 quilômetros, ao sul, tendo, na parte situada ao norte, sua maior, compreendendo 40 quilômetros. O comprimento do estreito é de cerca de 60 quilômetros. É mais fundo que o estreito de Malaca, e por isso é usado em sua substituição por navios de grande calado. Ele aumenta o tempo de viagem em cinco dias (AQUINO, 2017, p. 7).

Ainda existe mais uma passagem que liga o oceano Índico ao MCM e ao oceano Pacífico, o estreito de Sunda, que possui algumas limitações à navegação, como a possibilidade de encalhe devido a diversos bancos de areia e pontos de restrição em largura. O estreito de Sunda se localiza entre as ilhas de Java e Sumatra (AQUINO, 2017, p. 6).

Ao sul, encontra-se a península de Leicheu, e o litoral chinês termina logo depois, na região de fronteira com o Vietnã. Nessa porção do litoral, encontra-se o golfo de Beibu, na

² Malaccamax é o termo utilizado para os navios capazes de navegar pelo estreito de Malaca. Estes navios possuem as seguintes características: comprimento de 400 metros, boca de 59 metros e calado de 14,5 metros. Informação disponível no sítio eletrônico: <<http://maritime-connector.com/wiki/malaccamax/>>. Acesso em 25/06/2019.

³ Informações obtidas no sítio eletrônico <<http://web.archive.org/web/20050317141338/http://www.fsas.upm.edu.my/~masdec/web/straits.html>>. Acesso em 07/08/2019.

província de Gangxi, que se conecta ao MCM. Neste golfo, encontra-se ainda a província de Hainan, menor província da China, localizada em um arquipélago. No lado vietnamita, esse golfo é denominado Tonquin. O pequeno estreito entre o continente e a ilha, onde localiza-se a província de Hainan, se denomina estreito de Qiongzhou, que possui 30 quilômetros de largura (IHO, 1986, p. 106-107).

Além da limitação de acesso ao MCM, realizada apenas pelos estreitos de Malaca, Sunda e Lombok, para sua conexão ao oceano Índico, existe ainda uma grande disputa sobre a soberania de grandes partes do MCM entre vários estados, a qual começou em dezembro de 1947, ocasião que o Kuomintang (KMT), Partido Nacionalista Chinês, principal partido da então República da China, adotou a linha de nove traços (tradução nossa) como limites da soberania da China sobre MCM. A afirmação chinesa veio acompanhada de um mapa denominado Mapas de Localização das Ilhas do Mar do Sul da China, que foi divulgado na China em fevereiro de 1948, com onze traços formando uma curva em forma de U, que cobre quase todo MCM, ou seja, cerca de 85% da sua superfície. Em 1950, a China removeu dois traços no Golfo de Tonkin e, desde então, a linha em forma de U ficou conhecida como linha de nove traços. Em 2013, todavia, a China adicionou mais um traço a linha, a oeste da ilha de Taiwan (CARPIO, 2016, p. 5).

Devido às posições estratégicas, as principais disputas são, principalmente, sobre as ilhas de Spratly e Paracel. Esses dois arquipélagos consistem, principalmente, em bancos de areia e recifes. Como as posses marítimas dessas ilhas não foram propriamente delimitadas nas décadas passadas, China, Vietnã, Filipinas, Taiwan, Malásia e Brunei possuem reivindicações sobre partes destas ilhas, e China, Vietnã e Filipinas possuem a maior reivindicação territorial. As ilhas em si são de pequena extensão territorial, porém, estão localizadas em importantes LCM (SAUNDERS *et al.*, 2011, p. 25).

Na última década, uma competição entre os países reivindicantes começou uma corrida pela posse de pequenas ilhas e arrecifes não ocupados, resultando em um mosaico de ilhas controladas por diferentes países. Recentemente, a China vem aumentando a controvérsia na região, expandindo artificialmente os recifes sobre o seu controle e instalando bases militares com campos de pouso sobre os recifes e ilhas artificialmente expandidas. Dos países reivindicantes, apenas Vietnã e Filipinas demonstram posições mais assertivas contra a China. Essa situação vem causando tensões entre a China e os EUA, uma vez que as Filipinas e o Vietnã são aliados norte-americanos (RADITIO, 2019). Como exemplo de instalação de bases em uma destas ilhas, construída sobre os recifes de Fiery Cross, já encontra-se uma base aérea operacional equipada com caças J-11 (cópia chinesa do SU-27) e sistemas de defesa antiaérea (KATSANOS, 2016).

Outro ponto de controvérsia no MCM é a disputa entre China, Taiwan e Filipinas sobre o recife de Scarborough. O *status* do recife é discutido em conjunto com outras questões envolvendo disputas territoriais na mesma região, como é o caso das ilhas Spratly e Paracel. Em abril de 2012, aconteceu um dos conflitos envolvendo a China e as Filipinas, ocasião em que a Marinha filipina flagrou oito navios de pesca chineses ancorados nas águas do recife. De acordo com o critério estabelecido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar,⁴ quarenta e nove quilômetros do recife pertencem à Zona Econômica Exclusiva⁵ (ZEE) das Filipinas, porém, a China contesta a soberania filipina, inclusive impede o acesso e exploração econômica pelo país. Apesar dos amplos recursos de pesca, a maior importância do recife de Scarborough é sua posição estratégica (RADITIO, 2019, p. 14 e 51).

⁴ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) é um tratado multilateral celebrado em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, que define e codifica conceitos herdados do direito internacional costumeiro referentes a assuntos marítimos como mar territorial, zona econômica exclusiva, plataforma continental e outros.

⁵ A Zona Econômica Exclusiva (ZEE) é uma faixa situada para além das águas territoriais, sobre a qual cada país costeiro tem prioridade para a utilização dos recursos naturais do mar, tanto vivos como não vivos, e responsabilidade na sua gestão ambiental (CNUDM, 1982).

O domínio dessas três áreas – as ilhas de Spratly, as ilhas de Paracel e o recife de Scarborough – proporciona ao Estado que lograr esse objetivo grande vantagem para alcançar o controle político-militar sobre o MCM. Tal país então teria a capacidade de implementar uma estratégia de *anti-access and area denial*⁶ em uma área central da região, dificultando o livre fluxo e causando um efeito negativo no comércio internacional, já que as rotas comerciais marítimas poderiam ser fechadas (FERNANDES, 2018, p. 85).

A grande área de pesca, o potencial pouco explorado de gás natural, o depósito de petróleo e a localização estratégica no meio de rotas comerciais é o que torna o MCM uma região de conflito com os países que são fronteiriços ao espaço: a maioria deles ocupa as ilhas e recifes mesmo não tendo o reconhecimento legal diante da comunidade internacional para tal ação (KAPLAN, 2013).

Dos fatos apresentados, pode-se concluir que a litoral da RPC é dividido em três partes – uma porção norte, uma central e uma sul – e todas elas possuem, em menor ou maior grau, limitações físicas para o acesso ao mar. Ao norte, os estreitos de Bohai e da Coreia e as ilhas sobre o controle de Japão dificultam a conexão dos mares periféricos de Bohai e de Amarelo para a saída ao oceano Pacífico. Na porção central, a ilha de Formosa bloqueia o acesso ao oceano Pacífico, devendo as embarcações obrigatoriamente circular pelo estreito de Taiwan. Ao sul da ilha de Taiwan, para o acesso ao mar das Filipinas e ao oceano Pacífico, os movimentos serão canalizados pelos diversos canais do estreito de Luzon. Ao sul, além dos estreitos de Malaca, Lombok e Sunda, que possibilitam a conexão entre o oceano Índico e o MCM, a porção central do MCM, que é repleta de recifes e bancos de areia, ainda limita o fluxo dos navios, que devem passar obrigatoriamente por vias ao largo destes obstáculos. Reunindo todos estes fatores, entende-se que a garantia do acesso ao mar pela China só pode ser garantido com uma forte presença naval nesses três setores do seu litoral, e ainda na porção exterior destes

⁶ Segundo Kaplan (2013, p. 220), em situações de guerra assimétrica, ou seja, nas quais há uma grande diferença entre o poder militar dos adversários, o contendor mais fraco costuma adotar a estratégia de antiacesso e de negação de entrada (*anti-access/area denial*), para impedir ou dificultar ao inimigo o livre uso de determinadas áreas ou meios para atacar. São exemplos: minas terrestres, mísseis e minas antinavios, armas cibernética, antissatélites e emissoras de pulsos magnéticos.

estreitos, o que estende a necessidade da presença da Marinha chinesa para o oceano Pacífico e para o oceano Índico. Somente com essas presenças – interior do MCM e do MLC, e nos oceanos Pacífico e Índico – a MC estará apta a inibir qualquer ação que possa afetar o fluxo comercial chinês nos dois sentidos e ainda buscar a proteção das LCM, para além do primeiro cinturão de ilhas.

2.3 Comércio exterior chinês e as Linhas de Comunicações Marítimas

Nos anos de 1993 a 2006, a China adotou um modelo de desenvolvimento econômico perfeitamente adaptado ao aproveitamento de oportunidades criadas pela globalização, baseadas em um enorme empenho exportador. Houve um esforço em atrair fluxos de capital externo, que permitiram ao país se dotar de uma infraestrutura invejável e transformar a base de produção industrial para uma produção de alta escala, tornando-a uma produtora imbatível de bens de consumo (JUNIOR, 2010 p. 19).

Em 2014, a China se tornou a maior economia mundial em termos de Paridade de Poder de Compra. Na análise de 186 países, a China é o maior exportador para 33 países e o maior importador de outros 65, sendo considerada líder em comércio (WOETZEL *et al.*, 2019, p. 1-4). A China é a maior economia de exportação no mundo: em 2017, ela exportou US\$ 2,41 trilhões, tornando-se o maior exportador, e importou US\$ 1,54 trilhões, tornando-se o segundo maior importador. O resultado da balança comercial foi um saldo positivo de US\$ 873 bilhões. Durante os últimos cinco anos, as exportações da China aumentaram a uma taxa anual de 2,5%. Durante os últimos cinco anos, as importações da China aumentaram a uma taxa anual de 1,3%.⁷

O número de empresas chinesas operando pelo mundo aumentou em uma taxa de 16% ao ano desde 2010, passando de 10.167 para 37.164. Considerando o Global Fortune 500 de 2018, já constam 110 firmas chinesas em comparação com as 126 empresas estadunidenses

⁷ Informações obtidas no sítio eletrônico: <<https://oec.world/pt/profile/country/chn/>>.

(WOETZEL *et al.*, 2019, p. 3). A China está e continuará pesadamente dependente do seguro e regular trânsito de mercadorias pelas LCM entre o Oriente Próximo e o Sudeste Asiático. Ela está muito atrelada à economia mundial, com o volume de 90% de seu comércio exterior sendo transportado pelo mar. A rota que vai do oceano Índico pelo Sudeste Asiático até a China é sua mais importante LCM, responsável por 50% do comércio mundial, 80% do transporte de petróleo, e outras grandes proporções de outros recursos como gás natural, minério de ferro e cobre (CHATAM HOUSE, 2018, p. 5).

Isso indica que a China possui interesses marítimos além do MCM, particularmente a segurança das rotas comerciais e do acesso aos recursos naturais do Oriente Médio e da África, dos quais ela é criticamente dependente. A entrada da China na região do oceano Índico por meio de investimentos econômicos, influência política e presença militar ao longo da Rota da Seda Marítima altera significativamente as dinâmicas regionais. Essa situação aumentou a rivalidade entre a Índia e a China, que é sobreposta à competição entre os EUA e a China. O Japão, a Austrália e outros atores regionais, além de dez países ribeiras ao oceano Índico, possuem Marinhas de porte considerável e seus diferentes interesses estratégicos (MOHAN, 2018, p. 1). A China tornou-se um país importador de matérias-primas e exportador de produtos manufaturados: atualmente, ela é o maior parceiro comercial da maioria dos países, tanto no quesito exportação quanto nas importações. Cerca de 90% do comércio exterior chinês é realizado pelo mar. Pode-se verificar que, de forma a manter seus interesses, a RPC deve possuir um poder naval crível de forma a garantir as LCM. Apesar da importância das LCM localizadas no oceano Índico, a presença comercial chinesa está presente em todos os oceanos.

2.4 Portos de águas profundas

Os principais portos da China, que se destacam em relação ao tamanho e volume de operações, são: Shanghai, Guangzhou, Shenzhen, Qingdao, Qinhuaodao, Dalian, Tianjin e Ningbo. O porto de Shanghai é considerado o mais movimentado do mundo. Além desses

portos, existem ainda os de Hong Kong e Macau, que atendem essas RAE, que possuem certo grau de autonomia em relação ao governo de Pequim (EUA, 2019).

Sete dos dez maiores portos de contêiner (TEU)⁸ do mundo estão na China. Com dados de 2017, e suas respectivas posições no *ranking* mundial, são eles: Shanghai (40.233.000 TEU), em primeiro; Shenzhen (25.208.300 TEU), em terceiro; Ningbo (24.607.000 TEU), em quarto; Hong Kong (20.770.000 TEU), em quinto; Guangzhou (20.370.700 TEU), em sétimo; Qingdao (18.262.000 TEU), em oitavo; e Tianjin (15.040.000 TEU), em décimo. Ocupando a 14^a e a 16^a posição mundial em movimentação de contêineres, seguem os portos de Xiemen (10.380.000 TEU) e Dalian (9.707.000 TEU).⁹

A China vem gradualmente se tornando integrada com a economia global por meio da abertura da economia aos mercados mundiais, pois os números de portos e a produção portuária são substanciais e crescem a cada ano. Em 2013, em relação ao volume de carga, a China possuía oito dos portos mais importantes, e o volume de carga operado pelos portos chineses tem sido por oito anos consecutivos o maior do mundo. Essa escala de desenvolvimento portuária é única no mundo (ZHEN, CERBÁN e PINIELLA, 2013, p. 27).

A política portuária da China foi eficiente, de forma a assegurar o suporte básico dos serviços de navegação e operação portuária, criando um extenso e moderno sistema que oferece acesso fácil a todos os centros exportadores e Zonas Econômicas Especiais (ZEEs). Isso possibilitou aos navios chineses rápida atracação e distribuição dos contêineres priorizada, o que reduz o custo final dos produtos exportados (OLIVEIRA, 2009, p. 41). Em 2013, a China possuía 36 portos situados no litoral. No final de 2010, o número de berços nos portos eram de 5.453 e, destes, 1.554 possuem a capacidade de receber navios com deslocamento superior a

⁸ *Twenty-foot equivalent unit* (TEU), expressão que se refere às medidas do contêiner padrão com 20 pés de comprimento.

⁹ Informações obtidas no sítio eletrônico: < http://www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/WorldPortTraffic-Data-for-IAPH-using-LL-container_2018_final.pdf>.

10.000 toneladas. Desde 2010, o número de berços para esses navios crescem a taxa de 78% ao ano (ZHEN, CERBÁN e PINIELLA, 2013, p. 28).

Devido ao grande consumo de recursos naturais, a política da RPC está orientada em estabelecer como estratégia a garantia do acesso direto a regiões ricas em recursos energéticos. Para poder escoar estes recursos naturais dentro do seu território, é fundamental que os conectores entre os modais marítimos e o outros, ou seja, os portos, sejam ágeis e modernos. Pode-se perceber que a China possui uma forte e moderna estrutura portuária instalada ao longo de todo o seu litoral, de forma a dar suporte ao desenvolvimento de sua economia.

2.5 Marinha Mercante

A Marinha Mercante chinesa é composta de 4.610 navios, divididos em: 1.114 navios graneleiros; 242 navios porta-contêineres; 741 navios de carga geral; 503 navios-tanque; e 2.010 de outros tipos (EUA, 2019). Em 1984, a frota de navios mercantes era de 600 navios e possuía a capacidade total de carga de 16 milhões de toneladas (WORDEN *et al.*, p. 72). Na tabela 1, pode-se avaliar a evolução do número de navios da Marinha Mercante durante o período de 2011 a 2018.¹⁰

Tabela 1 – Evolução da frota de Marinha Mercante chinesa

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
3501	3512	3576	3997	4177	4307	4441	4610

Fonte: UNCTAD, 2018. Informações obtidas no sítio eletrônico:

<<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>>.

¹⁰Informações obtidas no sítio eletrônico: <<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>>. Acesso em 29/08/2019.

Os dados da *Central Intelligence Agency* (CIA) consideram que a Marinha Mercante chinesa é a quarta em comparação do país com o mundo, adotando com critério o número absoluto de navios. Caso seja considerado o critério por capacidade de deslocamento, ela está em segundo lugar, ultrapassando o Japão, conforme os dados obtidos no *site Hellenic Shipping News*¹¹.

O crescimento da frota mercante chinesa, no período de 2011 a 2018, foi constante, a uma taxa média de 3% ao ano. Nesse mesmo período, vários portos chineses estão classificados entre os com maior volume de carga, principalmente em relação à movimentação de contêineres. Ao analisar o crescimento da frota, em relação ao número atual de navios em 2018 e o número de navios em 1986, chega-se a um aumento de quase 300%, o que acompanha o aumento da importância da economia chinesa, no período pós-abertura econômica de 1979.

2.6 A segurança energética chinesa e as Linhas de Comunicação Marítimas

2.6.1 Petróleo e gás

A China prossegue engajada no investimento externo relacionado à energia, estando presente em mais de quarenta países. Esse investimento ambicioso é impulsionado primariamente pelo desejo chinês de assegurar diversas fontes energéticas mais confiáveis, de forma a dar suporte ao seu crescimento econômico. A busca pela segurança energética aumenta o interesse chinês em áreas como a Ásia Central e o estreito de Malaca, que são regiões críticas para o transporte do gás natural e do petróleo. O país espera diversificar seus fornecedores de energia e opções de transporte desta energia. Como um importador de petróleo e gás natural, utiliza o comércio e busca manter uma cadeia de suprimento que é menos suscetível a interrupções externas (EUA, 2018a, p. 54).

¹¹ Informações obtidas no sítio eletrônico: <<https://www.hellenicshippingnews.com/china-owned-fleet-becomes-worlds-second-largest/>>. Acesso em 24/08/2019.

Em 2017, a China importou aproximadamente 64% de suas necessidades de petróleo. Esse percentual está projetado para crescer aproximadamente para 80% até 2035, de acordo com a Administração de Informação Norte-Americana de Energia (EIA). Ainda em 2017, 34% da demanda chinesa por gás natural foi importada e projeta-se crescer até 46% até 2035, de acordo com a EIA. A China continua a depender primariamente do Golfo Pérsico, África, Rússia e de países da Ásia Central para satisfazer o crescimento das demandas de óleo e gás.

A China é particularmente dependente de LCM, particularmente, das linhas que passam pelo estreito de Malaca e pelo MCM, por onde, em 2016, aproximadamente, 80% da importação de petróleo e derivados de petróleo e 11% do gás natural importado transitou. Embora os esforços para diversificar as fontes de recursos energéticos, o volume total de petróleo e gás natural que é importado do Oriente Médio e da África continuará a fazer que as LCM sejam estratégicas para a China (EUA, 2018a, p. 55).

Os oleodutos de petróleo que vêm da Rússia e do Cazaquistão ilustram os esforços para aumentar o suprimento vindo por terra. A China planeja dobrar a capacidade dos oleodutos provenientes da Rússia de 300.000 para 600.000 barris por dia em 2018. Adicionalmente, em abril de 2017, entrou em operação o oleoduto Mianmar-China, com capacidade de 440.000 barris por dia. Esse oleoduto, em particular, evita a passagem dos navios pelo estreito de Malaca, transportando o petróleo de cidade de Kyuakpya, em Mianmar, para a cidade de Kunming. O petróleo transportado por esse oleoduto é originário da Arábia Saudita e outros países do Oriente Médio e de países da África (EUA, 2018a, p. 55).

Aproximadamente 40% das importações de gás natural (37,9 bilhões de metros cúbicos) são provenientes do Turquemenistão por gasoduto, passando pelo Cazaquistão e Uzbequistão. Esse gasoduto está projetado para transportar 55 bilhões de metros cúbicos por ano, com planos para expandir a capacidade de transporte de 80 bilhões de metros cúbicos por

ano. O gasoduto de gás natural conectando Mianmar à China foi projetado para transportar até 12 bilhões de metros cúbicos por ano. Em 2016, foram transportados 3,9 bilhões de metros cúbicos de gás natural pelo gasoduto de Mianmar. O gasoduto entre China e a Rússia iniciou a construção em 2017, devendo entrar em operação em 2019. A expectativa é de estar plenamente operacional em 2035, atingindo a capacidade de transportar até 38 bilhões de metros cúbicos (EUA, 2018a, p. 56).

2.6.2 Urânio

Segundo a British Petroleum, o aumento mundial projetado da porção, produzido pela matriz de energia nuclear, terá um incremento de 4% para 6% até 2040 (British Petroleum Report, 2018, p. 9). O carvão está sendo rapidamente trocado pelo gás natural, energias renováveis e pela energia nuclear, no caso da China, para geração de energia elétrica, e sua demanda do setor industrial também está diminuindo (EIA, 2017, p. 20). Segundo a EIA, a parcela de geração de energia pela matriz nuclear aumentará de 3% em 2015, para 11% em 2040 (EIA, 2017, p. 84).

Em 2007, a Companhia Nuclear Nacional Chinesa (CNNC) anunciou o primeiro investimento chinês em uma mina de urânio na África, em Níger. Cinco anos após, em 2012, outra empresa chinesa, a *China General Nuclear Power Group* (CGNG), anunciou a aquisição dos direitos de mineração sobre a mina de Husab, na Namíbia, o que foi considerado o maior projeto de investimento no continente africano (VOLBERDING; WARNER, 2017, p. 3). Em 2012, a Namíbia produzia 10% do urânio do mundo. (SHINN; EISENMAN, 2012, p. 537). Em maio de 2016, a CGNG possuía dezesseis usinas em operação e doze unidades em construção (CGNPC, 2017, p. 18). A produção chinesa de urânio em 2016 foi de 1650 toneladas (NEA e IAEA, 2018, p. 56).

A produção total de urânio aumentou em 3%, de 60.291 toneladas em 2015, para 62.071 toneladas, em janeiro de 2017. As mudanças foram principalmente pelo aumento de

produção na Austrália, Canadá e Cazaquistão, combinados com aumentos modestos na China e na Namíbia. Em janeiro de 2017, existiam no mundo um total de 449 reatores nucleares conectados à grade energética global, com capacidade de gerar 391 GW, consumindo 62.825 toneladas de urânio no período de um ano.¹² De forma a ilustrar a necessidade chinesa, para operar as dezesseis usinas em funcionamento, utilizando os dados de 2017, cada reator, em média, está consumindo cerca de 149 toneladas de urânio. Sendo assim, a produção chinesa de 1.650 toneladas seria capaz apenas para operar dez reatores. Dessa forma, pode-se concluir que a busca por urânio, fora da China, também faz parte da estratégia energética chinesa, o que é corroborado pelos investimentos chineses no Níger, na Namíbia e no Cazaquistão.

Em setembro de 2017, a CGNPG entrou em acordo cooperativo com a empresa pública francesa *Électricité de France* para investir em projetos de plantas nucleares no Reino Unido. Uma delas, Hinkley Point, é um projeto de US\$ 23,4 bilhões, e a CGNPG financiará um terço do investimento – as duas empresas, todavia, ainda investirão conjuntamente nos projetos de plantas nucleares de Bradwell e de Sizewell, ambas também no Reino Unido. A CGNPG detém 66,5% dos direitos no projeto de Bradwell e planeja utilizar a tecnologia de terceira geração da China. Será a primeira vez que a tecnologia nuclear chinesa será aplicada em países ocidentais desenvolvidos. Esses avanços são significativos para consolidar a estratégia chinesa chamada Política para Investir no Exterior¹³ (CGNPG, 2017, p. 13; EUA, 2018b, p. 6). A CGNPG controla 303.400 toneladas de reservas de urânio, distribuídas na Ásia Central, Austrália, África e Canadá, comercializando um volume anual de 75.000 toneladas (CGNPC, 2017, p. 18).

¹² Informações obtidas no site eletrônico: < <https://www.oecd-nea.org/ndd/pubs/2018/7413-uranium-2018.pdf>>. Acesso em 25/08/2019.

¹³ Em inglês, Go Out Policy, estratégia que encoraja as empresas chinesas de investirem no exterior.

Em função de todos os dados apresentados, pode-se verificar a importância com que a China vem diversificando seu setor energético e a forma como vem realizando a exploração de recursos naturais fora de seu território. Pelos dados apresentados, é evidente que a RPC ainda é muito dependente do petróleo, que é transportado, por via marítima, do Golfo Pérsico e da África. Em que pese o esforço para diminuir a dependência da rota marítima que passa pelo estreito de Malaca e pelo MCM, com a construção de oleodutos e gasodutos por Mianmar, Rússia e Cazaquistão, o volume requerido para manter a segurança energética chinesa é muito superior às quantidades transportadas por esses meios. Nesse diapasão, pode-se concluir que a China manterá a tendência em valorizar, aumentar e profissionalizar sua Marinha, consolidando sua presença no MCM e expandindo sua atuação para o oceano Índico, de forma a garantir sua segurança energética. Interessante verificar ainda o aumento da importância da matriz nuclear, o que demandará acesso às reservas de urânio no exterior, uma vez que a produção chinesa ainda encontra-se muito pequena, em face das usinas já em funcionamento e das usinas em construção. Essa expansão em busca do urânio aponta em duas direções: a primeira, nas reservas do Cazaquistão, em direção à Ásia; e outra que aponta para o oceano Atlântico, para o escoamento das reservas de urânio, por via marítima, da Namíbia e do Níger.

2.7 Poder Naval chinês

Depois que Deng Xiaoping (1904-1997) assumiu a liderança em 1978, o preparo das Forças Armadas chinesas foi incluído no processo de Quatro Modernizações da China.¹⁴ Dessa forma, o setor de Defesa chinês, que, desde 1949, possuía uma baixa prioridade orçamentária, passou a possuir prioridade no financiamento e no desenvolvimento. A forma pela qual a Marinha foi modernizada recebeu muita influência do Almirante Liu Huaqing

¹⁴ Quatro Modernizações da China foi uma política pública para o desenvolvimento de Defesa; Indústria; Ciência e Tecnologia; e Agricultura. Essa política foi anunciada por Deng Xiaoping em dezembro de 1978, durante o Terceiro Plenário do 11º Comitê Central.

(1916-2011), que possuía uma visão mahaliana¹⁵ e tinha afinidade com os programas para dotar a China com porta-aviões (NOHARA, 2017, p. 220-221).

O Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) vinculava a riqueza dos povos à posse de um grande poder marítimo, que possuía como elementos principais: uma marinha poderosa, uma marinha mercante de grande porte e uma indústria naval desenvolvida e moderna (MAHAN, 1890, p. 15). Para um estado alcançar um grande poder marítimo, deveriam existir algumas condições fundamentais. Na visão de Mahan, um grande poder marítimo seria consequência de seis condições fundamentais, que ele intitulava de fontes do poder marítimo: posição geográfica, extensão territorial, configuração física, caráter do povo, fração da população ocupada com assuntos marítimos e caráter do governo (MAHAN, 1890, p. 16-29).

Para a melhor compreensão desses conceitos, segue-se uma explicação sucinta das ideias principais que norteiam o entendimento das fontes do poder marítimo. A posição geográfica pode ser definida como a localização de um estado em relação às rotas marítimas comerciais e ao território de outros estados, o que, geograficamente, pode, por comparação, favorecer militarmente e comercialmente um estado, enquanto naturalmente desfavorece o outro. Para Mahan (1890), a extensão territorial de um estado poderia oferecer facilidades ou dificuldades para o sustento de sua população. As relações entre a população e as condições de sustento, que essa extensão territorial oferece, podem ser um elemento influenciador para impulsionar um povo em desenvolver seu poder marítimo. De maior facilidade de entendimento, segue-se o conceito de configuração física, que é simplesmente as condições naturais de um estado dispor de bons portos e ancoradouros. O caráter do povo é a afinidade desta população com a construção naval e com o comércio, principalmente, o marítimo. A fração da população ocupada com assuntos marítimos é a percentagem desta população

¹⁵ Conjunto de ideias e conceitos estratégico-militares do Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914), cujos escritos influenciaram decisivamente toda uma geração de políticos e oficiais de Marinha, trazendo para o centro do debate político-estratégico a discussão sobre o conceito de poder marítimo.

envolvida nas atividades marítimas que, a partir de uma massa crítica, torna sinérgica a relação entre as atividades econômicas marítimas e o desenvolvimento nacional. Quanto maior a fração da população envolvida, maior será o caráter daquele povo para o desenvolvimento do poder marítimo (MAHAN, 1890, p. 16-28).

Por último, Mahan (1890) cita o caráter do governo, que pode ser definido como o conjunto de políticas públicas ordenadas e investimentos adequados. Como conjunto de políticas públicas ordenadas, pode-se entender que o governo deve administrar, orientar e dirigir os assuntos navais, bem como oferecer estímulo governamental para a produção de navios e para o desenvolvimento do comércio exterior marítimo. Essas políticas devem ser conduzidas sistematicamente, ou seja, por um longo tempo e por sucessivos governos. Compreende-se como assuntos navais a forma pela qual o governo decide sobre o tamanho, aprestamento, doutrina de emprego e uso de sua Marinha na guerra. Dessa forma, um governo alinhado com as ideias retromencionadas teria a capacidade de desenvolver um grande poder marítimo (MAHAN, 1890, p. 28-29).

Pode-se inferir que Deng Xiaoping e a liderança do Partido Comunista Chinês (PCC), ao decidirem pelo processo de abertura econômica iniciada em 1978, com ênfase no comércio marítimo, já haviam incorporado as ideias de Mahan no que tange ao desenvolvimento de um grande poder marítimo. Como visto nos itens anteriores deste capítulo, a China já conta com a quarta maior marinha mercante, em termos de número de navios, e a segunda, em termos de deslocamento. A estrutura portuária também é a maior do mundo, o que oferece vantagens competitivas em relação ao comércio exterior marítimo. Em que pese a linha de nove traços ter sido divulgada anteriormente às reformas de Deng Xiaoping, a Marinha chinesa, por meio do seu desenvolvimento operacional, já garante os interesses chineses no MCM, e *pari passu* com seu crescimento, inicia a projeção de poder em outros oceanos. Todas estas ações, que sinérgicamente conduzem ao conceito de poder marítimo de Mahan, parecem

ter sido coordenadas minuciosamente, faltando agora apenas para a Marinha chinesa ter capacidade do comando do mar,¹⁶ outro conceito mahaniano.

De acordo com a corporação *Research and Development* (RAND), outro ponto que aumentou a importância da Marinha chinesa na estratégia da Defesa foi a alteração do centro de gravidade econômico do país. Inicialmente, o centro de gravidade era o parque industrial localizado no interior, que deveria ser protegido de uma possível invasão da Rússia. Porém, duas décadas de sucesso econômico o levaram para a costa leste, a chamada costa dourada, uma região que se estende de Dalian, ao norte, até Hainan, ao sul. Esse novo centro de gravidade econômico – combinado com a reaproximação com a Rússia, o que diminuiu a possibilidade de uma invasão soviética – alterou a estratégia das Forças Armadas chinesas. Inicialmente, grandes forças terrestres eram necessárias para proteger a China de uma invasão russa, entretanto, a preocupação chinesa se alterou para a defesa do litoral e para estabelecer requisitos para uma defesa marítima. Dessa forma, a modernização se deu na força naval, força aérea e força de mísseis, todas com capacidade de projeção de poder (FINKELSTEIN, 1998, p. 117).

Liang e Xiangsui (1999), autores da obra *Guerra Irrestrita*, abordam a característica singular da Marinha, que, quando comparada com o Exército e a Força Aérea, é a única Força Armada que possui liberdade de movimento, uma característica decorrente do meio em que suas operações são desenvolvidas, o espaço marítimo. Essa liberdade promove uma vantagem logística por ocasião de emprego de uma força, uma vez que uma força naval pode possuir a capacidade de levar seus meios logísticos, ficando em certo grau, pelo menos, no início do

¹⁶Mahan defendia a ideia que, para se possuir um grande poder marítimo, o país deveria possuir uma grande força naval, cujo principal propósito é proteger a capacidade de uma nação em usar o mar. Segundo Mahan, a melhor maneira de proteger o uso do mar era obter o seu comando. Esse efeito desejado deveria ser atingido pela neutralização definitiva de forças que pudessem interferir ou ameaçar o seu comércio. Dessa forma, o objetivo de uma esquadra de combate era sempre a esquadra de combate inimiga. Segundo Mahan, o mar era indivisível, sendo assim, o comando também não era divisível nem admitia relativização, devendo uma esquadra destruir o quanto antes a esquadra de combate inimiga (Mahan, 1890).

emprego, independente de bases logísticas em terra. Nessa obra, os autores reforçam que esse grau de independência da Marinha de bases logísticas, combinada com a liberdade de movimento no espaço marítimo, conferem naturalmente que a Marinha deve ser a base de uma força de combate conjunta. Essa conclusão também é realçada quando os autores salientam que a capacidade de entrar em batalha é correlacionada com a Marinha, provavelmente, pela capacidade da projeção de poder em terra. Os autores também destacam que, numa análise do orçamento norte-americano, no período de 1990 a 1998, os orçamentos da Marinha e do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) norte-americanos não sofreram redução, diferentemente dos orçamentos do Exército e da Força Aérea (LIANG e XIANGSUI, 1999, p. 91).

Em 2010, a China se tornou a segunda maior economia do mundo devido a um crescimento econômico sem precedentes, o que serviu para fortalecer a compreensão do poder nacional chinês. Embora possua um robusto crescimento econômico, o desenvolvimento chinês, em um certo grau, foi descoordenado e não sustentável, e problemas como população, recursos e meio ambiente exercem grande pressão no governo chinês. Ao mesmo tempo, o país passou a lidar com vários desafios e riscos relacionados com a soberania marítima, direitos e interesses: disputas com países vizinhos pela soberania das ilhas, demarcação de áreas marítimas e exploração de recursos marítimos. Estes fatos se transformaram em uma crise com temas extremamente sensíveis (XIOYAN, 2014, p. 6). A situação dessa crise é agravada pela política norte-americana *Pivot to Asia*, Centro na Ásia (tradução nossa), na qual os EUA procuram fortalecer as relações com os países vizinhos da China, de forma a contê-la e confrontá-la.

Foi durante o 18º Congresso do PCC, de 8 de novembro de 2012, que a China lançou oficialmente a estratégia de se transformar em uma potência marítima. O conceito se refere a desenvolvimento, utilização, proteção, gerência e controle do oceano. Para se

transformar em uma potência marítima, a China deverá atingir o poder abrangente¹⁷ nas áreas de segurança marítima, economia azul, tecnologia do mar e proteção do meio ambiente marítimo, além de, de forma resoluta, salvaguardar a soberania marítima da China, defendendo seus direitos e seus interesses marítimos (XIOYAN, 2014, p. 6).

Pode-se verificar, no item Proteção dos Interesses no Exterior do *Livro Branco de Defesa* de 2013, que a economia chinesa está integrada ao sistema econômico mundial, fazendo com que os interesses chineses no exterior sejam um componente integral dos interesses nacionais. As questões de segurança envolvendo recursos energéticos, recursos naturais, LCM estratégicas, cidadãos e empresas chinesas no exterior estão se tornando proeminentes. A proteção de navios no mar, operações de evacuação de chineses no exterior e operações de resgate de reféns têm se tornado importantes formas pelas quais as Forças Armadas chinesas realizam a salvaguarda dos seus interesses.¹⁸

Os interesses chineses e o poder da China se expandiram: ela se tornou um estado proeminente na comunidade internacional. As iniciativas econômicas chinesas, incluindo a BRI,¹⁹ são desenhadas para a China alcançar seus interesses e fortalecer sua posição como potência global, integrando o desenvolvimento de sua infraestrutura com a arquitetura comercial e financeira. As impressões sobre o investimento e o comércio global chineses estão

¹⁷ Poder Abrangente ou Poder Nacional Abrangente (PNA) é um conceito baseado no pensamento político contemporâneo da RPC e refere-se ao poder nacional de um estado-nação. Wu Chunqin, da Academia de Ciências de Pequim, ilustra a formação com exemplos de Sun Tzu, Wu Zi e outros. Ele acrescenta que a discussão sobre a guerra na antiga literatura da China possui vários exemplos de PNA. Os antigos estrategistas da China nunca defenderam que, em uma guerra, o estado-nação deveria somente contar com o poder militar a fim de obter uma vantagem. De acordo com Wu Chunqin, calcular o PNA pode ajudar um estado não apenas na guerra, mas também para coordenar uma ofensiva diplomática e política, para desintegrar psicologicamente as forças inimigas e subjugar-las. O PNA é um somatório de fatores relacionados tanto ao *soft power*, quanto ao *hard power*, incluindo recursos naturais, influência internacional e *ethos*. Informações obtidas no sítio eletrônico: <https://www.claws.in/images/journals_doc/1302263399_JSBajwa.pdf>. Acesso em 11/08/2019.

¹⁸ Informações obtidas no sítio eletrônico: <http://www.china.org.cn/government/whitepaper/2013-04/16/content_28556829.htm>. Acesso em 05/08/2019.

¹⁹ A Iniciativa Rota e Cinturão (Belt and Road Initiative – BRI), é uma iniciativa comercial da RPC, lançada pelo presidente Xi Jinping, em 2013, para a criação de uma rota comercial integrando a China com a Ásia Central, sendo uma versão contemporânea da Roda da Seda. Essa iniciativa evoluiu ganhando uma vertente marítima, conhecida como Rota da Seda Marítima. Informações obtidas no sítio eletrônico: <<http://eng.yidaiylu.gov.cn>>. Acesso em 13/08/2019.

crescendo rapidamente: no Sri Lanka, por exemplo, as empresas estatais chinesas assinaram um *leasing* do Porto de Hambantota pelo período de 99 anos (EUA, 2018a, p. 50).

No *Livro Branco de Defesa* chinês de 2013, é reforçada a responsabilidade da MC em realizar operações no mar, salvaguarda da segurança marítima e manutenção da soberania sobre o mar territorial, incluídos os direitos e interesses marítimos. O mesmo Livro Branco detalha a organização da Marinha chinesa, sendo esta composta por forças de submarinos, navios de superfície, fuzileiros navais, aviação naval e corpo de defesa de costa. Alinhados com os requisitos para a defesa estratégica das águas jurisdicionais, o documento afirma que a Marinha realizará esforços para acelerar a modernização de suas forças para operações de defesa das águas jurisdicionais; o desenvolvimento de submarinos avançados e fragatas; e melhorar a integração eletrônica e de sistemas de informação. Esse conjunto de atividades desenvolverá as capacidades de uma marinha de águas azuis, apta a coordenar operações longe de suas bases, conduzindo operações móveis, realizando cooperação internacional, atuando contra ameaças à segurança não tradicionais e fortalecendo as capacidades de deterrence estratégica e contra-ataques.

Em 2013, o efetivo da MC era de 235.000 militares, divididos em três esquadras: Esquadra de Beihai, Esquadra de Donghai e Esquadra de Nanhai. Cada esquadra possui como meios orgânicos um esquadrão de aviação naval; bases de apoio logístico; flotilhas; instalações de comando e controle; e tropas de fuzileiros navais, no valor de Brigada. Em setembro de 2012, o primeiro porta-aviões, o Liaoning, foi comissionado. O desenvolvimento de um porta-aviões teve um profundo impacto na construção de uma Marinha forte e na salvaguarda da segurança marítima.²⁰

²⁰Informações obtidas no sítio eletrônico <http://www.china.org.cn/government/whitepaper/2013-04/16/content_28556829.htm>. Acesso em 05/08/2019.

A MC é a maior força naval da Ásia, com mais de 300 navios de superfície, submarinos, navios anfíbios, e outros navios especializados. Ela está se tornando uma força naval moderna e flexível. O processo de substituição dos navios obsoletos, geralmente com apenas um propósito, por navios maiores, com múltiplos propósitos, com avançados sistemas de armas e sensores antinavios, antiaéreos e antissubmarino, está acelerado. Essa modernização está alinhada com a ênfase do crescimento da China no domínio marítimo, e com o aumento da demanda da Marinha em conduzir tarefas operacionais em distâncias maiores do território chinês, utilizando plataformas navais com robustas capacidades de autodefesa e com capacidade de realizar vários tipos de missões (EUA, 2018a, p. 28).

A MC atua alinhada com as resoluções do Conselho de Segurança (CS) da Organização das Nações Unidas (ONU), e com o consentimento do Governo Federal de Transição da Somália, enviou uma força naval para conduzir operações de comboio no Golfo de Áden e nas águas jurisdicionais da Somália em 26 de dezembro de 2008. A Força Naval Chinesa possui como tarefa a segurança dos navios chineses, dos navios de ajuda humanitária do Programa Mundial de Alimentos e de outras organizações internacionais de ajuda humanitária, e dos navios estrangeiros que passam por estas águas. Até dezembro de 2012, a Marinha Chinesa tinha enviado treze grupos-tarefa, compostos de 34 navios de guerra, 28 helicópteros, e 910 elementos de Operações Especiais, que realizaram a proteção de 4.984 navios em 532 lotes de formação de escolta. Entre estes navios, 2.535 eram chineses. A Força Tarefa resgatou 24 navios chineses dos piratas.²¹

A Estratégia Militar Chinesa de 2015, que já visualiza o emprego da Marinha na proteção de áreas marítimas, por meio da condução de comboios, afirma que as Forças Armadas chinesas continuaram as operações de comboio no Golfo de Áden, de forma a fortalecer o

²¹Informações obtidas no sítio eletrônico <http://www.china.org.cn/government/whitepaper/2013-04/16/content_28556829.htm>. Acesso em 05/08/2019.

intercâmbio e cooperação com forças-tarefas navais de outros países, e, conjuntamente, realizar a segurança das LCM internacionais. Em 2017, a China continuou suas operações contra pirataria no Golfo de Áden, inclusive ela continua a enviar submarinos para o oceano Índico, ostensivamente em apoio as patrulhas contra pirataria. Os submarinos de ataque chineses utilizam os portos de Seppangar, na Malásia, e de Karachi, no Paquistão, mas foi negado aos chineses a utilização do porto de Colombo no Sri Lanka. Estas patrulhas com submarinos demonstram a capacidade chinesa de interditar LCM estratégicas e aumentar a projeção de poder no oceano Índico (EUA, 2018a, p. 21).

A Estratégia Militar Chinesa de 2015 estabeleceu que o país passou a ter a ambição de tornar robusto seu poder marítimo, expandindo as tarefas da Marinha chinesa de defender de águas jurisdicionais para proteger LCM estratégicas. Com o crescimento, os interesses nacionais chineses estão mais vulneráveis à desordem internacional e regional. A Estratégia Militar Chinesa enumera como ameaças terrorismo, pirataria, desastres naturais e epidemias, além de pontuar como ameaças as situações que podem afetar a segurança dos interesses chineses no exterior relativos a recursos naturais e energéticos. A Estratégia destaca ainda a necessidade de atuar na segurança das LCM e a segurança de pessoal e meios chineses no exterior.²²

Em fevereiro de 2011, uma situação na Líbia se apresentou como uma grave ameaça de segurança para instituições chinesas, sejam elas empresas ou nacionais: o governo chinês organizou uma grande operação de evacuação para o resgate de 35.860 cidadãos. A MC contribuiu com a fragata Xuzhou, que estava em missão no Golfo de Áden, e navegou para o litoral da Líbia, provendo apoio aos navios utilizados para a evacuação.²³ Esta operação de

²²Informações obtidas no sítio eletrônico: <http://www.china.org.cn/china/2015-05/26/content_35661433.htm>. Acesso em 05/08/2019.

²³ Informações obtidas no sítio eletrônico: <http://www.china.org.cn/government/whitepaper/2013-04/16/content_28556829.htm>. Acesso em 05/08/2019.

resgate foi um marco na história militar chinesa, uma vez que foi a primeira vez que um meio naval foi enviado e operou longe das bases navais chinesas, e demonstrou o aumento da capacidade chinesa em relação a operação de meios navais.

Durante o encontro de Pequim do Fórum de Cooperação África-China (FOCAC), que ocorreu em setembro de 2018, o presidente Xi Jinping e os países africanos acordaram, no documento das Oito Maiores Iniciativas da FOCAC, que a China iria continuar a fornecer ajuda militar à União Africana (UA), e daria suporte aos países da região do Sahel e àqueles que são litorâneos ao Golfo da Guiné e ao Golfo de Áden, de forma a manter o ambiente seguro, no combate ao terrorismo (CHINA, 2018, p. 17). O documento Oito Maiores Iniciativas da FOCAC, de 2018, foi o primeiro em que a China formalmente se compromete a projetar poder nos países litorâneos ao Golfo da Guiné, ou seja, no Entorno Estratégico Brasileiro.

No item Formação e Desenvolvimento, da Estratégia Militar Chinesa de 2015, são delineados os requisitos operacionais para a Marinha chinesa alterar sua postura para realizar simultaneamente a proteção de águas jurisdicionais e a proteção de LCM. Para realizar essas tarefas, a Marinha irá gradualmente alterar sua orientação de defesa de águas jurisdicionais para uma combinação de defesa de águas jurisdicionais, segurança de áreas marítimas e proteção de áreas marítimas, construindo uma força naval organizada de forma eficiente, com capacidade de operar de forma conjunta e flexível. A Marinha chinesa irá fortalecer suas capacidades para dissuasão estratégica e contra-ataque, manobras marítimas, operações conjuntas no mar, defesa compreensiva²⁴ e logística.

Em relação à capacidade de construção naval, a China é a estado com a maior produção de navios do mundo e tem aumentado a capacidade de construir todos os tipos de navios, como submarinos, navios de superfície, navios anfíbios e navios de carga para

²⁴ O conceito de Defesa Compreensiva inclui um amplo domínio de instrumentos a fim de se assegurar a paz, porém o foco principal ainda reside na aplicação do poder militar (SCHMID, 2007, p. 68).

suprimentos pré-embarcados. Em relação à propulsão naval, a China já produz motores marítimos a diesel e turbina a gás. Além disso, os sistemas de armas e eletrônicos foram todos nacionalizados, o que coloca a China como autossuficiente, com pouca dependência externa dos tradicionais fornecedores para a construção naval (EUA, 2018a, p. 86).

Em 2017, a China divulgou o documento *Livro branco da política chinesa de segurança e cooperação na região da Ásia e do Pacífico*, que definiu que as Forças Armadas chinesas estão aptas a conduzir operações de caráter expedicionário e outras atividades para defender os crescentes interesses nacionais chineses no exterior que podem ser desestabilizados por fatores incertos (EUA, 2018a, p.7).

Pode-se verificar o aumento da presença global chinesa pela ênfase dada nas missões da Marinha chinesa para salvaguardar os interesses no exterior, o que impulsiona a presença das Forças Armadas chinesas para além das fronteiras chinesas e de seu entorno estratégico. A evolução do foco da Marinha de defesa de águas jurisdicionais para proteção de áreas marítimas reflete uma expansão da preocupação do Alto-Comando chinês em um alcance operacional bem mais amplo. A Estratégia Militar Chinesa corrente reflete o abandono de uma mentalidade centralizada na continentalidade. De forma análoga, as referências doutrinárias apresentam o conceito de *forward edge defense* (defesa adiante, tradução nossa), que manifesta a intenção de mover potenciais conflitos para distante do território da China. A visão dos estrategistas das Forças Armadas Chinesas é gradualmente aumentar o papel global da China em questões de segurança. Em agosto de 2017, a China oficialmente instalou sua primeira base no exterior no Djibouti (EUA, 2018a, p. 46).

A estratégia chinesa de obtenção de facilidades portuárias no exterior para o reabastecimento de combustível e de outras classes de suprimento de seus navios de guerra, sem retornar para o litoral chinês, deve evoluir para o desenvolvimento de instalações, ainda que rudimentares, com capacidade de manutenção dos navios, realizando pequenos reparos.

Esses tipos de atividades possibilitarão à China uma maior habilidade para prover apoio logístico às Forças num teatro de operações (COOPER, 2018, p. 2).

A China está construindo portos ao longo das LCM vitais como parte do projeto da Rota da Seda Marítima, que passa pelo oceano Índico. Existem projetos em andamento no Sri Lanka, Bangladesh, Mianmar, Paquistão, Djibouti, Quênia e Tanzânia. O uso dual desses portos, tanto para propósitos comerciais quanto militares, é uma tendência no oceano Índico. Por exemplo, os portos de Colombo, Gwadar, e Djibouti possuem instalações de reabastecimento de combustível e estações da Marinha chinesa. A permanência de um navio de guerra e de um submarino chinês no projeto do porto comercial de Colombo incomodou a Índia. Analistas sugerem que a aquisição dos portos de águas profundas, localizados estrategicamente em Mianmar, Paquistão, Sri Lanka e Maldivas, pode eventualmente servir a propósitos militares (MOHAN, 2018, p. 1).

A instalação de uma base chinesa no exterior foi um afastamento radical da política externa chinesa, que negava o posicionamento de tropas chinesas em territórios de outros países (SAUNDERS *et al.*, 2011, p. 290). A China pode replicar o seu sucesso do estabelecimento da Base Naval em Djibouti, estabelecendo facilidades logísticas em outras regiões no exterior, de forma a possibilitar o apoio logístico para as Forças Armadas chinesas (EUA, 2018a, p. 70).

Segundo Mahan (1890), a obtenção de bases ou portos em locais que permitissem um prolongamento do tempo de operações tornava-se premente, para qualquer marinha. Porém, no entendimento de Mahan, a mera cessão desses portos por outros governos era um expediente pouco confiável, então, era imprescindível que se estabelecessem, ao menos, bases navais praticamente autossustentáveis, em todas as regiões relevantes. Pode-se observar que, mais uma vez, as ações da Marinha chinesa estão orientadas por uma visão mahanianiana, o que alterou os valores de sua política externa, que não admitia a instalação de bases chinesas em outros territórios, pelo princípio da não interferência. Podem ser percebidas alterações sutis na política

externa, uma vez que a China já possui poder naval crível para defender seus interesses marítimos, e a partir da posse desses meios, não utilizá-los seria um desperdício.

Uma das mais significantes mudanças estruturais da Marinha chinesa em 2017 foi a expansão do Corpo de Fuzileiros Navais Chinês (CFN-C). Antes, o CFN-C era composto de duas Brigadas, com um efetivo aproximado de dez mil militares cada uma, que possuíam a missão de assalto anfíbio e defesa das bases localizadas no MCM. Em 2020, o CFN-C consistirá de sete Brigadas, com um efetivo total de trinta mil militares, expandindo as missões para operações de caráter expedicionário, para a atuação no exterior. Os fuzileiros navais chineses já estão guarnecendo a Base Naval Chinesa em Djibouti (EUA, 2018a, p. 28). Pode-se concluir que, com o crescimento do CFN-C, a Marinha terá tropa suficiente e a mais apropriada para guarnecer novas bases, em outras partes do mundo, o que pode favorecer a logística das forças navais chinesas por ocasião da atuação em outras partes do mundo.

Pode-se verificar que a Estratégia Militar Chinesa deu destaque à atuação da Marinha em tarefas características de uma Marinha de águas azuis, como a segurança das LCM estratégicas, e na segurança de pessoal e meios chineses no exterior. Essa ênfase reflete a dependência chinesa tanto de matérias-primas, principalmente, o petróleo, quanto da necessidade de outros insumos necessários para sustentar seu crescimento econômico. Outra importante fonte de sustentação econômica chinesa é o comércio mundial, principalmente realizado por via marítima, pois 80% dos produtos chineses são escoados pelo mar até os mercados consumidores de todo o mundo. Essa característica faz com que a segurança das LCM estratégicas seja realçada em várias partes da Estratégia Militar Chinesa. Outro ponto que merece destaque é a Estratégia Militar Chinesa prever a segurança de seus cidadãos e suas empresas no exterior. É crescente a presença de empresas chinesas pelo mundo, principalmente em atividades relacionadas ao setor energético e ao setor de infraestrutura. A Estratégia Militar Chinesa passa a ressaltar a importância de a China possuir a capacidade de prover essa

segurança no exterior, o que é naturalmente uma tarefa mais relacionada à Marinha, pelas características do poder naval, realçadas pelos coronéis chineses Liang e Xiangsui.

A Estratégia Militar Chinesa de 2015, no item que trata de desenvolvimento das forças em domínios críticos de segurança, afirma que a estabilidade de longo prazo e desenvolvimento sustentável da China depende da situação estável dos mares e oceanos, ou seja, de um ambiente marítimo com paz duradoura. O documento ressalta que a mentalidade centrada na continentalidade deve ser abandonada, e, em seu lugar, deve ser desenvolvida uma mentalidade atrelada ao gerenciamento do mar e dos oceanos e da proteção dos interesses e direitos marítimos chineses. É destacada a necessidade de o país desenvolver uma força marítima estruturada com a dimensão proporcional aos interesses chineses, que incluem a salvaguarda da soberania chinesa, os direitos chineses no mar, a proteção das linhas marítimas estratégicas, a participação em cooperação internacional marítima e o suporte estratégico para transformar a China em uma potência marítima. A Marinha chinesa continuará seu preparo e emprego, mantendo a prontidão, por meio de patrulhas e pela presença militar chinesa em áreas marítimas relevantes. Dessa forma, existe a possibilidade de que, para garantir seus interesses energéticos, a China aumente sua presença no AS, ou até mesmo, instale uma base naval em algum país da costa ocidental da África.

Em 22 de julho de 2019, a RPC lançou seu novo Livro Branco de Defesa, cujo conteúdo não alterou o emprego da Marinha Chinesa estabelecidos nos documentos de defesa anteriores. Esse documento realçou que a Marinha Chinesa está acelerando a transição de tarefas de defesa de águas jurisdicionais para proteção de áreas marítimas, com o emprego do navio aeródromo (CHINA, 2019, p. 12 e 20).

3. A POLÍTICA CHINESA PARA A ÁFRICA

A política chinesa aplicada na África pode ser dividida em três períodos: desenvolvimento normal (1949–1977), transição (1978–1994), e rápido desenvolvimento (1995 até o presente). No primeiro período, o foco da política chinesa para a África era o anticolonialismo, anti-imperialismo, e antirrevisionismo, limitando as relações chinesas aos partidos comunistas africanos. Essa postura derivava da situação internacional desfavorável depois da fundação da RPC. O segundo período foi marcado pela expansão das relações diplomáticas, abandonando o viés ideológico, e passando a China a estabelecer relações, principalmente, com os partidos africanos que estavam na situação de cada país. O terceiro período foi marcado pela aproximação, buscando estabelecer ampla cooperação econômica e comercial (ANSHAN, 2008, p. 22).

No terceiro período, a política chinesa para a África passou a ser balizada por ações coordenadas com os países africanos, a partir do lançamento do FOCAC, cujas atividades foram iniciadas em Pequim, em 10 de outubro de 2000. O FOCAC é um mecanismo de consulta coletiva e diálogo entre a China e os países africanos para a construção de uma identidade comum.²⁵

A política exterior chinesa é norteadada por cinco princípios:²⁶ respeito mútuo acerca da soberania e integridade territorial; não agressão; não interferência nos assuntos internos; igualdade ou benefício mútuo; e coexistência pacífica (ANSHAN, 2008, p. 23). O FOCAC possuía inicialmente dois itens principais de agenda: como os países africanos e a China poderiam trabalhar na direção do estabelecimento de uma nova política internacional e de uma

²⁵Informações obtidas no sítio eletrônico: < https://www.focac.org/eng/ltjj_3/ltjz/ >. Acesso em 08/07/2019.

²⁶Esses princípios também são conhecidos como princípios da coexistência pacífica e foram definidos durante a 12ª assembleia do Partido Comunista Chinês em 1982 (ANSHAN, 2008, p. 23).

nova ordem econômica; e como fortalecer a cooperação econômica sino-africana e o comércio sob novos termos.²⁷

No primeiro fórum, que ocorreu no ano de 2000, participaram o então presidente Jiang Zemin, o vice-presidente Hu Jintao e o premiê Zhu Rongji, do Conselho de Estado, pela RPC, e representantes de vários países africanos, como os presidentes do Togo, Argélia, Zâmbia, Tanzânia e o secretário-geral da UA.²⁸ Participaram ainda oitenta ministros da China, representantes de 44 países africanos e representantes de dezessete organizações regionais africanas e internacionais.²⁹

Pode-se verificar que a iniciativa do FOCAC marcou o início do processo de fortalecimento e institucionalização das relações sino-africanas, uma vez que os objetivos, ainda que limitados no início, possuíam a capacidade de se expandir em todos os campos para preencher as necessidades de criar uma nova política internacional e nova ordem econômica. Em sua primeira edição, participaram 44 dos 55 países no continente africano, muitos dos quais representados pelos seus chefes de Estado, o que demonstrou, de forma ainda embrionária, o despertar do interesse pela abertura desse canal de diálogo multilateral com a China.

Em 2001, durante o primeiro encontro consultivo ministerial da FOCAC, realizado em Lusaka, capital da Zâmbia, a fim de incrementar a efetividade das medidas adotadas e acordadas no primeiro Fórum, o Programa de Cooperação Econômica e de Desenvolvimento Social foi revestido de mecanismos de acompanhamento, que entraram em vigor a partir de

²⁷Informações obtidas no sítio eletrônico: <https://www.focac.org/eng/ljhy_1/dyjbzjhy_1/CI12009/>. Acesso em 08/07/2019.

²⁸ União Africana é uma organização internacional que promove o crescimento e desenvolvimento econômico pela aumento da cooperação e integração entre os países africanos. Informação obtida no sítio eletrônico: <<https://au.int>>. Acesso em 09/07/2019.

²⁹Informações obtidas no sítio eletrônico: <https://www.focac.org/eng/ljhy_1/dyjbzjhy_1/CI12009/t157577.htm>. Acesso em 08/07/2019.

abril de 2002. Dessa forma, as ações acordadas nos tratados bilaterais do Fórum passariam a ser medidas e verificadas, para que, efetivamente, se transformassem em ações eficazes.³⁰

Em dezembro de 2003, em Adis Abeba, Etiópia, ocorreu a segunda conferência ministerial, ocasião em que o premiê chinês Wen Jiabao e os representantes africanos concordaram em emitir um plano de ação que estabeleceria a orientação no avanço das relações sino-africanas para os próximos três anos. Como resultado da segunda conferência, foi confeccionado o Plano de Ação de Adis Abeba (2004-2006), focando principalmente nos campos de cooperação política e econômica. Houve ainda o cancelamento de dívidas de 31 países africanos, somando um montante de US\$ 1,27 bilhão (MONTENEGRO; ALVES, 2016, p. 157).

Outra ação estratégica chinesa foi envolver os membros da Academia de diversos países africanos para debater e planejar as ações de integração sino-africanas. Essa ação teve início em 2010, com a criação do Programa de Pesquisa e Intercâmbio Acadêmico Conjunto África-China. Em 2011, foi realizado o primeiro encontro do fórum de institutos de laboratórios de ideias África-China.³¹

No período de 2001 a 2010, já se percebe que a política chinesa para a África passou a ser mais robusta e sofisticada, uma vez que desenvolveu e aperfeiçoou os mecanismos de controle das políticas desenvolvidas nos encontros do FOCAC. Uma dimensão interessante da abordagem chinesa foi o envolvimento das Academias africanas para o estudo das ações de integração sino-africanas, o que, de certa forma, pode trazer ações mais alinhadas com a realidade do continente africano e contribuir na conquista de uma posição favorável à política chinesa pelos acadêmicos, como formadores de opinião. Houve, ainda, uma evolução da

³⁰Informações obtidas no sítio eletrônico: < https://www.focac.org/eng/ltjj_3/ltjz/ >. Acesso em 08/07/2019.

³¹Informações obtidas no sítio eletrônico: < https://www.focac.org/eng/lhyj_1/zxxx/t880276.htm >. Acesso em 08/07/2019.

sistemática, uma vez que os programas foram transformados em planos, o que possibilitou o detalhamento das ações, que, combinado com mecanismos de acompanhamento, passou a permitir a medição da eficácia das ações e a identificação das atividades necessárias para completá-las, transformando-as em ações efetivamente concretizadas.

Durante a 5ª Conferência Ministerial, em 2012, foi confeccionado o Plano de Ação Plurianual entre a China e os países africanos para o período de 2013-2015. Nele, a China reforça seu interesse em obras de infraestrutura transnacionais e transregionais e são anunciadas medidas, como: o crédito de vinte bilhões de dólares para os países africanos; ações de cooperação nas áreas de ciência e tecnologia; ações para iniciar o processo de industrialização da África; e cooperação na operacionalização da Arquitetura Africana de Paz e Segurança (MONTENEGRO; ALVES, 2016, p. 157). Nessa conferência, a China ainda declarou o interesse de instalar algumas indústrias de produtos manufaturados na África, de forma a melhorar a economia dos países africanos.³²

A partir de 2012, verifica-se que os Planos de Ação da FOCAC se tornaram mais amplos, abordando uma amplitude extensa e densa de temas como organização política, organização jurídica, agricultura, segurança alimentar, comércio, infraestrutura, segurança regional, logística, turismo, cooperação energética e comunicações. Em relação à segurança regional, a China demonstrou interesse em aumentar sua participação em operações de paz sob a égide da ONU, tanto em operações de manutenção da paz e de reconstrução pós-conflito, como em fornecer apoio financeiro e técnico para a UA, e apoiar os países africanos no combate ao comércio ilegal de armas portáteis e leves. Os países africanos afirmaram o seu apoio às ações chinesas contra pirataria no Golfo de Áden e nas costas da Somália.³³

³²Informações obtidas no sítio eletrônico: <https://www.focac.org/eng/ljhy_1/dwjbzjjhys/hyqk/t954298.htm>. Acesso em 08/07/2019.

³³Informações obtidas no sítio eletrônico: <https://www.focac.org/eng/zywx_1/zywj/t954620.htm>. Acesso em 08/07/2019.

Em relação à cooperação energética, a China se comprometeu em ajudar os países africanos a fortalecer suas capacidades de processamento dos produtos que servem como fonte energética, de forma a aumentar o valor agregado. Ela também se comprometeu em dar apoio financeiro e técnico para o desenvolvimento de empreendimentos relativos aos recursos energéticos e hídricos, com a participação de empresas chinesas.³⁴

No plano emitido em 2012, a política chinesa para África já passa a pontuar mais especificamente as ações de segurança, com o lançamento da iniciativa de Parceria de Cooperação para Paz e Segurança; o aumento da participação em Operações de Paz, na construção e arquitetura do Sistema Africano de Paz e Segurança; e na participação em ações contra pirataria nas costas da Somália e no Golfo de Áden, vitais para assegurar os interesses energéticos da China, por meio da proteção das LCM. Deve-se pontuar ainda o aumento da densidade dos assuntos relacionados nos planos, que passam a detalhar ações nos campos de organização política, organização jurídica, agricultura, segurança alimentar, comércio, infraestrutura, segurança regional, logística, turismo, cooperação energética e comunicações. Isso demonstra o interesse da China em moldar o mercado africano para a acomodação das empresas chinesas: provavelmente, em um primeiro momento, para a exploração dos recursos naturais, especialmente os ligados à segurança energética e para a condução de obras de infraestrutura; e, em um segundo momento, para criar um mercado consumidor para os produtos chineses, uma vez que a população total do continente africano é um mercado em potencial para os produtos manufaturados chineses.

Durante o encontro do FOCAC de 2015, a China anunciou um forte programa social, prevendo ajuda financeira, programa de treinamento na área de saúde e ajuda humanitária em toda a África. Porém, nesse plano, houve novamente um forte componente

³⁴Informações obtidas no sítio eletrônico: <https://www.focac.org/eng/zywx_1/zywj/t954620.htm>. Acesso em 08/07/2019.

voltado para as atividades de segurança do continente africano. A China prometeu US\$ 60 milhões para a UA investir em suas forças de segurança, de forma a capacitar as forças para participarem de Operações de Paz sob a égide da ONU. A China também se comprometeu em aumentar a cooperação militar, incluindo cooperação tecnológica, exercícios conjuntos, treinamento de pessoal e inteligência. Nesse conjunto de atividades, o objetivo chinês era aumentar as capacidades militares dos países africanos, assim como das organizações como a UA. Na parte econômica, a China manifestou o desejo de incluir a África no BRI.³⁵

O plano de ação 2019-2021, realizado durante o encontro da FOCAC de 2018, apresenta algumas alterações significativas em relação ao plano anterior. Do ponto de vista econômico, a China e os países africanos acordaram em realizar o desenvolvimento industrial dos países africanos e o desenvolvimento da economia azul. No campo da segurança, houve mais uma vez a ampliação na cooperação militar, que passou a incluir assistência antiterrorista e preparo do pessoal policial. Outra iniciativa importante foi o investimento de US\$ 100 milhões para o desenvolvimento da capacidade da Força de Pronto Emprego da UA para resposta imediata a crises. Do ponto de vista marítimo, a China e os países africanos concordaram em aumentar os esforços de proteção das LCM para a região do Golfo da Guiné.³⁶

A China, de forma constante, vem ampliando a atuação dos planos de ação do FOCAC. A complexidade dos assuntos passou a incluir o desenvolvimento de indústrias na África, e também o desenvolvimento da economia azul, que possivelmente vai aumentar a presença de empresas chinesas nas águas jurisdicionais dos países africanos. Junto com essa decisão de desenvolver a economia azul, a China e os países africanos concordaram em

³⁵ Informações disponíveis no sítio eletrônico: <https://www.academia.edu/26284444/Forum_on_China-Africa_Cooperation_FOCAC_2015_Relations_between_China_and_Africa_elevated_to_a_new_height>. Acesso em 08/07/2019.

³⁶ Informações obtidas no sítio eletrônico: <https://focacsummit.mfa.gov.cn/eng/hyqk_1/t1594297.htm>. Acesso em 08/07/2019.

aumentar a atividade de proteção das LCM para o Golfo da Guiné, o que possivelmente aumentará a presença dos navios de guerra chineses no oceano Atlântico, e, possivelmente, a necessidade de um porto de apoio nesse oceano para reabastecimento dos navios chineses, ou até mesmo, poderá apontar para o estabelecimento de uma base militar chinesa, nos moldes da base de Djibouti.

Outro ponto interessante deve-se aos aspectos das relações entre a China e os países da África referentes aos assuntos de segurança nessas últimas duas décadas, uma vez que o governo chinês aumentou seu grau de preocupação com a proteção dos interesses econômicos chineses e de seus cidadãos. Enquanto a política oficial da RPC de não interferência em assuntos internos guiava a postura chinesa em relação às questões internacionais dos países africanos, durante uma fase inicial, o aumento da pressão internacional sobre Pequim para responder à crise em Darfur, onde os investimentos chineses em projetos de infraestrutura e exploração de petróleo davam suporte ao regime sudanês, causou a mudança de postura chinesa em relação aos princípios de sua política externa em 2004. Fruto desta mudança, a China passou a dar suporte político e financeiro a uma missão de paz, híbrida entre a ONU e a UA, em Darfur, o que marcou o início da mudança do conceito de não interferência para intervenção seletiva, sob a égide da ONU (NATSIOS, 2012, p. 61).

Sob outra óptica, a interpretação da política chinesa foi que a RPC conseguiu persuadir o governo do Sudão para cooperar com a ONU, uma vez que havia nas relações entre esses países respeito mútuo e confiança. Por meio dessa relação, foi possível alcançar uma solução adequada para melhorar a situação de segurança em Darfur, por meio da aceitação pelo Sudão de uma operação híbrida entre a ONU e UA (ANSHAN, 2008, p. 38).

A opinião de que a China alterou um dos princípios de sua política externa em razão da persuasão junto ao governo sudanês para a instalação de uma missão híbrida das Nações Unidas e da UA, a fim de solucionar uma crise humanitária em Darfur, é uma visão distorcida,

pois a posição da China estava alinhada a preceitos do Direito Internacional. O convencimento do Sudão pela China deve ser interpretado como um envolvimento maior chinês, em virtude das relações comerciais amplas que mantém com os países africanos, indicando um maior liderança e protagonismo das ações diplomáticas chinesas na África.

Desde a criação do FOCAC, o comércio bilateral sino-africano tem crescido rapidamente. Em 2000, o volume comercial ultrapassou US\$ 10 bilhões, tendo esse valor quadruplicado em 2005 para um total de US\$ 39,75 bilhões. No ano de 2008, o volume comercial aumentou e ultrapassou US\$ 106 bilhões. Em 2009, a crise econômica retraiu o valor do comércio sino-africano para US\$ 91 bilhões. Em 2010, o comércio se recuperou atingindo US\$ 127,1 bilhões. Em 2011, o comércio total entre a China e o continente africano expandiu novamente e atingiu o valor de US\$ 166,2 bilhões. No ano de 2012, foi alcançado o valor de US\$ 198,49 bilhões. Em 2013, o comércio sino-africano alcançou um novo recorde, ultrapassando o valor de US\$ 200 bilhões (LOPES, NASCIMENTO e VADELL, 2013, p. 92).

Em 2014, o comércio entre a China e o continente africano foi de US\$ 210 bilhões, representando cerca de 5% do total do comércio chinês. Nesse ano, os maiores parceiros chineses em continente africano foram a África do Sul, responsável por 27,2% do comércio; Angola, responsável por 16,7%; e Nigéria, com 8,1%. O comércio com Angola é basicamente referente à obtenção de petróleo. Além dos recursos energéticos, as empresas chinesas estão engajadas em atividades de infraestrutura como construções de portos, aeroportos, estradas, hospitais e linhas de comunicações e elétricas (KRUKOWSKA; HANDLOWA, 2016, p. 9-10). Em 2015, o comércio foi de US\$ 200 bilhões. Em 2016 e 2017, o comércio entre a China e a África sofreu uma queda, passando a US\$ 135 bilhões e US\$ 148 bilhões, respectivamente. Em

2018, o volume do comércio voltou ao patamar dos anos de 2013 e 2014, atingindo novamente o valor de US\$ 205 bilhões.³⁷

Apesar de ainda não ser um volume comercial significativo quando comparado com os números da economia chinesa, a crescente e constante troca comercial entre os países africanos nesses últimos anos que correspondem a atuação dos instrumentos estabelecidos durante o FOCAC é um indicador de que a influência econômica e militar chinesa continuará a aumentar no continente africano. Em certo grau, também corrobora que a estratégia chinesa vai um pouco além do que obter apenas matérias-primas.

Em que pese não constar no plano de ação de 2013-2015 da FOCAC a cooperação chinesa para a proteção das plataformas de exploração no Golfo da Guiné, a MC, desde 2008, participa de operações marítimas multilaterais contra a pirataria no chifre da África, e, do outro lado do continente, está engajada em cooperação bilateral, como atividades de treinamento e exercícios de antipirataria na costa ocidental da África. Com o amadurecimento das relações comerciais sino-africanas, o número de empresas chinesas e cidadãos presentes no continente africano aumentou muito (ALDEN, 2018, p. 2-3).

Em 2011, havia aproximadamente 35 mil cidadãos chineses no norte da África, ocasião em que a China percebeu que não tinha capacidade de evacuar seus nacionais durante uma crise humanitária, tendo que confiar em navios da Marinha da Grécia para isso. Em 2017, a China instala sua primeira base militar no exterior, em Djibouti, com capacidade logística para uma força de reação de 4.000 militares. Outras ambições na área de segurança são o financiamento das forças militares de pronto emprego da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC),³⁸ por meio da instalação de uma base logística em Botswana, e a busca

³⁷Dados obtidos no sítio eletrônico: <<http://www.sais-cari.org/data-china-africa-trade>>. Acesso em 30/07/2019.

³⁸A Southern African Development Community (SADC), Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (tradução nossa), é uma organização que possui como objetivos desenvolvimento, paz, segurança e crescimento econômico. São países-membros: Angola, Botswana, Comoros, Congo, Eswatini, Lesotho, Madagascar, Malawi,

de local para a instalação de uma base na costa atlântica do continente africano (ALDEN, 2018, p. 2-3).

Todavia, pode-se perceber que a China tem a necessidade de manter um poder militar compatível com seus interesses econômicos em território africano. Dessa forma, será cada vez mais difícil manter o princípio da não interferência em suas relações internacionais. Cabe observar ainda que os interesses de projeção chineses começam a se direcionar para o sul do continente africano, por meio do investimento nas capacidades militares da SADC, o que sinaliza o preparo para um movimento em direção ao oceano Atlântico.

O crescimento do poder militar chinês na África é parte da política de grande rejuvenescimento da China, ou *shijie qiang guo*, que tem como objetivo a adoção de uma postura compatível com uma grande potência. Desde a década passada, a China tem alterado sua política externa, tornando-a mais competitiva e assertiva, a fim de romper com o modelos de esconder capacidades ou de ganhar tempo, conhecidas como *taoguang yanghui*, que são melhor entendidas como posturas de perfil baixo (NANTULYA, 2019).

Em maio de 2018, o exército chinês desdobrou tropas de operações especiais na missão da ONU em Mali. Em julho de 2018, a Marinha chinesa construiu píeres adicionais na base de Djibouti, e em novembro, realizou exercícios complexos de coordenação de apoio de fogo, com munição real, empregando veículos blindados, helicópteros e artilharia pesada, em solo estrangeiro, demonstrando capacidades terrestres e aéreas, em complemento aos meios navais já estacionados na base (NANTULYA, 2019).

A África serve à grande estratégia chinesa de três formas. Primeiramente, o continente africano representa uma oportunidade para Pequim reestabelecer sua grandiosidade

Mauritius, Mozambique, Namíbia, Seychelles, África do Sul, Tanzânia, Zâmbia e Zimbábue. Informações obtidas no sítio eletrônico: < <https://www.sadc.int> >. Acesso em 10/07/2019.

como liderança global, em um momento que EUA, Reino Unido e União Europeia estão menos engajados com as necessidades africanas. Como parte dessa visão, Pequim está expandindo sua influência econômica e militar em escala global e promovendo seus modelos e normas. Há também o fortalecimento das relações que foram construídas nas relações com os partidos políticos africanos e proximidades ideológicas, por ocasião do apoio aos movimentos de libertação anticolonial e *antiapartheid*. O apoio africano das posições chinesas na ONU e em outros organismos internacionais é benéfico, uma vez que amplifica a voz da China como ator global. Em segundo lugar, a África é um nóculo estratégico na porção marítima da BRI, conhecida como Rota da Seda Marítima, que liga a China a África Oriental, Sudeste Asiático, Golfo Pérsico, Europa e sul da África. A terceira forma é a necessidade de projeção do poder militar, de forma a proteger os cidadãos e interesses chineses no exterior (NANTULYA, 2019).

Em maio de 2018, Burkina Faso estabeleceu relações diplomáticas com a RPC e rescindiu seu reconhecimento à Taiwan. Apenas dezessete países, sendo um africano, o reino de Essuatíni (antiga Suazilândia), reconhecem a república de Taiwan.³⁹

Pode-se concluir que a presença chinesa na África foi impulsionada inicialmente pela busca de recursos naturais, principalmente os energéticos. Ao longo dos últimos vinte anos, a China, por meio de uma diplomacia eficiente, foi moldando as normas e regulações do mercado africano, de forma, que este possa ser o destino dos produtos manufaturados chineses. A importância estratégica da África para a China foi crescendo, o que se reflete com o aumento da presença militar chinesa no continente, por meio da instalação de uma base militar no Dibouji. Os últimos planos do FOCAC indicam que a China possui a intenção de aumentar sua presença no oceano Atlântico, tanto com navios comerciais, de forma a desenvolver a economia azul dos países africanos, quanto com navios militares, de forma a facilitar a projeção de poder

³⁹ Informações obtidas no sítio eletrônico: <<https://www.reuters.com/article/us-china-burkina/china-wins-back-burkina-faso-urges-taiwans-last-african-ally-to-follow-idUSKCN1IR09W>>. Acesso em 10/07/2019.

para a defesa dos interesses de seus cidadãos e de suas empresas. Além da importância econômica, o alinhamento dos países africanos com a política externa chinesa é um poderoso instrumento para o poder chinês em relação a sua influência em organismos internacionais, uma vez que o apoio africano é quase integral às posições chinesas.

3.1 Os interesses da China na Namíbia

A aproximação entre a Namíbia e a China se iniciou antes da independência da Namíbia, durante os anos da Guerra de Libertação da Namíbia, que estava sob a administração irregular da África do Sul. A China deu suporte à Organização Popular do Sudoeste da África⁴⁰ (*South West Africa People's Organisation – SWAPO*), grupo político que liderou o processo de independência da Namíbia como parte de sua política externa durante as décadas de 1970 e 1980, enviando ajuda e suprimentos (TAYLOR, 1997, p. 112).

A primeira década das relações sino-namibianas (1990-2003) foi marcada pelo desenvolvimento de laços por meio de encontros bilaterais. Desde a independência da Namíbia em 1991, o chefe de estado namibiano fez quatro viagens oficiais à China. A primeira visita do chefe de estado chinês à Namíbia foi em 2005, e a embaixada chinesa foi inaugurada em 2007. Nesse primeiro período, houve pouco interesse econômico por parte dos chineses (RUITER, 2014, p. 2).

A partir de 2004, começou o interesse econômico e político da RPC na Namíbia. No campo econômico, a interação entre a China e a Namíbia iniciou-se com a saturação de produtos chineses manufaturados de baixo valor econômico no mercado namibiano. A Namíbia, por meio da Mina Rössing, se tornou a primeira exportadora ocidental de óxido de urânio para a RPC. Além disso, o investimento chinês começou a aumentar substancialmente, alcançando aproximadamente US\$ 33 milhões por ano na economia namibiana. As áreas de

⁴⁰A SWAPO foi a organização que liderou o processo de independência da Namíbia, que estava sob irregular controle da África do Sul.

investimento iniciais chineses foram construção, finanças, comércio e gerenciamento de recursos naturais (RUITER, 2014, p. 3).

Em 2007, o presidente chinês Hu Jintao, durante a visita à Namíbia, anunciou o empréstimo de 113 milhões de dólares sem juros, 8 milhões de dólares em crédito preferencial para comprador de produtos chineses, 8 milhões de dólares em garantias para os financiamentos e 2.5 milhões de dólares de empréstimos em créditos não vinculados. Anunciou, ainda, a construção de duas escolas rurais e de um hospital. O empréstimo de 2.5 milhões de dólares em créditos não vinculados permitiu que a Namíbia executasse seu Terceiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PISANI, 2014, p. 116-117).

Os investimentos chineses no setor de construção namibiano cresceram muito entre 2011 e 2012: estima-se que de 60% a 70% das construções na Namíbia estão sobre controle de empresas chinesas (PISANI, 2014, p. 121). As importações namibianas da China em 2012 cresceram perto de 63% em comparação com 2011, o que colocou a China como o terceiro país exportador de mercadorias para a Namíbia (MCIN, 2013).

Em 2018, os investimentos diretos chineses na economia da Namíbia alcançaram um fluxo de US\$ 400 milhões, que incluem os investimentos na Mina Husab pela CGNPC, empresa chinesa do setor energético, no processamento de granito e mármore pela *Best Cheer Investment* e na fábrica de cimento localizada em Otjiwarongo pela Companhia de Gerência Comercial Ásia e África. Em termos comerciais, as exportações namibianas para a China incluem recursos naturais como urânio, lítio, cobre, granito e mármore. A Namíbia também passou a ser o primeiro país africano a exportar carne para China, além de se tornar um grande destino turístico (MCIN, 2019). Em 16 de julho de 2019, a Rio Tinto, mineradora anglo-australiana, terminou de vender todas as suas participações na mina de urânio de Rössing, na

Namíbia, para a empresa chinesa Corporação Nacional Chinesa de Urânio Limitada⁴¹ pelo pagamento inicial de US\$ 6,5 milhões, mais um pagamento contingente de US\$ 100 milhões.⁴²

No setor de Defesa, a Namíbia se equipou, logo após sua independência, com os caças chineses K-8, e os oficiais mais antigos da Força de Defesa da Namíbia cursam programas avançados em uma academia militar chinesa em Shanghai. As empresas chinesas construíram um Museu Militar e uma nova Academia Militar para as Forças de Defesa da Namíbia em Okahandja, na porção central da Namíbia (PISANI, 2014, p. 125). Ainda no setor de Defesa, a China vendeu um navio de guerra para a Namíbia em condições comerciais bem favoráveis. Em 2012, o NS 11 Elephant foi entregue à Marinha da Namíbia, além da inauguração de um píer na nova Base Naval,⁴³ tornando-a operacional. O navio é utilizado para fazer o patrulhamento da ZEE das águas jurisdicionais namibianas.⁴⁴

Em outubro de 2012, a China e a Namíbia aumentaram sua cooperação para o desenvolvimento da MN. O acordo de cooperação entre os países inclui treinamento de oficiais e fornecimento de equipamentos, entre os quais quatro embarcações para a Marinha do país (NKALA, 2012). Todavia, não há registro de oficiais da MN que cursaram algum tipo de treinamento na China. Em 2017, a Marinha chinesa doou dois navios para a MN, o NS Daures (C 12) e o NS Brukkaros (C 13), que são navios-patrolha da classe Haiqing (Type 037/1S), projetados pela MC para a guerra antissubmarino na década de 1990. Essa classe possui deslocamento de 486 toneladas, comprimento de 62,8 metros e tripulação de 71 membros. A velocidade máxima é de 28 nós e possui o alcance máximo de 1.300 milhas

⁴¹Corporação Nacional Chinesa de Urânio Limitada é a tradução nossa para China National Uranium Corporation Limited (CNUC).

⁴²Informações obtidas no sítio eletrônico: <https://www.riotinto.com/media/media-releases-237_27669.aspx>. Acesso em 03/08/2019.

⁴³Esta nova Base Naval foi construída em Walvis Bay. A construção iniciou-se em 2002.

⁴⁴Informações obtidas no sítio eletrônico: <https://www.riotinto.com/media/media-releases-237_27669.aspx>. Acesso em 03/08/2019.

náuticas à velocidade de 15 nós. Os navios NS Daures e NS Brukkaros estão equipados com metralhadores de 37 mm.⁴⁵

Em junho de 2019, a Companhia Chinesa de Engenharia de Portos Limitada concluiu a construção de um novo terminal de contêineres em Walvis Bay, aumentando a capacidade portuária de 350.000 para 750.000 contêineres por ano.⁴⁶

Como pode-se observar, os laços entre a China e a Namíbia são anteriores à independência da Namíbia, principalmente no setor de Defesa, ocasião em que a China forneceu armamento e suprimentos à SWAPO, durante a guerra de libertação contra a África do Sul. A necessidade chinesa por buscar segurança energética encontra uma excelente oportunidade com as minas de urânio namibianas, uma vez que o setor nuclear chinês está em plena expansão, devido a construção e operação de vinte e oito plantas de usinas nucleares. No período de 2012 a 2019, a China intensificou sua presença econômica na Namíbia e também aumentou significativamente sua presença no setor de Defesa, principalmente, na Marinha namibiana, por meio da doação de navios-patrolha e pela venda do NS 11 Elephant em condições facilitadas.

⁴⁵Informações obtidas no sítio eletrônico: <<https://web.archive.org/web/20180802163031/https://www.janes.com/article/75328/namibian-navy-commissions-sub-chasers>>. Acesso em 03/08/2019.

⁴⁶Informações obtidas no sítio eletrônico: <http://www.xinhuanet.com/english/2019-05/09/c_138044103.htm>. Acesso em 03/08/2019.

4. A POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA PARA A NAMÍBIA

4.1. A importância estratégica do Atlântico Sul

A globalização aumentou o fluxo das transações comerciais, produzindo um desenvolvimento extraordinário do transporte marítimo, por meio do qual é realizado cerca de 80% do comércio mundial. Em termos de via de comunicação e de transporte marítimo, o Atlântico Sul (AS), na dimensão global, é periférico, tendo em vista que o tráfego comercial mais importante ocorre entre a Ásia, os EUA e a Europa, apenas passando pela região aqueles navios que não podem seguir uma rota mais curta (SILVA, 2014, p. 201).

Apesar de, na dimensão global, o AS possuir papel secundário como via de comunicação marítima, em termos estratégicos, no âmbito regional e local, a sua importância econômica e geopolítica é fundamental para o Brasil. Esse oceano representa, para o Brasil, uma via de transporte essencial para o seu comércio exterior e fonte de riquezas, especialmente, na exploração de petróleo. Assim, ele ainda é elemento fundamental para a defesa brasileira e via para a sua projeção marítima internacional. (SILVA, 2014, p. 202).

4.2 A Geopolítica do Brasil para o Atlântico Sul

O AS é o espaço marítimo compreendido entre América do Sul, África e Antártica, possuindo, entre esses três continentes, três corredores marítimos. O primeiro corredor, ao norte, caracterizado por uma zona de estrangulamento, localiza-se entre Natal e Dakar. Ao sul, estão localizados mais dois corredores: o estreito de Drake, localizado a oeste, que dá acesso ao oceano Pacífico, e o cabo da Boa Esperança, a leste, que dá acesso ao oceano Índico.

Na porção central do oceano Atlântico, de norte para sul, encontra-se a cordilheira submarina de montanhas denominada Dorsal Mesoatlântica. A cadeia Dorsal Mesoatlântica se estende sob o oceano Atlântico e o oceano Ártico, desde a latitude 87° N, até a ilha subantártica de Bouvet, à latitude 54° S. Grande parte dessa cadeia de montanhas está submersa, porém, em alguns pontos do oceano, ela emerge, formando ilhas.

No segmento sul-atlântico, as ilhas que têm formação na Dorsal Mesoatlântica são: Ascensão (82 km²), Santa Helena (122 km²), Tristão da Cunha (98 km²), Gough (65 km²), São Pedro e São Paulo (0,013 km²) e Bouvet (49 km²). As ilhas de Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha pertencem ao Reino Unido. A ilha de São Pedro e São Paulo é de posse do Brasil e a ilha de Bouvet pertence à Noruega.

Existem ainda, no AS, outras ilhas oceânicas com valor estratégico. Na bacia africana, localizam-se as ilhas de Fernando Pó (2.017 km²), que pertence a Guiné Equatorial, e São Tomé e Príncipe (1.001 km²), que é um país insular. Na porção pré-antártica, estão localizadas as ilhas Shetlands do Sul, Sandwich do Sul, Geórgias do Sul e Malvinas (16.384 km²), todas possessões da Grã-Bretanha. No litoral brasileiro, encontram-se as ilhas de Trindade, de Martim Vaz (10,4 km²) e de Fernando de Noronha (26 km²).

Segundo Castro (1999), certos conjuntos de ilhas localizados no AS formam triângulos geoestratégicos, que controlam as principais linhas de comunicações marítimas desse espaço. Três desses se destacam de importância: a porção oeste, o triângulo formado pelas ilhas de Fernando de Noronha, Trindade e Malvinas; a porção leste, o triângulo formado pelas ilhas de Ascensão, Santa Helena e Tristão Cunha; e, na porção sul, o triângulo com o primeiro lado formado pelas ilhas de Gough, Geórgias do Sul e Shetlands do Sul, com Gough o vértice mais ao norte, Shetlands do Sul o vértice mais ao sul, e o vértice mais a oeste formado pela ilha de Sandwich do Sul. O lado desse terceiro triângulo é voltado para o continente antártico, formado pelas ilhas Shetlands do Sul, Órcadas do Sul e Sandwich do Sul.

Segundo Mahan (1890), assegurar suas linhas vitais de comunicação marítima é uma estratégia imprescindível às nações com grande vocação marítima. Essa continua sendo a estratégia do Reino Unido, que detém a posse das ilhas que formam dois dos três triângulos geoestratégicos mais importantes no AS.

Em relação ao AS, a posição da geografia litorânea brasileira é excelente, o que permite ao Brasil aspirar projetar poder na África. Entretanto, o controle da região encontra obstáculos pelo não controle dos outros dois triângulos geoestratégicos. Dessa forma, o pensamento geoestratégico brasileiro, conforme a PND (2016), possui como objetivo o fortalecimento de laços com os países limítrofes da África Ocidental, a fim de neutralizar ou diminuir a influência dos triângulos estratégicos localizados a leste e ao sul. Posições na costa ocidental da África contribuem também para a defesa das ilhas oceânicas brasileiras, defesa da foz do rio Amazonas e monitoramento da ZEE brasileira (BRASIL, 2018).

Na construção desse pensamento geoestratégico, cabe destacar como primeira iniciativa brasileira como potência regional no AS a criação da Zona de Paz e Cooperação do AS (ZOPACAS). A ZOPACAS resultou de uma proposta feita à ONU em 1986 pelo então presidente José Sarney, com o apoio do presidente argentino Raúl Alfonsín, e visava a promoção da cooperação regional e a manutenção da paz e da segurança dos países que aderiram ao projeto interzonal. Essa conjugação político-estratégica argentino-brasileira assentava na necessidade de colmatar as vulnerabilidades da região e a prevalência de novas ameaças face a fatores externos, principalmente porque estávamos em final de ciclo da Guerra Fria (BERNARDINO; ALMEIDA, 2013, p. 44).

A ZOPACAS engloba três países da costa leste da América do Sul com litoral no Atlântico (Brasil, Argentina e Uruguai) e 21 países da costa oeste da África. Por se tratar de um foro de colaboração e integração regional, os países-membros passaram a realizar reuniões periódicas para discussões de problemas comuns (AGUILAR, 2010, p. 159).

A ZOPACAS foi gradativamente perdendo importância em razão da inexistência de uma estrutura institucional. No encontro realizado em Buenos Aires em 1988, não houve consenso entre os membros para o estabelecimento de um plano de ação, e a reunião seguinte foi realizada somente dez anos depois (OLIVEIRA, 2015, p. 109).

A Comissão do Golfo da Guiné (CGG) foi inicialmente idealizada em 19 de novembro de 1999 e viria a ser fundada em 3 de julho de 2001, em Libreville (Gabão), sendo membros da organização: República de Angola, República dos Camarões, República do Congo, Congo Democrático, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria e São Tomé e Príncipe. A organização representa um quadro de concertação político-estratégico inovador destinado à cooperação para o desenvolvimento, prevenção, gestão e resolução de conflitos regionais – derivados da falta de delimitação das fronteiras marítimas e da exploração econômica e comercial das riquezas naturais localizadas nos limites territoriais – e da necessidade de potenciar a segurança coletiva na área, nomeadamente na vertente da segurança marítima, que constituía e constitui uma enorme vulnerabilidade desses Estados e da região (BERNARDINO; ALMEIDA, 2013, p. 45).

Apesar de incipiente, por não possuir mecanismos que pudessem efetivar a ação dos países-membros, a iniciativa brasileira da ZOPACAS foi a primeira construção de pensamento do espaço do AS de forma regional, de forma a atender os anseios brasileiros, sem interferência de potências como os EUA ou o Reino Unido. Infelizmente, a inércia da construção, inicialmente não envolvendo os setores de Defesa dos países-membros, conjugada com a falta de um órgão executor possivelmente aglutinou os países limítrofes do Golfo da Guiné na criação da CGG fora do ambiente da ZOPACAS, de certa forma, provocando ações divergentes na resolução dos problemas do espaço atlântico austral.

O avanço da pirataria na costa ocidental da África revitalizou a ZOPACAS, culminando com a sexta reunião ocorrida em Luanda, Angola, em 2007 (AMORIM; CHIOZZO, 2017, p. 105). Nessa reunião ministerial foi elaborado um plano de ação e estabelecidos quatro grupos de trabalho nos seguintes assuntos: cooperação econômica; combate a atividades ilícitas e crime organizado; manutenção da paz e operações de apoio à paz; e pesquisa científica, meio ambiente e questões marítimas (BRANT; AMARAL e ALCICI, 2012, p. 270).

A partir dessa reunião, os assuntos de defesa foram incluídos, convergindo os interesses da ZOPACAS com os interesses do CGG. Isso poderia criar um ambiente de ações sinérgicas, dependendo, nesse caso, do Brasil, que, por possuir uma Marinha de meio porte, poderia contribuir, caso este fosse o desejo do poder político nacional.

Em janeiro de 2013, ocorreu o VII Encontro da ZOPACAS, em Montevidéu. Ele marcou uma grande alteração no acordo da ZOPACAS, porque, pela primeira vez, estiveram presentes os ministros da defesa dos países-membros. Como consequência dessas presenças, foram incluídas na iniciativa ações dos setores de defesa e segurança. O Brasil propôs sete pontos principais para que fosse concretizada a parceria nas esferas de defesa e segurança, que foram incluídas no plano de ação de Montevidéu. A partir disso, os Estados se comprometeram a garantir o cumprimento e a implementação desses pontos, que objetivam a proteção e o desenvolvimento conjunto da região. Os principais pontos da área de segurança e defesa são: o mapeamento e a exploração da plataforma oceânica; segurança marítima, incluindo controle e vigilância de embarcações; combate às atividades ilícitas e o crime organizado; e cooperação na área de defesa por meio da promoção de exercícios militares conjuntos (CALDAS, 2013, p. 13). O VII Encontro da ZOPACAS em Montevidéu reforçou a necessidade de ações efetivas nas áreas de segurança e defesa, de forma a transformar a ZOPACAS num arranjo de complexo de segurança no AS.

A ideia da ZOPACAS pode ser avaliada, mesmo que de forma embrionária, como a primeira tentativa de criação de um complexo de segurança no AS. Segundo Buzan (1991, p. 195-197), a formação de complexos regionais segue uma dinâmica própria, que passa por fatores como a interação entre estados; reconhecimento de amizades, inimizades e indiferenças; sentimento de ameaça sentido entre dois ou mais estados; e identificação de forças e ameaças entre os países. Nessa ocasião, ainda faltava para caracterizar a ZOPACAS como um complexo de segurança uma ameaça comum aos estados signatários africanos. Apesar de a Guerra das

Malvinas (1982) ter sido um gatilho para a formação da ZOPACAS, essa era uma situação que não afetava os países da costa africana. Apenas em 2007, quando a pirataria ameaçava a exploração de petróleo no Golfo da Guiné, ou seja, que as ameaças reais surgiram para a segurança desses recursos naturais, que os países-membros se amalgamaram para realizar iniciativas de segurança e defesa no âmbito da ZOPACAS. Outro fator que, em 1986, fez a iniciativa da ZOPACAS ser ineficiente foi a incapacidade de vários países para projetar poder. Os países, principalmente os localizados na costa ocidental da África, não possuíam Marinhas constituídas, e seu poder ainda estava envolvido com seus próprios problemas internos, drenando os recursos de defesa para forças terrestres. A ausência de marinhas torna inexecutável a criação de um complexo de segurança marítimo.

Com a edição da Política de Defesa Nacional (PDN), em 1996, inicia-se uma nova fase no pensamento estratégico em relação ao uso do mar. A PDN estabelece no item 1.5 que perfil brasileiro é ao mesmo tempo continental e marítimo. O perfil marítimo se deve ao extenso litoral, zona econômica exclusiva e plataforma continental (BRASIL, 1996, p. 1). Essas ideias estavam em sintonia com o pensamento de teóricos geopolíticos brasileiros como Castro (1999), mormente inspiradas no pensamento mahaniano.

No quadro internacional, a PDN regula, no item 2.7, que, para o Brasil, a concepção de espaço regional extrapola a massa continental e inclui, também, o AS (BRASIL, 1996, p. 5). Ainda no quadro internacional, a PDN define que o processo de integração deve ser fortalecido entre outros mecanismos com a intensificação da cooperação com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) e com a consolidação da ZOPACAS, resultado de uma ação diplomática positiva e concreta, conformam um verdadeiro anel de paz em torno do país (BRASIL, 1996, p. 6).

No AS, existem diversas e ricas bacias petrolíferas, principalmente nos litorais nigeriano, angolano, venezuelano e brasileiro, mais especificamente na bacia de Campos. A

partir da década de 1990, tanto o Brasil como os países africanos lindeiros do AS aumentaram o licenciamento de exploração de petróleo *offshore*. Estima-se que, sem incluir o pré-sal brasileiro, a produção de petróleo no mar na América do Sul, de 2005 a 2030, pode crescer 144%, e no litoral da África, 153% (MELO, 2015, p. 523).

Como pode-se observar, a edição da PDN, em 1996, inicia-se uma visão mais regional do uso do AS pelo Brasil, primeiramente afirmando o perfil marítimo atlântico brasileiro, e em segundo plano, demonstrando a preocupação de intensificar a cooperação com PALOP e a consolidação da ZOPACAS como forma de manter a região pacífica.

Apesar de ainda não possuir uma dimensão global em relação ao comércio mundial, uma vez que os mercados da África e da América do Sul não possuem força econômica, verifica-se, em relação à questão energética, que o AS – em virtude dos seus países lindeiros, tanto os localizados na América do Sul, quanto os localizados na África – passa a ter relevância na produção mundial de petróleo, o que poderá transformar a região, hoje pacífica, em uma região conflituosa.

Em 2004, o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, publica um artigo criando o termo Amazônia Azul, almejando a divulgação das riquezas e recursos existentes nas águas jurisdicionais brasileiras, que possui dimensões próximas à Amazônia Verde. O conceito da Amazônia Azul possui como objetivo reafirmar a importância dos projetos políticos e estratégicos da Marinha do Brasil. (CARVALHO, 2007, p. 13-14).

A PDN foi reeditada por meio do Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005. Nessa versão, é definido tanto o ambiente regional quanto o entorno estratégico brasileiro, no item 3.1. A PDN considerou o subcontinente da América do Sul como o ambiente regional no qual o Brasil se insere, e definiu que o entorno estratégico extrapola a massa do subcontinente e

incluiu a projeção pela fronteira do AS e os países limieiros da África, países com os quais o Brasil deve aprofundar seus laços de cooperação (BRASIL, 2005). No item 3.3, a PDN, assim como a versão anterior, acredita que a paz pode ser conseguida por meio da cooperação e participação em blocos regionais, destacando a necessidade da consolidação da ZOPACAS e na intensificação da cooperação e do comércio com países africanos, facilitada pelos laços étnicos e culturais (BRASIL, 2005).

No item 4.5, a PDN passa a dar um enfoque maior ao mar, considerando que ele sempre esteve relacionado com o progresso do Brasil, desde o seu descobrimento. Afirma ser natural a vocação marítima brasileira, uma vez que o país possui um extenso litoral, e o AS representa uma importância estratégica. Nessa versão da PDN, o documento cita a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (1982), passando pelos conceitos que permitiram a extensão dos limites da plataforma continental, citando o direito de jurisdição sobre os recursos econômicos em uma área de cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, incorporando o conceito de Amazônia Azul (BRASIL, 2005).

Por fim, como diretrizes estratégicas, a PDN estabelece: o aumento da presença militar brasileira no AS; a proteção das LCM, de importância vital para o país; e a intensificação do intercâmbio com as Forças Armadas das nações amigas, particularmente com as da América do Sul e as da África, limieiras ao Atlântico Sul (BRASIL, 2005).

Outro importante documento para a Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa (END,) foi aprovada por meio do Decreto nº 6.703/2008. A END visava definir a maneira como implementar os objetivos nacionais de defesa, traçados na PDN de 2005.

Em 2012, a PDN foi reformulada, sendo atualizada e passando a ser denominada Política Nacional de Defesa (PND). Essa versão manteve o entendimento de que o entorno

estratégico extrapola a região sul-americana e inclui o AS e os países limítrofes da África (BRASIL, 2012a).

Como pode-se observar, de 1996 a 2012, houve uma grande evolução no pensamento estratégico brasileiro. O Brasil oficializou, por meio de documentos do setor de defesa, a construção de seu entorno estratégico, incluindo o espaço do AS e os países limítrofes da África. A ZOPACAS evoluiu com a inclusão dos assuntos de defesa e segurança, faltando, ainda, no ponto de vista deste autor, a ativação de um órgão permanente, que possa responder, de forma ativa, colaborativa e militar, as ameaças ao espaço marítimo do AS, sendo fundamental para isso o desenvolvimento das marinhas dos países da África Ocidental limítrofes ao espaço marítimo atlântico austral.

4.3 A cooperação brasileira com a Namíbia

A Namíbia encontra-se localizada na porção sudoeste da África, limítrofe ao AS, fazendo, ao norte, fronteira com Angola, por 1.427 quilômetros, e ao sul, com a África do Sul, por 1.005 quilômetros. Possui ainda fronteira com Botsuana a leste, por 1.544 quilômetros. Por meio de uma faixa de terreno, no setor nordeste do país, a *caprivi strip*, que se prolonga por 400 km, de oeste para leste, faz fronteira, ao norte, com a Zâmbia, perfazendo 244 quilômetros. A linha costeira da Namíbia possui o comprimento de 1.572 quilômetros.⁴⁷

A cidade de Walvis Bay, principal centro portuário da Namíbia, foi administrada pela África do Sul até 1994, sendo reincorporada pela Namíbia em 1º de março de 1994. A capital da Namíbia é a cidade de Windhoek, localizada no centro do país (GALL, 2004, p. 402).

Na parte marítima, as ZEE da Namíbia, junto com a de Angola e da África do Sul, são servidas pela corrente de Benguela, que devido às suas características termohalinas formam

⁴⁷Informações obtidas no sítio eletrônico: <<https://www.cia.gov/LIBRARY/publications/the-world-factbook/geos/wa.html>>. Acesso em 21/08/2019.

o Grande Ecossistema Marinho da Corrente de Benguela (BCLME). Ele é um dos quatro maiores ecossistemas de afloramento do mundo, tal como os sistemas das correntes de Califórnia, Humboldt e Ilhas Canárias. A corrente de Benguela é dominada por um sistema de afloramento costeiro, em que as águas profundas e frias, ricas em nutrientes, emergem à superfície, resultando numa alta produtividade primária que forma a base de uma cadeia alimentar próspera e diversificada, produzindo diversos organismos marinhos. Além de recursos vivos, o BCLME tem depósitos ricos em minerais preciosos, especialmente diamantes, petróleo e gás que formam a base de indústrias de extração economicamente importantes (BCC, 2014, p. 8).

Apesar de não ter reservas comprovadas de petróleo,⁴⁸ as composições geológicas dos solos que compõem o subsolo aquático da Namíbia são bem parecidos com os aspectos encontrados nas bacias do pré-sal brasileiro (FGV, 2012, p.10). Em maio de 2019, a Petrobras adquiriu da Chariot, grupo independente de exploração de petróleo e gás, 50% de participação na exploração do bloco 2714A, localizado no mar do sul da Namíbia.⁴⁹

No ano de 2012, a atividade pesqueira contribuiu com 4% do PIB da Namíbia, representando uma importante atividade econômica (NAMÍBIA, 2013, p. 23). Nesse país, mergulhadores descem trinta metros para, através de dragas, enviar diamantes para a superfície. Esse tipo de exploração corresponde a 64% da produção namibiana de diamantes.⁵⁰

A economia do país é dependente da extração e do processamento de minerais para exportação. Cerca de 20% do PIB da Namíbia são decorrentes dessa atividade. O país é um dos

⁴⁸Informações obtidas no sítio eletrônico: <<https://www.cia.gov/LIBRARY/publications/the-world-factbook/geos/wa.html>>. Acesso em 21/08/2019.

⁴⁹Informações obtidas no sítio eletrônico < <https://www.investidorpetrobras.com.br/ptb/6975/c-6975-ptb.html>>. Acesso em 21/08/2019.

⁵⁰Informações obtidas no sítio eletrônico: < <http://www.cprm.gov.br/publique/Redes-Institucionais/Rede-de-Bibliotecas---Rede-Ametista/Recursos-Minerais-do-Fundo-do-Mar-2560.html>>. Acesso em 21/08/2019.

principais produtores mundiais de diamante de aluvião e o quarto maior produtor de urânio (MRE, 2014, p. 20).

O território da Namíbia foi uma colônia alemã. Antes dessa ocupação (1884), era habitada por povos bantos (hereros e ovambos) e pelos khoisans (khoikhoi e san). A região esteve sob ocupação alemã até o final da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando foi estabelecido que, com a dissolução dos impérios turco-otomano e alemão, as antigas colônias ficariam sob mandato da Liga das Nações. No caso específico do sudoeste africano, como foi denominada a região, o apoio à administração do território pela Liga das Nações foi delegado à União da África do Sul. No entanto, em 1921, a África do Sul ocupou militarmente o território (MAZRUI; WONDJI, 2010, p. 323-325).

A ocupação da Namíbia pela África do Sul foi marcada por políticas segregacionistas e pela exploração econômica da população do sudoeste africano. A luta pela independência foi protagonizada pela SWAPO, que desde 1960 utilizou de uma guerra de guerrilha contra as forças sul-africanas. No entanto, por seu território possuir riquezas como diamante e urânio, somente em 1988 a África do Sul desistiu da ocupação, realizando um acordo com a SWAPO para tornar a Namíbia independente (MAZRUI; WONDJI, 2010, p. 323-326).

Durante a presidência de Ernesto Geisel (1907-1996), ocorreu uma visita de uma delegação da Namíbia, ocasião em que o Brasil reconheceu a SWAPO, em 1976, como legítima representante daquele futuro país independente (MRE, 1976, p. 140). Em 1987, Sam Nujoma, principal liderança da SWAPO, realizou visita ao Brasil, ocasião em que foi recebido pelo então presidente José Sarney. Em 1989, o Brasil abriu um escritório de observação em Windhoek, capital da Namíbia. No âmbito das Nações Unidas, o Brasil apoiou o processo negociador que levou à independência da Namíbia. Com a independência do país, em 1990, as relações bilaterais iniciaram-se formalmente por meio da criação da embaixada brasileira na Namíbia e

da visita oficial do presidente Fernando Collor a Windhoek, no ano seguinte. Ao longo da década de 1990, a relação entre os dois países adensou-se com a assinatura do ACNBN, em 1994 (MRE, 2014, p.10).

Em 2001, o ACNBN foi atualizado, sendo promulgado por meio do Decreto nº 4.778, de 11 de julho de 2003. Basicamente, a cooperação brasileira se daria em três principais eixos: assistência na organização da MN, apta a proteger os interesses nacionais da República da Namíbia em suas águas internas, mar territorial e zona econômica exclusiva, especialmente no que se refere à proteção dos recursos vivos e minerais da plataforma continental; fornecimento de embarcações adequadas as necessidades da Marinha; e assistência no planejamento e desenvolvimento de uma infraestrutura apropriada à atracação e suporte logístico para tais embarcações (BRASIL, 2003).

No ano de 2009, houve várias ações a destacar na relação entre Brasil e a Namíbia. No eixo de fornecimento de embarcações, foi entregue à Marinha namibiana o Navio Patrulha Brendan Sinbwaye, da classe Grajaú, construído pela Indústria Naval do Ceará (INACE), e duas lanchas-patrulha, da classe Marlim: as lanchas HPB20 Terrace Bay e HPB21 Möwe Bay (ABDI, 2013, p. 14). Ainda, em 2009, a Namíbia, com auxílio brasileiro, executou sua submissão à Comissão de Limites Plataformas Continentais da Organização das Nações Unidas (CLCS), relativa à sua plataforma continental.⁵¹

No eixo de organização da Marinha namibiana, a Marinha do Brasil resolveu ativar a Missão de Assessoria Naval (MAN) na própria Namíbia. Essa composição de MAN foi uma evolução da organização adotada anteriormente com os Grupos de Apoio Técnicos (GAT), que

⁵¹ Informações obtidas no site eletrônico: <https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_nam_50_2009.htm> Acesso em 21/08/2019.

tiveram início em 2006. No período de 2006 a 2009, a Marinha do Brasil havia enviado seis GAT com diversas composições e atribuições diferentes.

Em decorrência da consolidação do Ministério da Defesa do Brasil, foi assinado, em 1º de junho de 2009, um acordo entre o Brasil e a Namíbia sobre cooperação no domínio da defesa, cujos termos, em regra geral, seguem os estabelecidos no ACNBN, assinado em 2001. Em 2010, a 1ª Missão de Assessoria Naval foi ativada de forma a prestar assessoria militar, técnica e administrativa à Marinha namibiana, a fim de contribuir para estruturação e crescimento daquela Marinha e fortalecer os laços de amizade entre os países.

Em 2010, outra ação importante no eixo da organização de Marinha foi realizada, por ocasião da ativação do GAT de Fuzileiros Navais, chefiado por um Capitão-de-Mar-e-Guerra, com o efetivo de mais três oficiais e oito praças, para o desenvolvimento do Corpo de Fuzileiros Navais da Namíbia (CFN-N). As tarefas iniciais desse GAT eram: a criação do Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais; a criação do Curso de Formação de Soldados Fuzileiros Navais; e o desenvolvimento do Cerimonial da Marinha da Namíbia (Monteiro, 2017, p. 117-118).

No período de 2012 a 2014, as principais atividades desenvolvidas pela MAN foram a assessoria nos seguintes campos: elaboração de publicações e procedimentos; implementação do conceito de sistema de manutenção planejada; estruturação do novo píer da nova Base Naval; condução de adestramentos a bordo dos meios da Marinha namibiana; e contribuir com a realização do Curso de Formação de Marinheiros. Foi prestada ainda assessoria à condução de Inspeção Operativa no NS Elephant.

No período de 2014 a 2018, estavam sendo desenvolvidos pela MAN os projetos de estruturação do Sistema de Comunicações, a implementação de uma Escola Técnica a nível de especialização, a operacionalização de um pátio para o adestramento de Controle de Avarias

e a criação de uma doutrina básica. Em março de 2019, a Escola Técnica entrou em funcionamento, formando as especialidades de Manobras e Reparos (MR) e Sinais (SI).

Além das atividades do MAN, no eixo da organização da Marinha da Namíbia, a formação de pessoal no Brasil continua com números bem relevantes. No período de 2009 a 2019, militares da Namíbia realizaram o Curso de Formação de Marinheiros (C-FMN), o Curso de Especialização (C-Espc), que forma os militares na graduação de cabos, e o Curso Especial de Habilitação a Sargento (C-EspHabSG/Ap), que habilita os militares na graduação de terceiro-sargento. O número de militares formados, por cursos, pelo Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA), no período em tela, foram bem relevantes, conforme lançado no apêndice D. Para efeitos comparativos, no período de 1998 a 2008, a média anual de militares namibianos cursando o CIAA foi de 28 por ano, enquanto que no período de 2009 a 2019 a média foi de 57, o que representa quase o dobro. No Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (CIASC), 139 militares foram formados para o CFN-N de 2009 a 2019 (Apêndice F).

Voltando às atividades desenvolvidas na Namíbia, os dados do GAT-FN na assessoria da formação de militares para o CFN-N são bem significantes e encontram-se em planilha no apêndice E. Em relação às atividades do GAT-FN, destacam-se, em 2013, a realização do primeiro Curso de Especialização em Infantaria para a formação de cabos e a realização do primeiro adestramento básico de operações especiais. Em 2017, foi realizado o primeiro Curso de Formação de Sargentos na Namíbia, e, em 22 de julho de 2016, o CFN-N foi oficialmente ativado.⁵² O Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais da Namíbia encontra-se operacional, organizado com duas Companhias de Fuzileiros Navais, uma Companhia de Operações Especiais e uma Companhia de Apoio de Fogo

⁵²Informações obtidas no sítio eletrônico: < <https://www.marinha.mil.br/cgcfm/?q=node/264>>. Acesso em 21/08/2019.

Os dados acima demonstram que o ACNBN, no eixo de organização da Marinha da Namíbia, está sendo executado de forma eficiente, e que os laços entre as duas marinhas está sendo fortalecido, pois tanto na formação marinheira, quanto na formação de fuzileiros navais, as atividades foram intensificadas no período observado de 2009 a 2019.

Em relação ao eixo de fornecimento de embarcações, pode-se verificar que houve uma interferência considerável da presença chinesa. Em 2012, a MN recebeu da MC o navio NS Elephant. Segundo Almeida (2012, p. 41), a dificuldade de obtenção de crédito para a Namíbia pelos órgãos governamentais brasileiros dificultaram a aquisição do navio oferecido pelo Brasil no mesmo período. Durante visita à Namíbia, em fevereiro de 2013, o ministro da Defesa Celso Amorim reiterou o desejo do Brasil em fortalecer as relações no campo da defesa, estendendo para as áreas do Exército e da Aeronáutica a bem-sucedida cooperação existente hoje entre as marinhas das duas nações.⁵³

Em 2013, a Namíbia adquiriu dezenove embarcações militares de pequeno porte, encomendadas às empresas KND Naval Design e Veecraft Marine, ambas sediadas na Cidade do Cabo. A Marinha desse país teria manifestado preferência por dispor de várias embarcações menores e ágeis, em desfavor de barcos-patrolha mais pesados e onerosos (MRE, 2014, p.10). Em 2016, a Marinha chinesa doou dois navios-patrolha, o C12 Daures e o C13 Brukkaros, que foram incorporados à Namíbia em 2017. No eixo de fornecimento de embarcações, pode-se verificar que o Brasil não encontrou uma forma eficiente de vender seus produtos para a Namíbia, principalmente pela incapacidade de sensibilizar o nível político na facilitação da obtenção de crédito pelos bancos de fomento brasileiros. É evidente que a venda de meios é um eixo importante na criação de vínculos, uma vez que atrela o país fornecedor à cadeia logística

⁵³Informações obtidas no sítio eletrônico: < <https://www.defesa.gov.br/noticias/4231-22-02-2013-defesa-brasil-e-namibia-querem-expandir-cooperacao-bilateral-na-area-militar>>. Acesso em 21/08/2019.

relações entre a Marinha brasileira e a da Namíbia para as respectivas forças terrestres. Em 2014, foi assinado um Acordo de Cooperação entre o Exército Brasileiro e o Exército da Namíbia. No bojo das atividades, existe a presença de instrutores brasileiros na Academia Militar da Namíbia, além do envio de militares namibianos para a realização de cursos no Brasil. Em 2018, um cadete da Namíbia se formou na Academia Militar das Agulhas Negras.

Deve-se atentar que não cabe somente à Marinha do Brasil o adensamento de relações com a Namíbia: outros setores da sociedade civil e do governo podem desenvolver ações que aumentem as relações entre os dois países. Nesse diapasão, foi observada, nesta pesquisa, que as ações brasileiras de outros setores parecem tímidas, quando comparadas ao setor de Defesa. Segundo dados da Cooperação Brasileira para o Desenvolvimento Nacional (COBRADI), no levantamento do período de 2014-2016, o número de estudantes africanos realizando graduação no Brasil é de 1551, sendo apenas três provenientes da Namíbia (LIMA, VIANA e PEREIRA JÚNIOR, 2018, p. 208). Dentro dos programas da Agência Brasileira de Cooperação (ABC), no processo de cooperação Sul-Sul, a Namíbia não possui projetos de cooperação ativos. Os últimos projetos desenvolvidos pelo Brasil na Namíbia foram executados entre 2005 e 2011, o que claramente aponta para a falta de uma atuação sistemática, mormente pelo jejum de projetos por oito anos.⁵⁵

Como apresentado, pode-se concluir que a maior influência da presença chinesa em relação ao ACNBN foi em relação ao eixo de fornecimento de embarcações. Neste campo, as ações da Marinha devem se concentrar em conscientizar o poder político nacional em oferecer linhas de crédito que facilitem a compra de meios navais por países em desenvolvimento. No campo da organização, as atividades continuam em franca expansão, como apontam os indicadores quantitativos de formação de pessoal selecionados neste trabalho. Por meio do

⁵⁵ Informações obtidas no sítio eletrônico: <<http://www.abc.gov.br/Projetos/pesquisa>>. Acesso em 21/08/2019.

crescente desenvolvimento dos setores da Marinha da Namíbia e a criação de capacidades, pode-se concluir pela melhora qualitativa. No último eixo, em relação ao desenvolvimento de bases, não há muito espaço para a Marinha empreender alguma ação, uma vez que a construção de grandes instalações normalmente ensejam processos licitatórios, cujas empresas brasileiras devem competir com as demais empresas de construção locais ou internacionais.

5. CONCLUSÃO

Da análise empreendida da geopolítica chinesa, pode-se concluir que o aumento da influência chinesa na Namíbia decorre de três fatores: a expansão comercial e marítima; a política chinesa para África; e a segurança energética.

Para entender como a expansão marítima e comercial colabora para o aumento da influência chinesa na Namíbia, deve-se iniciar pela compreensão da inter-relação dos fatores intrínsecos ao desenvolvimento de um poder marítimo crível, segundo o padrão mahaniano. Esses fatores intrínsecos ao poder marítimo crível, ou, como definido na teoria geopolítica de Mahan, as fontes do poder marítimo, são: comércio internacional; fonte de recursos econômicos para o Estado; a posição geográfica, que fornece vantagens, tanto para o acesso ao mar, quanto ao controle das rotas marítimas necessárias a esse comércio; uma marinha mercante forte para o transporte da produção combinada com uma estrutura portuária eficiente; e por último, um poder naval crível, ou seja, uma marinha de guerra forte, capaz de prover o controle de LCM, permitindo a esse comércio chegar onde for necessário. O progresso sustentável do poder marítimo, ou melhor, a maneira com a qual um país deve aprimorá-lo, envolve o desenvolvimento balanceado desses fatores.

Iniciando pelo resultado da análise dos fatores relacionados ao poder marítimo, conclui-se que a RPC possui diversos fatores limitantes de acesso ao mar, em que pese possuir uma faixa litorânea considerável. O seu litoral é dividido em três partes, denominadas porções: norte, central e sul, e todas elas possuem, em menor ou maior grau, limitações físicas para o acesso ao mar. Ao norte, os estreitos de Bohai e da Coreia e as ilhas sobre o controle de Japão canalizam a conexão entre os mares periféricos de Bohai e Amarelo e a saída para o oceano Pacífico. Na porção central, a ilha de Formosa bloqueia o acesso ao oceano Pacífico, devendo as embarcações obrigatoriamente circularem pelo estreito de Taiwan, antes de navegarem para

o norte ou para o sul. Ao sul da ilha de Taiwan, para o acesso ao mar das Filipinas e ao oceano Pacífico, os movimentos serão canalizados pelos diversos canais do estreito de Luzon. A porção sul é canalizada pelos estreitos de Malaca, Lombok e Sunda para a conexão entre o oceano Índico e o MCM. Além da limitação referente aos canais, a porção central do MCM é repleta de recifes e bancos de areia, o que limita o trânsito dos navios. Dessa forma, de forma geral, a acesso geográfico ao mar pela China possui diversas condicionantes limitantes, devendo a RPC ser dotada de um poder naval crível para garantir o uso do mar.

Em relação ao comércio marítimo como fator agregador de riqueza e poder para um Estado, o resultado da aplicação do método de análise geopolítica na RPC indicou que toda sua economia está voltada para a produção de manufaturadas e para o comércio internacional, e cerca de 90% do comércio exterior chinês é realizado pelo mar. Em 2014, a China se tornou a maior economia mundial em termos de Paridade de Poder de Compra. Na análise de 186 países, a China é o maior exportador para 33 países e o maior importador de outros 65, sendo considerada o país líder em comércio. Em 2017, exportou US\$ 2,41 trilhões, tornando-se a maior economia de exportação no mundo, e importou US\$ 1,54 trilhões, tornando-se o 2º maior importador do mundo.

A Marinha Mercante chinesa é a quarta maior do mundo em números absolutos de navios e a segunda em deslocamento. Ela possui uma das melhores estruturas portuárias do mundo, e é utilizada para o transporte da produção. Entre os dez maiores portos que operam contêineres, sete são chineses, de acordo com os dados de 2017. Estes fatores possibilitam que a China possua vantagem competitiva em relação aos outros países em relação ao comércio marítimo.

Analisar o controle das LCM é complexo, pois essa tarefa engloba tanto a necessidade de uma marinha poderosa, quanto possuir um poder naval crível, que pode operar longe do litoral chinês. Atualmente, a Marinha chinesa é a maior da Ásia, em termos

qualitativos, quantitativos e capacidades. Porém, para possuir um poder naval crível, Mahan (1890) acreditava ser necessário, além de navios no estado da arte, de bases logísticas que pudessem apoiar os navios longe de seus portos-base, e, mais ainda, que elas fossem localizadas de forma que possibilitassem o controlar os mares pelos meios navais. Nesse caso, iniciando a análise pelos documentos de estratégia chinesa, há alguns dados interessantes que devem ser pontuados. No item Proteção dos Interesses no Exterior do *Livro Branco de Defesa* de 2013, o poder político atesta que a economia chinesa está economicamente integrada ao sistema econômico mundial, passando os interesses chineses no exterior a ser um componente integral dos interesses nacionais do país. As questões de segurança envolvendo recursos energéticos, recursos naturais, LCM estratégicas e cidadãos e empresas chinesas no exterior estão se tornando proeminentes. A proteção de navios no mar, operações de evacuação de chineses no exterior e operações de resgate de reféns têm se tornado importantes formas pelas quais as Forças Armadas chinesas realizam a salvaguarda dos seus interesses. Cabe adicionar a este documento o seguinte dado: o número de empresas chinesas operando pelo mundo aumentou em uma taxa de 16% ao ano desde 2010, passando de 10.167 para 37.164. Desta forma, a Estratégia Militar chinesa corrente abandona a mentalidade centralizada na continentalidade. O conceito de *forward edge defense* (defesa adiante, tradução nossa) manifesta a intenção de mover potenciais conflitos para distante do território da China.

O segundo fator que colabora para o entendimento da expansão marítima da China e do aumento de sua influência na Namíbia é a segurança energética. Esse fator, à luz da pesquisa efetuada, é o mais importante, pois é ele que motiva a China em direção ao mar. A China é particularmente dependente de LCM, particularmente das linhas que passam pelo estreito de Malaca e pelo MCM. Em 2016, aproximadamente, 80% da importação de petróleo e derivados de petróleo e 11% do gás natural importado transitou pelo MCM e pelo estreito de Malaca. Nesse diapasão, de forma a garantir o fluxo constante de recursos energéticos pelo

Golfo de Áden, em agosto de 2017, a China oficialmente instalou sua primeira base no exterior, no Djibouti, localizada no chifre da África Ocidental.

Em relação a instalação da bases, existem alguns fatores que apontam para uma tendência. Na Marinha chinesa, a tarefa de guarnecer bases navais cabe aos fuzileiros navais. Recentemente, o CFN-C passou por uma reformulação, e existe a previsão de aumento de seu efetivo de vinte mil militares para aproximadamente trinta mil até 2020 (EUA, 2018a, p. 28). Em 2018, com o aumento da importância do fornecimento de petróleo de Angola, a China formalmente se compromete a projetar poder nos países litorâneos ao Golfo da Guiné, ou seja, no EEB. Outro fator energético que direciona o poder chinês em direção à costa ocidental da África é a importância do urânio das minas da Namíbia e do Níger, operadas por empresas chinesas, para abastecer dezesseis usinas nucleares em operação e as doze unidades em construção. Pela necessidade de grande consumo de recursos naturais, a política da RPC está orientada a estabelecer como estratégia a garantia do acesso direto a regiões ricas em recursos energéticos. Em face dos dados apresentados, é possível que, para garantir sua segurança energética, e de forma a apoiar os navios chineses que poderão vir a operar no Golfo da Guiné, uma base naval chinesa seja instalada na costa ocidental da África.

O terceiro fator que motiva o aumento de presença chinesa na Namíbia é a política externa chinesa desenvolvida para a África, que é bem diferente da abordagem de outras potências econômicas. Apesar de a política externa chinesa, por alguns autores, ser apontada como neocolonialismo ou apenas uma busca por recursos naturais, pela análise realizada ao longo do trabalho, existem nuances bem diferentes. Enquanto as outras potências negligenciam a África, a China depreende muito tempo e energia elaborando um complexo inter-relacionamento com vários países africanos por meio do FOCAC. A política externa chinesa procura abordar uma imensidão de temas, o que está desenvolvendo a África positivamente. Nesses temas, houve um adensamento das relações chinesas em relação aos assuntos de

segurança e defesa. Os últimos planos do FOCAC indicam que a China tem a intenção de aumentar sua presença no oceano Atlântico, tanto com navios comerciais, de forma a desenvolver a economia azul dos países africanos, quanto com navios militares, a fim de facilitar a projeção de poder para a defesa dos interesses de seus cidadãos e de suas empresas. Outro viés da política externa chinesa, por meio do alinhamento com os países africanos, é o aumento da influência do poder em relação aos organismos internacionais, uma vez que o apoio africano é quase integral às posições defendidas pela China.

Entre a China e a Namíbia, as relações são anteriores à independência deste jovem país. Ainda nas guerras de independência, a China forneceu armamento e suprimentos à SWAPO. A necessidade chinesa por buscar segurança energética está em simbiose com as minas de urânio namibianas, uma vez que o setor nuclear chinês está em plena expansão, devido à construção e operação de vinte e oito plantas de usinas nucleares. No período de 2012 a 2019, a China intensificou sua presença econômica na Namíbia e também aumentou significativamente sua presença no setor de Defesa, principalmente na Marinha, por meio da venda e doação de navios-patrolha. Em 2012, ocorreu a venda do NS 11 Elephant em condições facilitadas. Em 2017, a Marinha chinesa doou dois navios para a namibiana, o NS Daures (C 12) e o NS Brukkaros (C 13), que são navios-patrolha da classe Haiqing.

Como pode-se observar, de 1996 a 2012, houve uma grande evolução no pensamento estratégico brasileiro. O Brasil oficializou, por meio de documentos do setor de defesa, a construção de seu entorno estratégico, incluindo o espaço do AS e os países limítrofes da África. Para o Brasil, passou a ser fundamental, para a consolidação da ZOPACAS, o desenvolvimento das marinhas dos países da África Ocidental, para que efetivamente seja exequível a defesa do AS pela própria capacidade dos países integrantes da ZOPACAS – nessa visão, a Namíbia é o principal modelo da viabilidade desta estratégia. Além disso, pelos dados

apresentados na pesquisa, o ACNBN é o principal motor das relações bilaterais entre o Brasil e a Namíbia.

Da análise das relações entre Brasil e Namíbia, no período de 2009 a 2019, os dados demonstram, no eixo de organização da Marinha namibiana do ACNBN, que, apesar da interferência chinesa, os laços entre as duas Marinhas estão sendo fortalecidos, pois as atividades de formação foram intensificadas. Em relação ao eixo de fornecimento de embarcações, pode-se verificar que houve a maior interferência chinesa pela doação e venda de navios em 2012 e em 2016. A Marinha chinesa se encontra em um processo de modernização acelerado, e ele gera um excedente de navios, que pode ser negociado em condições facilitadas ou até mesmo doados, conforme o desejo e alinhamento da política exterior chinesa. Nesse eixo, persiste a dificuldade da ausência de uma política de incentivo, pelo poder político brasileiro, de financiamento para aquisição de meios da Base Industrial de Defesa, não só à Namíbia, como a outros países interessados pelos produtos. Cabe destacar a aquisição, em 2013, pela Namíbia, de lanchas da África do Sul, o que demonstra que a posição chinesa não é dominante no setor de defesa. Corroborando esse fato, houve a venda, pela Agrale, empresa brasileira, de 141 veículos leves 4x4 Marruá para as Forças Armadas da Namíbia em 2014. No último eixo do ACNBM – assistência no planejamento e desenvolvimento de uma infraestrutura apropriada à atracação e suporte logístico para tais embarcações –, apesar de a construção da base, como de outras instalações militares, ter ficado a cargo de empresas chinesas de construção, na atividade de manutenção de meios navais, os militares que compõem a MAN apoiam de forma sistemática a manutenção dos meios da Marinha da Namíbia. Outro ponto positivo foi no âmbito do setor de Defesa, com a ativação do Acordo de Cooperação entre o Exército Brasileiro e o Exército da Namíbia, ampliando a colaboração e presença brasileira na Namíbia.

Dos fatos apresentados, pode-se concluir que houve, em certo grau, uma interferência, em relação aos interesses brasileiros, pelo aumento da presença chinesa. Apesar

dessa concorrência direta em relação aos aspectos navais, no campo das atividades relacionadas à formação de pessoal, as atividades, em termos quantitativos, dobraram, em relação aos indicadores de pessoal formado no Brasil, e, nos termos qualitativos, demonstraram um aumento de capacidades, com a ativação do Corpo de Fuzileiros Navais namibianos em 2016, assim como a ativação da Escola Técnica, em 2019, na Namíbia. Esses dois resultados se mostram perfeitamente alinhados com a estratégia brasileira para o AS, pois, hoje, a Namíbia já possui uma Marinha com considerável capacidade operativa.

APÊNDICE A

Aspectos Geográficos da RPC

A divisão administrativa do país é composta por províncias, regiões autônomas e quatro municípios centrais. Existe ainda a previsão do estabelecimento de regiões administrativas especiais de acordo com o art. 31^a da Constituição da RPC (CHINA, 2019, online⁵⁶).

A China possui 23 províncias: Anhui, Fujian, Gansu, Guangdong, Guizhou, Hainan, Hebei, Heilongjiang, Henan, Hubei, Hunan, Jiangsu, Jiangxi, Jilin, Liaoning, Qinghai, Shaanxi, Shandong, Shanxi, Sichuan, Yunnan, Zhejiang e Taiwan. Cinco regiões autônomas: Guangxi, Nei Mongol (Mongólia Interior), Ningxia, Xinjiang Uygur, Xizang (Tibete). São classificadas como municípios centrais: Beijing, Chongqing, Shanghai, Tianjin. A capital do país é o município de Beijing ou Pequim. As regiões administrativas especiais são Hong Kong e Macau (EUA, 2019).

As Montanhas cobrem 33% do território da China, planaltos correspondem a 26% do território, 19% são bacias hidrográficas, planícies ocupam 12%, e montes 10%. Desta forma, 69% da paisagem da China é composta por terreno montanhoso (EUA, 2006, p.7). A superfície da China é formada por uma série de planaltos e planícies com níveis descendentes desde o Oeste, onde está localizada o planalto de Qinghai-Tibete, com uma altitude média de 4.000 metros, passando pelos planaltos da Mongólia, de Loess, de Yunnan e de Guizhou, estes dois últimos, situados entre 1.000 e 2.000 metros de altitude, terminando nas planícies do nordeste e do curso médio e inferior do rio Yangtzé com uma elevação entre 1.000 e 500 m sobre o nível do mar. Existem cinco cordilheiras principais, dentre as quais a do Himalaia. Sete montanhas

⁵⁶O artigo 30 da Constituição da RPC define a divisão administrativa do país. Informações obtidas no sítio eletrônico: < http://www.gov.cn/english/2005-08/05/content_20813.htm>. Acesso em 06/08/2019.

chinesas ultrapassam os 8.000 metros de altitude, dentre elas o Monte Everest, montanha mais alta do mundo com 8.850 metros (WOO; BAO, 2013, p. 2).

A grande maioria da população é concentrada na porção Leste do país. Na porção Oeste, estão localizadas vastas regiões montanhosas e áreas desérticas, permanecendo estas regiões do país com grandes vazios demográficos. A densidade populacional é alta nos vales dos rios Azul (Yangzté) e Amarelo (Huanghe), no delta do rio Xi Jiang (principal afluente ocidental do Rio das Pérolas), em Pequim e sua região metropolitana, e na região industrial em torno da cidade de Shenyang, na província de Liaoning (EUA, 2019). Em torno de 94% da população vive em aproximadamente 46% do território, segundo o censo de 2000. As províncias com as maiores populações são Henan com 91,2 milhões de habitantes, Shandong com 89,9 milhões de habitantes, Sichuan com 82,3 milhões de habitantes e Guangdong com 85.2 milhões de habitantes (EUA, 2006, p. 9).

A China possui 50.000 rios, totalizando 420.000 quilômetros em comprimento de cursos d'água, com cada rio tendo pelo menos 100 quilômetros quadrados de bacia hidrográfica. Cerca de 1.500 rios possuem bacias hidrográficas que excedem 1.000 quilômetros quadrados. A maioria dos rios possui fluxo de Oeste para Leste e desaguam no Oceano Pacífico. O rio Azul nasce no Tibete, flui pelo centro da China, e viaja por 6.300 quilômetros, desaguando no Mar Amarelo, próximo de Shanghai. O rio Azul é o terceiro mais longo rio do mundo. Outros rios importantes são o Liaohe no Nordeste, Haihe no Norte, Qiantang no Oeste, e Lancang no Sudoeste (EUA, 2006, p. 8).

O segundo maior rio da China é o rio Amarelo, que também nasce no Tibete, e possui traçado sinuoso por 5.464 quilômetros pelo Norte da China, antes de alcançar o golfo Bohai, localizado ao Norte da linha costeira, na província de Shangdong. O rio Heilongjiang (Heilong ou Dragão Negro) possui 3.101 quilômetros de seu curso d'água no Norte do território chinês, e parcela de seu curso d'água, com comprimento de 1.249 quilômetros em território

russo, onde o rio é conhecido como Amur. O maior rio no Sul da China é o rio de Pérolas (Zhujiang), que possui 2.214 quilômetros de comprimento. A região do delta do rio de Pérolas comporta as províncias de Guangzhou e Zhuhai e as regiões especiais administrativas de Macau, e Hong Kong (EUA, 2006, p. 8).

A China possui 110.000 quilômetros de vias de navegação interior, sendo o país com a maior distância de vias interiores navegáveis (EUA, 2019). Para se entender a dimensão da capacidade de transporte pelos lagos, canais e rios navegáveis, cerca de 44% do frete transportado na China, em 1986, foi realizado pela navegação interior. O sistema principal de escoamento por navegação interior é o rio Azul e seus afluentes e, secundariamente, o rio das Pérolas e seus afluentes no Sul (EUA, 1987, p. 361). Em 2017, 13% do transporte de mercadorias na China utilizou as hidrovias⁵⁷.

Do ponto de vista geográfico, existe um contraste entre as paisagens do Norte e do Sul. Na porção Norte, uma planície seca se estende até o Sul de Beijing. Na estação do verão, esta planície é uma extensa paisagem de campos verdes, com bosques de árvores nas proximidades das aldeias. Esta área destina-se à plantação de cereais e trigo. No sul do país, o terreno, composto de planícies e vales, é verde e montanhoso. Os campos de arroz são a paisagem típica. As plantações de arroz, que sobem e descem as colinas, permanecem alagadas durante quase todo o ano. A concentração demográfica na região do cultivo do arroz é extremamente densa. O paralelo 33 é uma linha de terra situada entre o rio Amarelo e o rio Azul, que divide, ao Sul, as áreas úmidas com plantações de arroz, das terras secas destinadas aos cereais, ao Norte (VISENTINI et al, 2013, p. 8).

Os contrastes entre o Norte e o Sul da China são superficiais quando comparados ao contraste entre o nomadismo pastoral dos planaltos da Ásia Interior e os vilarejos chineses,

⁵⁷ Dados obtidos no sítio eletrônico: <<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2018/indexeh.htm>>. Acesso em 06/07/2019.

que se baseiam na agricultura intensiva. A Ásia Interior demarca regiões originariamente não chinesas em um amplo arco que se estende da Manchúria⁵⁸ à Mongólia e do Turquestão⁵⁹ ao Tibete. As etnias que habitam esta região, como os mongóis, tibetanos e manchus, compõem algumas das 55 minorias étnicas que formam a RPC. (VISENTINI et al, 2013, p. 8).

O sistema político é o Socialismo com características chinesas, conhecido como Socialismo de Mercado⁶⁰. A Constituição atual data de 4 de dezembro de 1982. O órgão do Poder Legislativo Federal é a Assembleia Nacional do Povo ou Congresso Nacional do Povo, cujas eleições são indiretas. O Judiciário está sob controle do Congresso Nacional do Povo (VISENTINI et al, 2013, p.7).

Nesta visão geral, pode-se identificar, mesmo que de forma preliminar, os desafios e as complexidades da China, por ser o país mais populoso do mundo, combinado com a terceira extensão territorial, e possuidor de relevo com planícies em diversos níveis de 4000 a 1000

⁵⁸A Manchúria é uma vasta região no leste da Ásia que atualmente inclui o extremo nordeste da China também chamada Manchúria Interior e uma parte da Sibéria. A extensão do território da Manchúria não é consensual. Basicamente é uma região situada à Nordeste da China, compreendendo as atuais províncias de Heilongjiang, Jilin e Liaoning, o que soma uma área total de 1,55 milhões de km². Pode-se considerar também que é a região anterior acrescida da parte Nordeste da província da Mongólia Interior e da região de Jehol na província de Hebei. Caso se extrapole o território da RPC, pode-se considerar a região denominada Manchúria Exterior ou Manchúria Russa, região da Rússia entre o rio Amur e rio Ussuri até a Mar do Japão e a região de Oblast de Sacalina. Historicamente, a Manchúria foi palco de vários reinos, entre os quais o mais famoso foi o Império Manchu, que deu o seu nome à região e dominou toda a China entre o século XVII e 1911. O Império Manchu foi fundada em 1644 pelo clã manchu Aisin Gioro, que iniciou a dinastia Qing e dominou toda a região, estabelecendo o Império do Grande Qing. Definição disponível no sítio eletrônico <<https://educalingo.com/pt/dic-pt/manchuria>>. Acesso em 26/06/2019.

⁵⁹O Turquestão ou Turquistão é uma região geográfica da Ásia Central com uma população significativa de povos turcomanos. A região é tradicionalmente dividida em duas áreas: Turquestão Ocidental e Turquestão Oriental. O Turquestão Ocidental corresponde aos atuais Tajiquistão, Quirguistão e Cazaquistão e é habitado por uma maioria de povos turcomanos. O Turquestão Oriental, atual Xinjiang, pertence à RPC, embora sua população constitua-se de uígures, ou seja, de origem turcomana.

⁶⁰O socialismo de mercado teve início em 1978, ocasião que foram iniciadas as reformas econômicas por Deng Xiaoping (1904-1997) que prosseguem até os dias atuais. O socialismo de mercado é a abertura gradual da economia chinesa ao mercado econômico exterior, porém o Partido Comunista Chinês continua controlando a política chinesa. Com as reformas já realizadas no seu modelo até hoje, a China obteve um grande salto de desenvolvimento econômico. Pode-se definir a categoria como uma formação socioeconômica distinta, composta pela sobrevivência e fortalecimento de instituições de tipo socialista tradicional, e que, por outro lado, harmoniza diferentes modos de produção, que convivem em contemporaneidade territorial e social, sob a hegemonia da grande propriedade estatal socializada, espinha dorsal da economia e da própria sociedade chinesa. Alguns defendem que é apenas uma variante sustentável asiática de um Estado Desenvolvimentista ou um simples exemplo de capitalismo de Estado (GARNAUT, 2018, p. 31).

metros, o que deve sobre maneira dificultar a integração nacional, tanto a nível econômico e social. Além disso, pode-se apontar como outro fator desafiador para o governo central a diferença cultural entre a população não chinesa do arco exterior (Manchúria, Mongólia, Turquestão e Tibete), em relação à população que vive ao longo dos rios Amarelos e Azul.

APÊNDICE B

Aspectos históricos da RPC

A nação possui uma longa história, composta por diversos períodos distintos. A civilização chinesa clássica, uma das mais antigas do mundo, floresceu na bacia fértil do rio Amarelo, na planície norte do país. O sistema político chinês era baseado em monarquias hereditárias, conhecidas como dinastias, que tiveram como antecessores os mitológicos imperadores amarelos. Considera-se a dinastia Xia (aproximadamente 2 000 a.C.) como a primeira, e como última dinastia, a Qing, que terminou, em 1911, com o nascimento da república. Desde 221 a.C., a dinastia Qin começou a conquistar vários reinos para formar um império único, o país expandiu-se, fraturou-se e reformulou-se várias vezes. (KISSINGER, 2011, p.14).

A dinastia Qing alcançou seu apogeu durante o reino dos imperadores Kang Xi, Yong Zheng e Qian Long. O território do Império Chinês era grande e a situação econômica era de abundância. Entretanto, a postura de isolacionismo assumida no período da administração da dinastia Qing e nas anteriores atrasou o surgimento do capitalismo na China e manteve o país ignorante em relação aos desenvolvimentos políticos, econômicos, militares e culturais da civilização ocidental⁶¹.

No período da dinastia Song (960-1279 d.C.), a China possuía uma grande esquadra que já havia viajado até o Oceano Atlântico. As viagens de navios chineses no Mar da China e no Oceano Índico, em visita a portos no Oriente Médio e África, eram rotineiras. Durante a dinastia Ming (1368-1644), houve a abdicação do poder marítimo. Esta abdicação ocorreu, por ocasião do falecimento do imperador Zhu Di (1360-1424). Ao assumir o trono, em 7 de

⁶¹Informações obtidas no sítio eletrônico: <http://www.gov.cn/english/2005-08/06/content_24233.htm>. Acesso em 06/09/2019.

setembro de 1424, o novo imperador Zhu Gaozhi, filho de Zhu Di, suspendeu todas as viagens dos navios de tesouro, suspendeu todas as obras de reparação e de construção de navios. As causas da abdicação do poder marítimo foram devido ao esgotamento dos recursos do tesouro chinês para o financiamento dos seguintes empreendimentos: construção da cidade proibida⁶², reparação do grande canal⁶³, a construção da frota de navios de tesouro⁶⁴ e a reparação de centenas de quilômetros da grande muralha (MENZIES, 2007, p. 74).

O esgotamento dos recursos do tesouro gerou diversos conflitos internos no império chinês. Ocorreu o levante do Vietnã, que perdurou de 1407 a 1421, e o que levou, em 1428, a independência deste país. Houve outro levante, na província mongol, onde seu líder recusou o pagamento dos tributos ao imperador, o que resultou em uma custosa expedição militar para retomar o controle daquela província. Ainda por toda a China, havia um descontentamento com o governo em função de uma grave crise econômica que assolava todo o império. De forma a conter o grande déficit orçamentário e a insatisfação popular, o novo imperador priorizou a erradicação da pobreza da população e determinou o término da esquadra de navios de tesouro e proibiu o comércio externo pelo mar (MENZIES, 2007, p. 68 a 72).

O embargo ao comércio externo prosseguiu por 100 anos e uma faixa de 1.125 quilômetros de litoral por 48 quilômetros de largura ao longo da costa sul foi queimada e a população transferida para o interior. Os estaleiros e os planos de construção de navios de

⁶²O projeto da Cidade Proibida compreendia uma capital murada de 1500 vezes a área de Londres para comportar uma população 50 vezes maior (MENZIES, 2007, p. 49).

⁶³O grande canal estendia-se de Pequim, ao Norte, até Hangzhou, na costa, ao Sul de Shanghai. Suas obras foram iniciadas em 486 AC, na dinastia Wu. Era considerado uma das maravilhas do mundo antigo. A reforma consistiu na dragagem da seção sul (seção compreendida entre o rio Amarelo ao rio Azul) e na dragagem e reconstrução da seção norte, desobstruindo 210 quilômetros, e instalando 36 novas eclusas, para atingir Pequim, onde estava situada a Cidade Proibida, que está situada a 40 metros acima do nível do mar (MENZIES, 2007, p. 51).

⁶⁴Frota de navios de tesouro – foi uma expansão numérica incrível da frota chinesa (a frota oceânica chinesa originou-se, após o século IX, nas dinastias Song e Yuan, enviando emissários no além mar e retomando o controle do mercado de especiarias gradualmente dos árabes), que o imperador Zhu Di (1360-1424) mandou construir 1.681 novos navios. Os navios de tesouro eram navios de nove mastros, com comprimento de 146 metros e boca de 55 metros. No final dessa expansão, a esquadra chinesa contava com 250 navios de tesouros, 1350 navios-patrolha, 1350 navios de guerra médios, 400 navios de guerra maiores e 400 cargueiros para transporte de cavalos, cereais e água (MENZIES, 2007, p. 47).

tesouro foram queimados. A dinastia Qing, que sucedeu em 1644, a dinastia Ming, reforçou esta política (MENZIES, 2007, p. 74 e 75).

Deve-se destacar um período marcante da história chinesa denominado Século da Humilhação Nacional⁶⁵ (1839-1949). Este século de humilhação inicia-se com o evento da Primeira Guerra do Ópio (1839-1842), que foi resultante direto da abdicação do poder marítimo pelas dinastias anteriores. No início do século XIX, algodão e ópio eram os principais produtos de exportação britânica para a China.

Na primeira metade do século XIX, o Império Britânico estava na Segunda Revolução Industrial, ávido por matérias-primas e mercado consumidor de suas manufaturas. A China ainda encontrava-se fechada aos países do ocidente, os comerciantes estrangeiros só tinham autorização de negociar no Porto do Cantão (Guangzhou) por intermédio de funcionários chineses. Nesta dinâmica, a atividade comercial mais lucrativas era a venda de ópio. Em 1839, a corte Qing proibiu a utilização de ópio no país, o que feriu os interesses britânicos. A guerra com o Império Britânico foi desencadeada quando um oficial chinês apreendeu o estoque de ópio das missões estrangeiras oficiais em Guangzhou e prendeu todos os oficiais estrangeiros. Como retaliação à ação chinesa, o Império Britânico realizou o bloqueio dos portos chineses e fechou a navegação no grande canal e no baixo rio Azul. Com as forças britânicas prontas para atacar a antiga capital Nanquin, a China solicitou negociar a paz (ALBINSON, 2016, p 41).

O acordo de paz, Tratado de Nanquim, foi essencialmente humilhante, estabelecendo o pagamento de uma indenização de 6 milhões pela China, a cessão de Hong Kong e a abertura de cinco portos (Guangzhou, Ningbo, Shanghai, Xiamen e Fuzhou) pelo

⁶⁵O Século de Humilhação ou cem anos de humilhação nacional refere-se ao período de subjugação que a China sofreu sob o imperialismo ocidental como o japonês. Iniciou-se com a assinatura do Tratado de Nanquim e algumas fontes entendem que terminou em 1949 com o estabelecimento da República Popular da China.

litoral, em que os ocidentais teriam permissão para residir e fazer negócios. Os britânicos asseguraram ainda o direito de manter ligações permanentes nas cidades portuárias e de negociar diretamente com funcionários locais, com uma taxa inferior a 5%. Os ingleses também conquistaram o direito de exercer jurisdição sobre seus cidadãos residentes nos portos do tratado. Após o Tratado de Nanquim, outras potências estrangeiras realizaram incursões, guerras e durante as negociações de paz com estas outras o potências (Japão, Rússia, França, Alemanha e Bélgica), concessões semelhantes foram feitas, estabelecendo diversos privilégios, o que forjou a utilização da expressão Século de Humilhação Nacional pelos chineses (ALBINSON, 2016, p 42).

Em relação ao uso do mar, pode-se verificar que a abdicação total do Poder Marítimo em 1434, fez com que a China, em 1839, não tivesse a mínima capacidade naval para se contrapor ao Império Britânico, que, com poucos navios, como no caso da Primeira Guerra do Ópio (1839-1842), realizaram o bloqueio de portos chineses, o que desencadeou o Século da Humilhação.

Em 1856, os chineses não estavam cumprindo algumas cláusulas do Tratado de Nanquim, o que motivou a Grã-Bretanha, apoiada pela França, atacar novamente a China, desencadeando a Segunda Guerra do Ópio (1856-1860). Após a derrota, a impotente China teve que assinar o Tratado de Tianjin⁶⁶ (1858), um acordo de paz contrário aos seus interesses.

A partir do Tratado de Nanquim, as potências estrangeiras percebem a fragilidade do Império Chinês e começam um processo de imposição de uma série de tratados desiguais, forçando a corrupta e incompetente administração Qing a assinar acordos comerciais

⁶⁶O Tratado de Tianjin (1858) estabeleceu a abertura de dez portos chineses aos estrangeiros; autorização para os estrangeiros viajar e comercializar em toda a China; o pagamento de pesadas indenizações a Grã-Bretanha e a França; permissão para diplomatas estrangeiros viverem em Pequim; legalização do comércio do ópio; permissão da atividade missionária cristã; e liberdade religiosa, inclusive dos cristãos chineses.

desvantajosos aos interesses chineses. Este processo que, em última análise, alimentou a insatisfação dos chineses, o que serviu de combustível para diversas revoltas populares contra o poder dinástico central e contra a dominação dos estrangeiros. Estes fatores de insatisfação amalgamaram os processos sociais que resultaram na queda da dinastia Qing em 1911. Até o término da dinastia Qing, o Império Chinês foi gradualmente se transformando em um país semifeudal e semicolonial (HAMMOND, 2004, p. 9 e 10).

Fruto da dinâmica destes fatores, os camponeses se sublevaram no movimento denominado rebelião Taiping (1850-1864) contra o poder dinástico central. A rebelião foi derrotada. Estima-se que morreram nesta rebelião vinte cinco milhões de pessoas (ALBINSON, 2016, p. 44).

Percebendo que o Império Chinês estava combalido, não demorou para que outras potências seguissem o exemplo da Inglaterra. Em 1885, a China cede a Indochina à França. Em 1894, ocorre a Guerra Sino-Francesa (1894-1895), ocasião que China e a França entram em conflito pelo acesso a província chinesa de Yunnan, pelo rio Vermelho. Ao término do conflito, os franceses anexaram as regiões de Tonkin e Annam à Indochina Francesa.

Entre 1894, a estratégia nipônica da Esfera da Coprosperidade Asiática buscava aumentar a esfera de influência do Japão no Oceano Pacífico e no Sudeste Asiático, por meio do expansionismo territorial (CROFTON, 2016, p. 258). Desta forma, o Japão desejava assumir o controle da Coreia, estado vassalo da China desde 1637. Este processo desencadeou a Primeira Guerra Sino-Japonesa (1894-1895). Após humilhante derrota, a China assina o Tratado de Shimonoseki, cedendo a Ilha de Taiwan, Liaodong, as Ilhas Pescadores e a Coreia. No mesmo ano, a Rússia apoiada pela França e Alemanha, preocupada com a expansão nipônica, solicita ao Japão que ele ceda seus direitos sobre Liaodong. Mesmo contrariado, o Japão cede os direitos de Liaodong para a Rússia, recebendo em troca uma grande indenização (GILBERT, 2016, p. 42 e 43).

Em 1897, pelo Tratado de Amizade e Comércio Sino-Português, a China reconhece o direito perpétuo do Império Português sobre Macau. Em 1898, a cidade de Qingdao foi cedida à Alemanha por 99 anos; a França anexa a cidade de Guangzhouwan; a Grã-Bretanha arrenda Kowloon, a península adjacente a Ilha de Hong Kong, por 99 anos, e Weihai, na província de Shandong, pelo período que os russos permanecessem em Porto Arthur. Em janeiro de 1900, a anexação da cidade de Guangzhouwan pela França se transforma em arrendamento pelo período de 99 anos.

Entre 1898 e 1900, ocorreu uma tentativa chinesa de recuperação do país, no período conhecido como Cem Dias de Reforma, cujo programa, adotado pelo Imperador Guangxu (1871-1908), procurava modernizar a China, que, por força da reação dos conservadores, apoiados pelas potências estrangeiras, não funcionou.

Fracassada a iniciativa dos Cem Dias de Reforma, os nacionalistas realizam um levante popular contra os estrangeiros denominado Guerra dos Boxers (1899-1901), iniciando uma série de atentados contra pessoas e bens das companhias estrangeiras. Para sufocar a rebelião, organiza-se uma força internacional colonialista, por meio da Aliança das Oito Nações, composta de 20 mil soldados russos, norte-americanos, britânicos, franceses, austro-húngaros, japoneses, alemães e italianos. Os Boxers foram vencidos e os chineses foram condenados a pagar indenização e a permitir a presença de tropas estrangeiras no país (GILBERT, 2016, p.21)

Em 1905, o médico Sun Yat-sen (1866-1925) cria o Partido Nacionalista, Kuomintang (KMT), na cidade de Hong-Kong, inspirado pelos valores de nacionalismo, democracia e sustento do povo.

No dia 10 de Outubro de 1911, ocorre a insurreição conhecida como Revolta de Wuchang, que levou à queda da dinastia Qing. Esta data marca o início da primeira Revolução

Chinesa⁶⁷, movimento nacionalista que buscava a proclamação de uma república e a expulsão dos estrangeiros da China. Em 29 de dezembro de 1911, Sun Yat-sen se tornou o primeiro presidente provisório das Províncias Unidas da China, com sede em Nanquim. Em benefício da unidade nacional, Sun Yat-sen renunciou ao cargo de presidente em favor do general Yuan Shikai (GILBERT, 2016, p. 111).

Ao término da revolução de Xinhai, o general Yuan Shikai (1859-1916) assumiu o poder como presidente da república, conduzindo um governo autoritário de 1912 a 1915, porém o general se autodeclarou imperador, o que aumentou a instabilidade política na China. Em março de 1916, o então imperador foi forçado a deixar o trono, mas se manteve no cargo de presidente. O presidente Yuan Shikai morreu alguns meses depois, sem deixar um sucessor, o que levou o país para uma guerra civil (HAMMOND, 2004, p. 22).

A jovem república que já não tinha meios para manter o país unido, por conta dos diversos interesses de atores internacionais e locais, estava também sem um sucessor para o presidente falecido. Sendo assim, a China se fragmentou, pela ação de líderes militares, ilustrando o período que ficou conhecido na história da República da China como a Era dos Senhores da Guerra (1916 a 1928).

Ao final da Primeira Revolução, senhores de guerra chineses dominavam seus feudos e potências estrangeiras continuavam a explorar a China de forma abusiva. Em 1917, a China declara guerra à Alemanha, com a intenção de angariar a colaboração das potências imperialistas, no período pós-guerra. A China desejava, no período pós-guerra, a renúncia das influências estrangeiras em seu território, com a retirada das tropas, término das concessões e

⁶⁷A revolução de Xinhai (1911-1912), conhecida também como Primeira Revolução Chinesa ou Revolução Nacionalista, foi conduzida por Sun Yat-sen (1866–1925), retirando a dinastia Qing do poder em 1912. Esta revolução permitiu a fundação da República da China, terminando um período feudal monárquico de mais de 3.000 anos.

a devolução dos territórios arrendados. No entanto, a Paz de Versalhes não alterou a situação semicolonial da China, o que provocou violenta agitação em todo o país.

Em 1919, surge o movimento popular intitulado Quatro de Maio contra o imperialismo e o feudalismo, deflagrado pelo fato do Japão se apossar do território Shandong, após a Alemanha ter devolvido o território à China, por força do Tratado de Versalhes (1919), assinado ao final da Primeira Guerra Mundial (1914-1918).

O Movimento do Quatro de Maio permitiu que o proletariado chinês ocupasse espaço no movimento político do país, o que possibilitou a propagação da ideologia marxista, preparando os dirigentes para a fundação do Partido Comunista da China (PCC). Em 1920, internamente, agravam-se os efeitos da Era dos Senhores da Guerra, uma vez que estes líderes militares, junto com outros grandes proprietários de terra, possuíam enorme poder nas províncias e controlavam cerca de 88% das áreas produtivas (ALBINSON, 2016, p. 56 e 57).

Ignorado pelas potências ocidentais, e necessitando organizar um exército para unificar a China, Sun Yat-sen solicitou assistência à União Soviética, à época a China encontrava-se fragmentada por diversos senhores de guerra. Nesta ocasião, Sun Yat-sen, ainda líder do KMT, era encarregado de um governo provisório, na porção Sul da China, com a capital em Guangzhou. Os Soviéticos ajudaram o KMT a estabelecer atividades políticas e treinamento militar, ocasião que Chiang Kai-Shek (1888–1975) começou a se destacar pela sua habilidade nos assuntos militares. Em 1924, Chiang Kai-shek, no comando da Academia Militar de Whampoa, prepara o Exército Nacional Revolucionário (ENR). Porém a União Soviética também dava suporte similar para o PCC, que havia sido fundado por Mao Zedong (1893–1976), em Shanghai, no ano de 1921. A estratégia soviética era manter a esfera de influência na China, independentemente da consolidação do KMT ou do PCC no poder (ALBINSON, 2016, p. 57).

Em 1924, apesar das divergências ideológicas, organiza-se a Primeira Frente Unida, aliança formada pelo KMT e pelo PCC, a fim de unificar o governo da República da China. Estas duas forças políticas definem, em 1926, como plano de ação, a Expedição do Norte. Sun Yat-sen faleceu em 1925, o que levou a uma divisão no KMT, tornando ainda mais difícil a manutenção da aliança entre o KMT e o PCC. Apesar de dispensar a ajuda soviética e do PCC ainda na metade da campanha da Expedição do Norte, Chiang Kai-shek, que assumiu a liderança do KMT, foi vitorioso contra os senhores da guerra, unificando a China em 1927 (ALBINSON, 2016, p. 58 e 59).

Com a retirada dos comunistas da Expedição Norte, a tensão começou a se desenvolver entre o KMT e o PCC, dando início a uma guerra civil entre as duas partes, que durou até à formação da Segunda Frente Unida, ocasião que a China foi invadida pelo Japão em 1937. Este período foi conhecido como primeira fase da Guerra Civil Chinesa (1927–1937). Pode-se até considerar, no entanto, que esta primeira fase do conflito remonta ao fim da dinastia Qing, em 1911, incluindo também os conflitos entre o Partido Nacionalista e os senhores da guerra (ALBINSON, 2016, p. 58 e 59).

O período de 1928 a 1937 é frequentemente referenciado como a década Nanjing, por causa do desenvolvimento nacional que ocorreu no país sob a presidência de Chiang Kai-shek, antes da Segunda Guerra Mundial.

Com a divisão de 1927 entre o KMT e o PCC, o último começou a engajar em uma luta armada contra o regime de Chiang Kai-shek. O poder comunista foi melhor estabelecido na área rural, utilizando táticas de guerrilha para neutralizar as forças nacionalistas, que eram superiores. O PCC anunciou em 1931 o estabelecimento da República Chinesa Soviética, sob a liderança de Mao Zedong em Jiangxi, província localizada na porção Centro-Sul da China. Após uma campanha de três anos, Chiang Kai-shek finalmente conseguiu destruir as bases rurais comunistas. Depois de uma série de derrotas para o ENR, o Exército Vermelho (EV),

braço armado do PCC, realizou a Longa Marcha (1934-1935), percorrendo 12.500 quilômetros, estabelecendo uma nova base, em Yan'na, na província de Shaanxi (GILBERT, 2016, p. 363). Neste período, Mao Zedong consolidou sua posição como líder, se tornando o dirigente do PCC em 1935, posição que perfurou até sua morte em 1976 (CROFTON, 2016, p. 299).

Em 1931, o Japão invade a Manchúria, e estabelece o governo fantoche de Manchukuo, o que forçou que o ENR se deslocar para o Norte da China para combater as forças invasoras japonesas. Em 1936, novamente KMT e PCC decidem realizar uma aliança para combater as forças invasoras japonesas. Em 1937, se intensificam os combates entre as tropas chinesas e japonesas (CROFTON, 2016, p. 300).

Com a assistência aliada, as forças chinesas derrotaram o Japão em 1945. Em 1946, recomeçam as disputas entre o KMT e o PCC, iniciando a Segunda Guerra Civil Chinesa (1946–1949). Em 1949, as forças nacionalistas do KMT foram derrotadas e se retiraram, para a Ilha de Taiwan, estabelecendo a República da China. Mao Zedong e os outros líderes de PCC, permanecem no continente, iniciando a Revolução Comunista, por meio de uma série de reformas estruturais como coletivização das terras, controle estatal da economia e nacionalização de empresas estrangeiras. A República Popular da China foi proclamada em 1 de outubro de 1949, sendo Mao Zedong o líder supremo. Com o início da Era Mao Zedong (1949-1976), a China passa por uma série de reformas (CROFTON, 2016, p. 300).

Na Era Mao Zedong, a China passou a ser um regime comunista, sendo todas as decisões políticas concentradas no PCC. Com ajuda soviética, a China desenvolveu sua indústria de base, deixando de ser um país essencialmente agrário. A desemprego e a inflação foram controlados. O acesso à educação e à saúde foram universalizados, aumentando a expectativa de vida.

Entre 1978 a 1992, Deng Xiaoping introduziu diversas medidas econômicas, que permitiram uma completa transformação da RPC. Estas medidas caracterizaram a economia de mercado socialista, regime vigente na China moderna. As origens do crescimento do Poder Naval chinês podem ser determinados na época de Deng Xiaoping, durante a década de 1980, por ocasião das quatro modernizações, que afetaram a Marinha. A forma pela qual a Marinha foi modernizada recebeu muita influência do Almirante Liu Huaqing (1916-2011), que possuía uma visão mahaniana⁶⁸, e tinha afinidade com os programas para dotar a China com porta-aviões (NOHARA, 2017, p. 220 e 221).

Pode-se depreender dos fatos históricos, que a decisão de abdicação do poder marítimo em 1437, trouxe reflexos nefastos para a China. A postura de isolacionismo assumida no período da administração da dinastia Qing e nas anteriores atrasou o surgimento do capitalismo na China e manteve o país ignorante em relação aos desenvolvimentos políticos, econômicos, militares e culturais da civilização ocidental, Isso resultou diretamente na período marcante da história chinesa denominado Século da Humilhação Nacional (1839-1949). Estes fatos históricos reforçam o empenho do governo da RPC em desenvolver o poder marítimo, incluído uma marinha de guerra moderna e balanceada, uma vez que as invasões ocorridas pelas potências estrangeiras ocorreram pelo mar, ou seja, da deficiência chinesa em se defender no espaço marítimo.

⁶⁸Conjunto de ideias e conceitos estratégico-militares do Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914), cujo os escritos influenciaram decisivamente toda uma geração de políticos e oficiais de Marinha, trazendo para o centro do debate político-estratégico a discussão sobre o conceito de poder marítimo.

APÊNDICE C

A evolução do pensamento geoestratégico brasileiro para o Atlântico Sul e para a Costa Ocidental da África

1. Antecedentes da importância Geopolítica do Atlântico Sul para o Brasil

1.1 A descoberta da imensidão Atlântica

Antes do século XV, os países europeus que possuíam fronteira com oceano Atlântico já o utilizavam como fonte de subsistência e para realizar o comércio marítimo, porém esse comércio era preponderante no Mar do Norte. Havia ainda, ao Sul, comércio marítimo com as regiões do Norte da África. O grande fluxo de comércio realizado com os países do Oriente, utilizava o Mar Mediterrâneo como via de transporte, sendo esta atividade monopolizada pelas cidades estado italianas, como Veneza, Florença e Gênova (ROTH, 2015, p. 70).

No fim do século XIV, Portugal assume a liderança do processo de expansão marítima europeia em função de dois fatores: o país estava com as fronteiras estabelecidas, após as Guerras de Reconquista (772-1492)⁶⁹; e firmava-se como primeiro estado europeu moderno, politicamente centralizado, após vitória militar contra os reinos vizinhos de Leão e Castela. Esse processo de centralização permitiu que o reino português empreende-se a busca de novas rotas de comércio pelo mar, a fim de quebrar o monopólio exercido pelas cidades de Gênova e Veneza (BRASIL, 2006, p. 26).

Os aspectos que contribuíram para o desenvolvimento de uma mentalidade política portuguesa voltada para o mar foram a posição geográfica de Portugal, a meio caminho entre o

⁶⁹ Guerras de Reconquista foi o processo histórico em que os reinos cristãos da Península Ibérica procuraram expulsar os muçulmanos instalados na região. Este processo aconteceu entre os anos de 722 e 1492, terminando com a conquista do Reino de Granada pelos reinos cristãos. A reconquista progressiva da Península Ibérica possibilitou a fundação de novos reinos cristãos como o Reino de Portugal e o Reino de Castela, precursores de Portugal e de Espanha.

oceano Atlântico e os grandes centros comerciais europeus; e seu território estendido através de estreita faixa litorânea, favorecendo a fixação de marinheiros e pesquisadores, voltados para atividades marítimas (PENHA, 2011, p.25).

Quando, em 1415, o Infante D. Henrique regressou da conquista de Ceuta, eram desconhecidas as terras da África para o Sul do Cabo Não, marco além do qual se acreditava ser a navegação impossível (D'EÇA, 1894, p. 16).

Impulsionado pelo desejo de descobrir novas terras e novas rotas de comércio para os produtos destas novas regiões, D. Henrique se estabeleceu em Algarve, particularmente, em Sagres, ponta avançada sobre o Oceano Atlântico, onde rodeou-se de capitães experientes, cartógrafos e astrônomos, fundando a Escola de Sagres, instituto de ciências navais, que permitiu Portugal se lançar ao mar para a resposta de duas perguntas: quais eram as terras para o Sul do Cabo Não; e se havia terras para o ocidente da Europa (D'EÇA, 1894, p. 18 e 19).

Em 1418, nas primeiras tentativas de navegar até o cabo Não, os portugueses descobriram a Ilha da Madeira. Em 1426, os portugueses dobraram o cabo Não. Em 1432, já tentando navegar além do cabo Não, os portugueses descobrem as ilhas dos Açores. Em 1433, com um maior conhecimento dos regimes de ventos e correntes, finalmente, o reino de Portugal chega ao cabo de Bojador. Em 1450, o Papa Nicolau V dita a bula *Romanus Pontifex*, o que assegura a Portugal o direito de propriedade de todas as províncias, ilhas, portos, áreas, que se estendiam do cabo de Não ao cabo de Bojador até o interior de toda Guiné e em direção para além da costa Meridional (ROTH, 2015, p. 74 e 45).

No fim da Idade Média, Portugal e Espanha foram pioneiras na corrida para o mar no século XIV. Enquanto Portugal buscava contornar a costa ocidental da África pelo oceano Atlântico para chegar às Índias, a Espanha planejava navegar a oeste no Atlântico. Portugal, buscando proteger sua rota de navegação pelo AS, negociou com a Espanha o Tratado de

Alcáçovas (1479), obtendo em 1481, do Papa Sisto IV, a bula *Æterni regis*, que dividia as terras descobertas e a descobrir por um paralelo na altura das Canárias, dividindo o mundo em dois hemisférios: a norte, para a Espanha (reino de Castela) e a sul, para Portugal (ROTH, 2015, p. 76 e 77).

Após a negativa de financiamento pelos portugueses, os espanhóis financiaram a expedição do genovês Cristóvão Colombo (1451-1506) que, em 12 de outubro de 1492, chegou às Américas, acreditando ter encontrado as Índias. A descoberta de novas terras a oeste do Atlântico pelos espanhóis fez aumentar a rivalidade entre Portugal e Espanha (BRASIL, 2006, p. 35)

O papa Alexandre VI arbitrou entre os dois reinos ao redigir, em 1493, a bula *Intercoetera*, que traçou uma linha imaginária a partir das ilhas de Cabo Verde, cerca de 100 léguas em direção ao Ocidente. A bula estipulava que as terras descobertas a oeste desta linha ficariam sob domínio espanhol, enquanto que as terras a leste pertenceriam a Portugal (BRASIL, 2006, p. 35).

Nesse contexto, em 1500, a expedição de Pedro Alves Cabral chega a costa brasileira, para tomar a posse das terras a oeste das ilhas Canárias para o Império Português. Desta forma, inicia-se a importância do Oceano Atlântico para o Brasil (ALBUQUERQUE, 2006, p. 58).

Verifica-se que a porção austral do oceano Atlântico era desconhecida das nações europeias, que se limitavam ao uso do oceano Atlântico nas regiões do Norte da África e do Mar do Norte. Em que pese a descoberta do continente americano por Cristóvão Colombo, por parte da Espanha, que ocorreu com a chegada de suas naus nas Antilhas, em 1492, no hemisfério Norte, foram as técnicas inovadoras portuguesas de navegação o elemento preponderante e impulsionador para o conhecimento da dinâmica de correntes e ventos do AS. Dos fatos citados

acima, pode-se afirmar que a navegação portuguesa foi pioneira na exploração do AS, e sempre houve a preocupação estratégica portuguesa em manter como exclusiva a utilização das rotas comerciais do AS.

1.2 O desenho do Oceano Atlântico Sul e o Brasil

De forma a administrar os novos territórios no AS, Portugal estabeleceu a política de pacto colonial, que estabelecia monopólio comercial entre as colônias e a metrópole. Produtos tropicais e metais eram fornecidos pelas colônias a preços baixos, estabelecidos pela metrópole, e a colônia sempre comprava da metrópole produtos manufaturados e escravos a preços bem mais altos, garantindo assim o lucro de Portugal em qualquer das transações. Portugal desenvolveu sua política de dominação marítima por meio dos controles das margens brasileiras e africana (PENHA, 2011, p. 23).

Durante o período colonial, o Atlântico serviu como rota de colonização pelos portugueses e como via de transporte dos navios negreiros que traziam escravos da África. Pelo Atlântico foram lançadas tentativas de invasão pelos franceses e holandeses as possessões portuguesas nos séculos XVI e XVII (ABDENUR; MARCONDES, 2014, p. 5). O contorno do que se considera como AS começa a surgir pelas mãos de cartógrafos portugueses no século XVI, que consideravam o triângulo entre o Equador, o Trópico de Capricórnio e o Círculo Polar como um condomínio exclusivo da coroa lusa (PIMENTEL, 2016, p. 114).

Em que pese os portugueses e os espanhóis terem iniciado a exploração do oceano Atlântico por fatores econômicos e religiosos, com o beneplácito papal, estes não conseguiram manter a hegemonia desta exploração, uma vez que franceses, ingleses holandeses realizaram diversas ações no fim do século XVI, com uso da violência, a fim de obter três objetivos: a pilhagem, a conquista de espaço no comércio externo e o estabelecimento de assentamentos nos novos territórios descobertos (ROTH, 2015, p. 92).

Os espanhóis fizeram diversas viagens para a região das Antilhas e passaram a utilizar a Ilha de Hispaniola (atual Haiti e República Dominicana) como sua base para outras conquistas no continente americano. Em 1513, Vasco Nuñez Balboa, atravessando o istmo do Panamá, descobre o Oceano Pacífico. Entre 1518 e 1533, os espanhóis ocupam a porção central do continente americano e a porção norte da América do Sul, vencendo os Impérios Asteca, Maia e Inca. Na América do Norte, os espanhóis ocupam a Flórida, o baixo Mississipi e a Califórnia (ALBURQUERQUE, 2006, p. 55 e 56).

Desde 1566, os Países Baixos (Holanda e Bélgica) eram possessões da coroa espanhola e haviam se rebelado contra a intolerância religiosa e opressão econômica de Felipe II, conseguindo sua independência em 1648, na chamada Guerra de Oitenta Anos (1568-1648). A partir deste ano, os Países Baixos incrementaram sua expansão marítima, tendo sucesso em 1630, em conquistar Olinda e Recife. A expulsão total dos holandeses se deu apenas em 1654 (ROTH, 2015, p. 103 a 105).

Em 1580, coube a Felipe II d'Espanha ocupar o trono vago português, uma vez que D. Henrique interrompeu sua linha de sucessão dinástica com sua morte, por não deixar herdeiros aptos. Juridicamente, Portugal e Espanha permaneceram dois estados independentes, porém Felipe II proibiu que os navios holandeses entrassem em Lisboa, na ocasião o maior porto da Europa (ALBUQUERQUE, 2006, p. 58 e 59).

O fluxo comercial dos entrepostos portugueses no litoral brasileiro, enviando matérias-primas para Portugal, e o fluxo de mão de obra escrava da litoral africano para o Brasil e para as Antilhas foram os fluxos que delimitaram o espaço dimensional do oceano AS. Apesar de Portugal ter sido pioneira no conhecimento do regime de ventos e correntes desta porção oceânica, este conhecimento rapidamente se propagou por outras potências marítimas, que invadiram tanto no litoral brasileiro quanto no litoral africano. Portugal teve dificuldades

políticas e militares para manter o monopólio da exploração e do comércio no Atlântico Austral em virtude de sua subordinação política à Espanha.

Quando em 1640, os portugueses conseguiram reestabelecer uma dinastia nacional, a hegemonia do poder marítimo no Oceano Atlântico era uma disputa entre a Inglaterra e os Países Baixos. A nova configuração do Império Português já não detinha todos os territórios ao Sul das Ilhas Canárias. Em 1674, os ingleses conseguiram que os holandeses assinassem o Tratado de Westminster, o que marcou o fim da Terceira Guerra Anglo-Holandesa (1672-1674), consolidando o Império Inglês como grande potência marítima (ROTH, 2015, p. 105 e 107).

Em meados do século XVIII até o final do século XIX, o Império Britânico, por contar com a Marinha Real Britânica, que foi a esquadra hegemônica neste período, passou a controlar as principais rotas marítimas comerciais do oceano Atlântico, colocando-o em uma posição dominante sobre os mercados estrangeiros. Este período foi denominado *Pax Britannica* (PENHA, 2011, p. 40 a 41).

Apesar do pioneirismo português na exploração e na configuração do desenho espacial do AS, o trono conjunto espanhol e português, no período de 1580 a 1640, foi um fator que dificultou que Portugal na manutenção de um Poder Naval crível, de forma a manter sua hegemonia nesta região oceânica. Desta forma, uma vez que se tornou independente da Espanha em 1640, Portugal teve que se submeter aos interesses do Império Britânico para a continuação da exploração do AS.

2. O uso do oceano Atlântico Sul pelo Brasil e a evolução da estratégia naval brasileira

A economia brasileira, desde o período colonial (1500-1808), passando pelo período monárquico, até a república, sempre foi dependente do comércio exterior pelo oceano Atlântico para escoar sua produção econômica. A economia viveu grandes ciclos econômicos

de dependência de produtos para a exportação como o ciclo do pau-brasil (1500-1530), da cana-de-açúcar (1530-1700), do ouro (1697- 1785), do café (1850-1930).

Outra dependência da economia brasileira durante os períodos dos ciclos da cana-de-açúcar, ouro e café foi a utilização extensiva da mão de obra escrava trazida da África por navios negreiros pelo oceano Atlântico (PENHA, 2011, p. 31).

Durante as guerras Luso-Holandesas, o porto de Luanda, em Angola, foi tomado pelos Holandeses, o que prejudicou o fornecimento de mão de obra escrava para os engenhos de cana de açúcar no Brasil. Fruto desse acontecimento, por ordem de Portugal, uma expedição partindo do Brasil-colônia, em 1648, com 12 navios e 1200 homens, foi retomar Luanda, de forma a reestabelecer o fluxo de escravos para o Brasil (SILVA, 2011b, p. 160-161).

Apesar da dependência econômica de Portugal, o Brasil-colônia, no século XVII e XVIII, já possuía um certo grau de autonomia em relação à metrópole no que se refere ao tráfico de escravos, existindo navegações diretas entre Brasil e África. Nesta ocasião, o desejo de Portugal era controlar o comércio com Angola, apesar das interferências inglesas Capítulo VI (ALMEIDA, 2015, p. 199 e 200).

Com o aumento do volume do comércio entre a África e Brasil e também dos navios advindos do Oriente, o Império Português foi perdendo a capacidade de controlar o seu monopólio. Em 1779, dos quarenta navios que chegaram no porto de Luanda em Angola, apenas três eram portugueses. Os navios que vinham das Índias Orientais comercializavam as especiarias nos portos do Rio de Janeiro e da Bahia Capítulo VI (ALMEIDA, 2015, p. 201 e 202).

No início do século XIX, o imperador francês Napoleão Bonaparte (1729-1821) determinou o bloqueio continental europeu ao comércio britânico. Portugal aliada política e

comercial⁷⁰ do Reino Unido não aderiu ao bloqueio continental francês e temeu que tropas francesas chegassem a Lisboa, a fim de exigir que Portugal declinasse suas relações comerciais com os britânicos. Desta forma, a família real portuguesa e sua corte se deslocou para o Brasil, utilizando navios, com apoio britânico. Com a chegada da família real portuguesa no Brasil, foram firmados, em 1810, por Dom João VI (1767-1826) mais tratados comerciais que forneceram aos ingleses, durante quase toda a primeira metade do século XIX, uma capacidade de competição superior até mesmo aos próprios comerciantes portugueses. Os produtos britânicos entravam no território, por meio dos principais portos, com uma tarifação de 15%. Já os demais tinham de pagar uma tributação que variava de 16% até 24% (SILVA, 2015, p. 223).

No período colonial, o Brasil era formado pelas comunidades litorâneas em torno de Belém, São Luís, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, complexo Santos-São Paulo e Montevideú, cujas ligações, quase exclusivamente marítimas, eram maiores com Portugal do que entre si. Com a Independência do Brasil, ocorrida em 7 de setembro de 1822, nasce a Marinha do Brasil, como necessidade de combater as forças portuguesas remanescentes e ainda manter, durante as guerras de independência, a unidade nacional frente as comunidades litorâneas, que por ventura também aspirassem independência. Nesta ruptura institucional, este arquipélago econômico-cultural, com uma cultura nacional insipiente corria o risco de fragmentar-se, sendo a esquadra, um importante vetor para a manutenção desta unidade (VIDIGAL, 1985).

Por ocasião da independência, todo o esforço diplomático do Brasil concentrou-se na obtenção do reconhecimento de sua soberania pelos demais Estados. Após conseguir este

⁷⁰ O Tratado de Methuen, também referido como Tratado dos Panos e Vinhos, foi um tratado assinado entre a Inglaterra e Portugal, em 27 de Dezembro de 1703. Em seus termos, os portugueses se comprometiam a consumir os têxteis britânicos e, em contrapartida, os britânicos, os vinhos de Portugal.

reconhecimento, as preocupações externas do país passaram a ser os problemas ligados ao tráfico de escravos e à navegação comercial entre o Brasil e a África. Além da dimensão africana, onde o debate diplomático era com os reinos e as cidades-estados independentes da África, cabia outra dimensão com as potências europeias, em que a causa da discórdia entre o Brasil e a Grã-Bretanha era o tráfico negreiro, disputa que possuía fidelidade oscilante entre os governos da França, de Portugal e de outros países europeus (SILVA, 2011).

Durante o período do Império Brasileiro (1822-1889), as tarefas da esquadra brasileira foram o policiamento da costa, a vigilância dos portos, a interceptação do movimento dos corsários, bem como a defesa das distantes áreas territoriais do Brasil de forma a garantir a unidade da nação-continente (VIDIGAL, 1985).

A partir de 1830, o tráfico de escravos foi considerado ilícito, ficando o combate a ele como tarefa da nossa Marinha, a qual, por muitos anos, manteve a Divisão Naval do Leste em Cabinda, na costa da África, para isso. A atuação dos ingleses na repressão ao tráfico negreiro, pelos excessos, abusos e arbitrariedades contra o nosso comércio marítimo, era atentatória a nossa soberania. (VIDIGAL, 1985)

Apesar de ilegal, de 1842 a 1850, ainda entraram no Brasil um número considerável de escravos, como por exemplo, no ano de 1846, ocasião que foram contrabandeados 50.324 escravos. Finalmente, em 1851, o tráfico de escravos entra em declínio, registrando 3.287 escravos. Em 1852, há registros de apenas setecentos escravos trazidos as costas brasileiras. Nos dois anos seguintes, não há notícias de africanos contrabandeados. As últimas tentativas foram em 1855 e 1856. Em outubro de 1855, a Marinha do Brasil apreende, em Pernambuco, um navio português, com 162 escravos. E, em janeiro de 1856, é capturada, no Espírito Santo, a escuna norte-americana Mary E. Smith, com 350 escravos. Apesar do governo brasileiro atuar na repressão do tráfico de escravos, os britânicos continuavam a atuar com hegemonia no AS, mantendo o direito de visita nas embarcações brasileiras por alguns anos após 1850, o

que representava um certo grau de interferência nos assuntos do Brasil, o que gerava reclamações e novas tensões (SILVA, 2011).

Em 1852, lorde Palmerston afirmava, no Parlamento britânico, que a Grã-Bretanha e o Brasil estavam cooperando na repressão do tráfico de escravos por acordo. A resposta do Ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil foi que a cooperação nunca existiu, uma vez que os portos e navios brasileiros sofriam pressão inglesa para a supressão do tráfico negreiro (SILVA, 2011).

Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), o Brasil, inicialmente, declarou a sua neutralidade em agosto de 1914. A neutralidade devia-se ao temor de que o desdobramento do conflito pudesse dificultar as exportações de café. Esta posição mudou em outubro de 1917, quando o Brasil declarou guerra à aliança⁷¹ liderada pela Alemanha. A atuação brasileira ficou limitada à ação da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), principalmente no AS em direção a Cabo Verde e ao estreito de Gibraltar e ao envio de uma missão médica militar (LIMA et al, 2017, p.16).

A principal tarefa da DNOG foi patrulhar uma área marítima contra os submarinos alemães, compreendida entre Dakar no Senegal e Gibraltar, na entrada do Mediterrâneo, com subordinação ao Almirantado inglês (BRASIL, 2006, p. 134).

Em 1914, a Marinha do Brasil começou a passar por um período de influência da Marinha Estadunidense, por meio da contratação de oficiais norte-americanos para lecionarem na Escola de Guerra Naval. Em 1922, esta influência aumentou com a instalação da Missão Naval Americana, cuja função principal era o preparo de oficiais e praças que guarneceriam os navios da esquadra de 1910. Esta Missão contribuiu para o desenvolvimento administrativo e

⁷¹ A aliança liderada pela Alemanha era originalmente denominada de Tríplice Aliança, que era formada originalmente pela Alemanha, pela Austro-Hungria e pela Itália. Em 1914, a Itália abandonou a Aliança e declarou-se neutra. Posteriormente, o Império Otomano e a Bulgária aderiram à Tríplice Aliança o Império Otomano e a Bulgária.

técnico da Marinha do Brasil, com criação das Diretorias Técnicas, e marcou um período de profícuo relacionamento entre as duas Marinhas. (VIDIGAL, 1985)

Apesar da grande dependência das rotas comerciais marítimas do AS para a economia brasileira, e da imensa extensão da costa marítima brasileira, o que projeta ao Brasil uma posição vantajosa no AS, até a Primeira Guerra Mundial, do ponto de vista marítimo, o Brasil ainda não conseguia ainda pensar o AS, como uma dimensão de espaço geográfico regional, além dos seus limites territoriais. A ligação atlântica com os países africanos, que existiu até 1850, por meio do comércio de escravos, e até mesmo, de projeção de poder, por ocasião da retomada do porto de Luanda, em 1648, foi esterilizada pelo domínio inglês no AS, de forma que este garantisse as vantagens mercantis destas rotas. O emprego dos meios navais brasileiros, como no caso da repressão do tráfico de escravos, eram subordinados aos ditames britânicos, sendo a estratégia naval brasileira ainda subordinada a interesses alheios aos nacionais, sendo incapaz de ditar o uso do AS pelo Brasil.

No período entre guerras, as conferências internacionais indicavam para a adoção de uma política de desarmamento. Em 1921, as principais potências assinaram o Tratado de Washington que fixava os limites de tonelagem e calibre dos armamentos dos navios. Em 1922, no âmbito da Liga das Nações, foi proposta a extensão desses limites máximos para os membros da Liga. Na quinta Conferência Pan-americana, em Santiago, em 1923, o Brasil passou a defender, no âmbito da Argentina, Brasil e Chile, a possibilidade de expandir sua esquadra, buscando a possibilidade de manter a concepção estratégica de esquadras baseadas em grandes navios capitais, principalmente, os grandes encouraçados, no limite de 80.000 toneladas (VIDIGAL, 1985).

Em relação ao oceano AS, a posição da geografia litorânea brasileira, mormente o promontório nordestino, confere ao Brasil importância estratégica, no esforço de guerra aliado

na Segunda Guerra Mundial (1939-1945), e, posteriormente na estratégia americana de contenção soviética na Guerra Fria (1945-1991) (OLIVEIRA, 2015, p. 29).

A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) acarretou uma nova configuração de forças entre as principais potências. O embate entre os países Aliados (EUA, Reino Unido e União Soviética) e os do Eixo (Alemanha, Itália e Japão) estendeu-se pelo mundo e mobilizou a adesão de praticamente todos os Estados soberanos. O Brasil inicialmente se declarou neutro, porém, após o ataque a diversos navios mercantes brasileiros por submarinos alemães, no ano de 1942, ele se posicionou a favor dos Aliados (LIMA et al, 2017, p.20).

A missão da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial foi patrulhar o AS e proteger os comboios de navios mercantes que trafegavam entre o litoral sul brasileiro e o Mar do Caribe contra a ação dos submarinos e navios germânicos e italianos (BRASIL, 2006, p. 154).

Ao final da Segunda Guerra Mundial, os EUA estavam em uma situação hegemônica dos Estados Unidos no plano mundial. No plano político-militar, os Estados Unidos dominavam os mares, com tropas, bases aéreas e navais, instaladas em todos os continentes, além do poder nuclear e da aviação estratégica capaz de atingir quase todas as áreas do planeta. No nível financeiro e comercial, a Conferência de Bretton-Woods (1944) colocou o dólar como moeda para o comércio mundial, e a redução de barreiras alfandegárias pela adoção do livre comércio por todos os países sob sua influência favorecia economia americana (VISENTINI, 2013, p. 20).

Após a Segunda Guerra Mundial, iniciou-se a Guerra Fria (1947-1991)⁷², onde o oceano AS passou a ter papel de uma reserva estratégica. Nesta ocasião, os países do continente

⁷² A Guerra Fria foi um conflito de ordem política, militar, tecnológica, econômica, social e ideológica entre os Estados Unidos da América (EUA) e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), iniciado logo após o término da Segunda Guerra Mundial. A principal causa da Guerra Fria foi a rivalidade ideológica. Os Estados Unidos defendiam o capitalismo, a democracia, a propriedade privada e a livre iniciativa, enquanto a União

americano adotaram a estratégia de contenção praticada pelos Estados Unidos, cujo objetivo era deter o avanço soviético (OLIVEIRA, 2015, p. 38 e 39).

Após a Segunda Guerra Mundial, houve um declínio do poder marítimo britânico, entretanto, este continuou possuindo relevância no AS, uma vez que o Reino Unido domina um conjunto de posições, por meio das ilhas de Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha, Malvinas⁷³ e Geórgia do Sul/Sandwich do Sul, sendo que a disputa com a Argentina em relação às Malvinas ainda constitui o principal foco de tensão envolvendo um país extra região (SILVA, 2014, p. 203).

Da mesma maneira que os EUA utilizaram o TIAR para a segurança hemisférica, o Reino Unido utilizou-se do Acordo de Simonstown⁷⁴, acordo de cooperação naval, assinado em 1955 com a África do Sul, de forma a assegurar o acesso a Rota do Cabo, sua principal linha alternativa de comunicação. A aproximação entre Reino Unido, Estados Unidos e África do Sul teve papel importante nas ações militares durante a Guerra Fria (CARVALHO, NUNES, 2014, p. 85).

Apesar do declínio do poder marítimo britânico após a Segunda Guerra Mundial, do ponto de vista geográfico, as ilhas no Atlântico proporcionavam ao Reino Unido uma posição vantajosa em relação ao litoral brasileiro. A utilização destas ilhas como base navais pelos britânicos pode restringir o uso do mar pelo Brasil. Esta situação possui como solução a utilização de portos ou bases navais no litoral africano. Desta forma, a aproximação com os países africanos limítrofes do AS deve se tornar uma prioridade para auxiliar o uso do mar pelo

Soviética defendia o socialismo A guerra é chamada de fria porque não houve uma guerra ou conflitos diretos entre as duas superpotências, dada a inviabilidade da vitória em uma batalha nuclear. Os conflitos foram indiretos em regiões periféricas, como por exemplo o Vietnã.

⁷³ Para o Reino Unido, as ilhas Malvinas são chamadas de Falklands.

⁷⁴ O Acordo de Simonstown foi um acordo de cooperação entre o Reino Unido e a África do Sul assinado em 30 de junho de 1955. O acordo definia a Marinha Real Britânica abriria mão de sua base na cidade de Simon, transferindo o comando para a Marinha Sul-Africana. Em contrapartida, a Marinha Sul-Africana autorizaria o uso da Base Naval de Simonstown para os navios da Marinha Real Britânica.

Brasil. Em que pese esta importância estratégica na dimensão espacial referente a posição, o Brasil, até este período, não conseguiu essa aproximação com a África, uma vez que ainda não havia amadurecido um pensamento naval estratégico coerente com as necessidades nacionais.

Durante a Guerra Fria, o pensamento naval brasileiro estava subordinado às concepções estratégicas norte-americanas na defesa das linhas de comunicações marítimas contra ataques dos submarinos soviéticos no AS. Esta subordinação tinha como contrapartida o fornecimento pelos norte-americanos de meios necessários para a Marinha brasileira (SILVA, 2014, p. 206).

Durante o governo Dutra (1946-1950), a política externa brasileira estava em estreito alinhamento com os EUA. Em 1947, foi assinado no Rio de Janeiro, por diversos países americanos, o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), conhecido também como Tratado do Rio. O objetivo central desse tratado é a defesa mútua hemisférica de todo o continente americano. No caso de algum país americano sofrer um ataque, esta agressão seria considerada como um ataque a todos os países do continente (OLIVEIRA, 2015, p. 41).

No bojo do TIAR, a Junta Interamericana de Defesa (JID), órgão responsável pela defesa comum do continente americano, levantou três hipóteses para a defesa do continente: de contenção à guerra revolucionária dentro do território; a segunda sobre guerra limitada, fomentada pela União Soviética; e a terceira sobre ataque armado do bloco liderado pela União Soviética ao Continente, no âmbito de uma guerra geral (AGUILAR 2010, p. 81). Destas hipóteses de guerra derivaram os planejamentos militares dos países latino-americanos no período: um conflito regional contra algum vizinho; a guerra interna, revolucionária, contra os movimentos de esquerda; e uma guerra extracontinental participando da força aliada comandada pelos Estados Unidos contra as forças do bloco comunista lideradas pela União Soviética (AGUILAR 2010, p. 82).

A preparação dos militares latino-americanos para a guerra convencional foi garantido com treinamento nas escolas militares dos EUA e com fornecimento de material bélico norte-americano a baixo custo por conta dos programas de auxílio (AGUILAR, 2013, p. 50).

Ainda na década de 1960, foi preparado pela JID o Plano para Coordenação do Tráfego Marítimo Interamericano que definiu cinco zonas marítimas, uma delas, abrangendo o AS. Decorrente desse Plano, em 1967, foi estabelecida a Área Marítima do AS (AMAS) com o propósito de servir como instrumento de controle naval do tráfego marítimo. A AMAS compreendia o litoral marítimo do Brasil, Uruguai e Argentina e tinha um Coordenador (CAMAS), função exercida por oficiais dos três países em sistema de rodízio, e um Estado-Maior internacional (AGUILAR, 2013, p. 51).

O distanciamento em relação aos Estados Unidos foi um processo que se desenvolveu principalmente durante a segunda metade dos anos 1960, quando o presidente Costa e Silva (1967-1969) demonstrava a vontade da política externa brasileira de desvincular-se da imagem de alinhamento com a política externa norte-americana (SILVA, 2014, p. 207).

Durante o governo do Presidente Ernesto Geisel, que foi no período de março de 1974 a março de 1980, o Brasil passou a iniciar as ações governamentais orientadas para o atendimento dos interesses nacionais específicos, desvinculados das estratégias norte-americanas da Guerra Fria (VIDIGAL, 2002, p. 9).

Em 1977, devido a exigências por parte do governo norte-americano relacionadas à situação dos direitos humanos no Brasil, o Presidente Geisel denuncia o acordo militar de 1952 e, conseqüentemente, fecha a Missão Naval Norte-Americana que funcionava desde 1922. Pouco depois, o Presidente Geisel reformulou as hipóteses de guerra, desta vez alicerçadas na análise do Conselho de Segurança Nacional (VIDIGAL, 2002, p. 14).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) tem origem em sua 3ª Conferência, encerrada em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, na Jamaica. O Brasil assinou a convenção naquela mesma data, juntamente com outros 118 países, mas só a ratificou em 1993; a CNUDM só entrou em vigor em 16 de novembro de 1994. A Convenção delimitou os espaços marítimos: Mar Territorial, com limite de 12 milhas náuticas (MN); Zona Contígua (ZC), área adjacente ao mar territorial, cujo limite máximo é de 24 MN e é medida a partir das linhas de base do mar territorial; Zona Econômica Exclusiva (ZEE): medida a partir das linhas de base do mar territorial e que não deve exceder a distância de 200 MN; e Plataforma Continental (PC), que compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. A distância máxima está limitada a 350 milhas, a contar da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial ou até as 100 milhas da isóbata de 2500 metros (Marinha do Brasil, 2019, online⁷⁵).

A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar estabeleceu normas relevantes. Entrou em vigor em novembro de 1994, após ser depositado o instrumento de ratificação pela Guiana, o sexagésimo país a assinar a Convenção. Atualmente, cerca de 150 países aderiram à Convenção (MACHADO, 2015, p. 70).

A ZOPACAS resultou de uma proposta feita à ONU, pelo então Presidente brasileiro José Sarney de Araújo Costa (15 Março 1985 a 15 Março 1990) com o apoio do Presidente argentino Raúl Alfonsín Ricardo Foulkes (10 Dezembro 1983 a 05 Julho 1989), e visava a promoção da cooperação regional, a manutenção da paz e da segurança dos países que

⁷⁵ Informações obtidas no sítio eletrônico: < https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/sobre.html>. Acesso em 04/08/2019.

aderiram ao projeto interzonal. Esta conjugação político-estratégica argentino-brasileira teve por base uma articulação entre os dois governos, por iniciativa do palácio do Itamaraty no período pós-Guerra das Malvinas (1982) e assentava na necessidade de colmatar as vulnerabilidades da região e a prevalência de novas ameaças face a fatores externos, principalmente porque estávamos em final de ciclo da Guerra-Fria (ALMEIDA, BERNARDINO, 2013, p. 44).

Na realidade, no contexto da Guerra Fria, o AS não foi considerado área prioritária sob o ponto de vista estratégico pelas grandes potências. Este fator facilitou que, em outubro de 1986, a partir de uma proposta brasileira, fosse, aprovada pelas Nações Unidas, uma resolução estabelecendo Zona de Paz e Cooperação do AS (ZOPACAS) que englobou os três países da costa leste da América do Sul com litoral no Atlântico (Brasil, Argentina e Uruguai), e 21 países da costa oeste da África. Por se tratar de um foro de colaboração e integração regional, os países membros passaram a realizar reuniões periódicas para discussões de problemas comuns (AGUILAR, 2010, 159).

A ZOPACAS teve Reuniões Ministeriais no Rio de Janeiro em 1988, em Abuja, Nigéria, em 1990, em Brasília em 1994, em Somerset West, África do Sul em 1996 e Buenos Aires, Argentina em 1998. A ZOPACAS foi gradativamente perdendo importância, em razão da inexistência de uma estrutura institucional. No encontro realizado em Buenos Aires em 1988, não houve consenso entre os membros para o estabelecimento de um plano de ação. A próxima reunião foi realizada somente 10 anos depois (OLIVEIRA, 2015, p. 109).

Pode-se constatar que o início da formulação de um pensamento estratégico próprio brasileiro se iniciou na segunda metade da década de 1970, durante o governo do Presidente Costa e Silva, e foi impulsionado, em 1977, pelo Presidente Geisel, por ocasião da denúncia do Acordo de Cooperação Militar com os EUA, fato que materializou de fato a independência brasileira para a formulação de políticas marítimas. Com o retorno da democratização, já em

1986, o Brasil consegue a aprovação na ONU da ZOPACAS, que apesar de poucos frutos até 1998, já começa a mostrar uma política e uma estratégia independente brasileira, tendo uma visão regional do espaço do AS.

3. A Política e Estratégia Nacional de Defesa, a importância o AS e dos países limítrofes da África

Com a edição da Política de Defesa Nacional (PDN), em 1996, inicia-se uma nova fase no pensamento estratégico em relação ao uso do mar. A PDN estabelece que no item 1.5 que perfil brasileiro é ao mesmo tempo continental e marítimo. O perfil marítimo se deve ao extenso litoral, zona econômica exclusiva e plataforma continental (BRASIL, 1996, p.1).

No quadro internacional, a PDN regula, no item 2.7, que, para o Brasil, a concepção de espaço regional extrapola a massa continental e inclui, também, o AS (BRASIL, 1996, p. 5). Ainda no quadro internacional, a PDN define que o processo de integração deve ser fortalecido entre outros mecanismos com a intensificação da cooperação com os países africanos de língua portuguesa e com a consolidação da ZOPACAS, resultado de uma ação diplomática positiva e concreta, conformam um verdadeiro anel de paz em torno do país (BRASIL, 1996, p. 6).

A alínea g do item 5 das Diretrizes da PDN valoriza a atuação na manutenção de um clima de paz e cooperação ao longo das fronteiras nacionais e para a solidariedade na América Latina e na região do AS (BRASIL, 1996, p. 10).

Como pode-se observar, a edição da PDN, em 1996, inicia-se uma visão mais regional do uso do AS pelo Brasil, primeiramente, afirmando o perfil marítimo atlântico brasileiro, e em segundo plano, demonstrando a preocupação de intensificar a cooperação com países africanos de língua portuguesa e a consolidação da ZOPACAS como forma de manter a região pacífica.

A globalização aumentou o fluxo das transações comerciais, produzindo um desenvolvimento extraordinário do transporte marítimo, por meio do qual é realizado cerca de

80% do comércio mundial. Em termos de via de comunicação e de transporte marítimo, o AS, na dimensão global, é periférico, tendo em vista que o tráfego mais importante ocorre entre a Ásia, os Estados Unidos e a Europa, apenas passando pelo AS aqueles navios que não podem seguir uma rota mais curta (SILVA, 2014, p. 201).

Periferia no contexto global, no entanto, não é o mesmo que insignificância. Apesar de periférico no contexto global, o AS possui importância relativa ponderável (SILVA, 2014, p. 202). Em termos de transporte de contêineres, o porto de Santos, principal porto do AS, ocupa a 42ª posição no *ranking* mundial⁷⁶.

No AS, existem diversas e ricas bacias petrolíferas, principalmente, no litoral nigeriano, no litoral angolano, no litoral venezuelano e no litoral brasileiro, na bacia de Campos. A partir da década de 1990, tanto o Brasil como os países africanos limdeiros do AS aumentaram o licenciamento de exploração de petróleo *offshore*. Estima-se que, sem incluir o pré-sal brasileiro, a produção de petróleo, de 2005 a 2030, no mar na América do Sul pode crescer 144% e no litoral da África pode crescer 153% (MELO, 2015, p. 523).

Se, na dimensão global, o AS tem um papel secundário como via de comunicação marítima, e é periférico em termos estratégicos, no âmbito regional e local, a sua importância econômica e geopolítica é fundamental. Para o Brasil, este oceano representa: via de transporte essencial para o seu comércio exterior; fonte de riquezas, especialmente na exploração de petróleo; elemento fundamental para a sua defesa; e via para a sua projeção marítima internacional. (SILVA, 2014, p. 202).

Apesar de ainda não possuir uma dimensão global em relação ao comércio mundial, uma vez que os mercados da África e da América do Sul não possuem força econômica, verifica-se, em relação a questão energética, que o AS, em virtude dos seus países limdeiros, tanto os localizados na América do Sul, quanto os localizados na África, passa a ter relevância

⁷⁶ Informações obtidas no sitio eletrônico < <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2018>>. Acesso em 23/07/2019.

na produção mundial de petróleo, o que poderá transformar a região, hoje, pacífica, em uma região conflituosa.

A Comissão do Golfo da Guiné foi inicialmente idealizada em 19 de Novembro de 1999 e viria a ser fundada em 3 de Julho de 2001, em Libreville (Gabão), sendo membros da organização: República de Angola, República dos Camarões, República do Congo, Congo Democrático, Gabão, Guiné-Equatorial, Nigéria e São Tomé e Príncipe. A organização representa um quadro de concertação político-estratégico inovador destinado à cooperação para o desenvolvimento, à prevenção, gestão e resolução de conflitos regionais (derivados da falta de delimitação das fronteiras marítimas, da exploração económica e comercial das riquezas naturais localizadas nos limites territoriais) e da necessidade de potenciar a segurança coletiva na área, nomeadamente na vertente da segurança marítima, que constituía e constitui, uma enorme vulnerabilidade destes Estados e da região (ALMEIDA, BERNARDINO, 2013, p. 45).

A criação da Comissão do Golfo da Guiné, fora do âmbito da ZOPACAS, demonstra que esta zona de cooperação estava ainda muito embrionária, e sem capacidade de realizar ações práticas, que pudessem respaldar os interesses políticos dos países membros. Pode-se inferir que criar uma zona de cooperação sem um órgão representativo permanente não criava resultados práticos de curto prazo. Além disso, esta zona sem a participação do setor de defesa dos países membros estava inadequada. Faltou ao Brasil perceber que os países lindeiros africanos estavam saindo de suas guerras de independência, que basicamente, foram terrestres, impondo a formação de exércitos e não possuíam marinhas constituídas. Neste caso, faltou ao Brasil liderança para organizar o espaço do AS com os meios da sua própria Marinha.

Em 2004, o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Roberto Carvalho publica um artigo criando o termo Amazônia azul, que almeja a divulgação das riquezas e recursos existentes nas águas jurisdicionais brasileiras, que possui dimensões próximas à Amazônia

Verde. O conceito da Amazônia Azul possui como objetivo reafirmar a importância dos projetos políticos e estratégicos da Marinha do Brasil. (CARVALHO, 2007, p. 13 e 14).

A PDN foi reeditada por meio do Decreto nº 5.484 de 30 de junho de 2005. Nesta versão é definido tanto o ambiente regional e o entorno estratégico brasileiro no item 3.1. A PDN considerou o subcontinente da América do Sul como ambiente regional no qual o Brasil se insere. A PDN ainda definiu que entorno estratégico extrapola a massa do subcontinente e incluiu a projeção pela fronteira do AS e os países limítrofes da África, países com os quais o Brasil deve aprofundar seus laços de cooperação (BRASIL, 2005).

No item 3.3, a PDN, assim como a versão anterior, acredita que a paz pode ser conseguida por meio da cooperação e participação em blocos regionais, como Mercosul, Comunidade Andina de Nações, Comunidade Sul-Americana de Nações, no relacionamento entre os países amazônicos, no âmbito da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica, na consolidação da Zona de Paz e de Cooperação do AS e na intensificação da cooperação e do comércio com países africanos, facilitada pelos laços étnicos e culturais (BRASIL, 2005)

A PDN além de priorizar a defesa das áreas vitais, onde se encontra maior concentração de poder político e econômico, priorizou de forma complementar, a defesa da Amazônia e do AS, pela riqueza de recursos e vulnerabilidade de acesso pelas fronteiras terrestre e marítima (BRASIL, 2005)

No item 4.5, a PDN passa a dar um enfoque maior ao mar, considerando que este sempre esteve relacionado com o progresso do Brasil, desde o seu descobrimento. Afirma ser natural a vocação marítima brasileira, uma vez que o país possui um extenso litoral e pela importância estratégica que representa o AS. Nesta versão da PDN, o documento cita a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, passando pelos conceitos que permitiram a extensão dos limites da Plataforma Continental, citando o direito de jurisdição sobre os recursos econômicos

em uma área de cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, incorporando o conceito de Amazônia Azul (BRASIL, 2005).

A PDN considera a Amazônia Azul, como a imensa área onde estão localizadas as maiores reservas de petróleo e gás, fontes de energia imprescindíveis para o desenvolvimento do País, além da existência de potencial pesqueiro (BRASIL, 2005).

Nos itens 4.9 e 4.10, a PDN atribui prioridade aos países da América do Sul e da África, dando destaque especial aos países da África Austral e aos de língua portuguesa, buscando aprofundar seus laços com esses países (BRASIL, 2005).

Como orientações estratégicas, a PDN estabeleceu a Amazônia brasileira e o AS como áreas prioritárias para a Defesa Nacional, em virtude da importância estratégica e da riqueza que abrigam. No AS, definiu como necessidade meios com capacidade de defender as águas jurisdicionais brasileiras e de prover a segurança das linhas de comunicações marítimas (BRASIL, 2005).

Por fim, como diretrizes estratégicas, a PDN estabelece o aumento da presença militar brasileira no AS, proteção das linhas de comunicações marítimas de importância vital para o País, a intensificação do intercâmbio com as Forças Armadas das nações amigas, particularmente com as da América do Sul e as da África, lindeiras ao AS (BRASIL, 2005).

O avanço da pirataria na costa ocidental da África revitalizou a ZOPACAS, culminando com a VI Reunião ocorrida em Luanda, Angola, em 2007 (AMORIM, CHIOZO, 2017, p. 105).

Em 2007, foi realizada a Reunião Ministerial de Luanda no qual foi elaborado um plano de ação e estabelecido quatro grupos de trabalho nos seguintes assuntos: cooperação econômica; combate a atividades ilícitas e crime organizado; manutenção da paz e operações de apoio à paz; e pesquisa científica, meio ambiente e questões marítimas (BRANT et al, 2012, p. 270).

Entre 2003 e 2010, o Brasil intensificou as iniciativas de cooperação com o continente africano, principalmente com os países limítrofes do AS. Foram assinados Acordos de Cooperação no Domínio da Defesa com África do Sul, Angola, Namíbia, Guiné Equatorial, Nigéria, Moçambique e Senegal e ratificado acordo previamente assinado com Cabo Verde. Foram desenvolvidas atividades nas áreas de formação militar, levantamento da plataforma continental, ciência e tecnologia, operações comerciais e doações brasileiras, fortalecendo a cooperação relativa ao AS no âmbito da CPLP e da ZOPACAS (BRANT et al, 2012, p. 269).

A Quarta Esquadra Estadunidense emprega forças marítimas em operações de segurança marítima, a fim de manter o tráfego marítimo, melhorar a interoperabilidade, e construir parcerias que fortaleçam a segurança regional na área de operações do US SouthCom. Em 2008, o Comandante das Operações Navais Norte-Americano Almirante Gary Roughead anunciou o reestabelecimento da Quarta Esquadra Estadunidense⁷⁷.

Outro importante documento para a Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa (END) foi aprovada pelo então Presidente Luiz Inácio Lula da Silva em 18 de dezembro de 2008, através do Decreto nº 6.703, por encaminhamento do Ministro da Defesa (MD), Nelson Jobim, e pelo Ministro da Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE), Roberto Mangabeira Unger. A END visava definir a maneira como implementar os objetivos nacionais de defesa, traçados na PDN de 2005.

A versão da END de 2008 não trouxe muito detalhamento nas ações da Marinha em relação ao AS, sendo meramente uma repetição do que estava estabelecido na PDN de 2005. Em relação ao reposicionamento de efetivos das três Forças, a PDN reforça que as preocupações mais agudas de defesa estão, na parte terrestre, no Norte, no Oeste do país, e no AS, devendo as Forças reforçarem as presenças nestas áreas. Reforça que o adestramento das Forças deve estar voltado para o emprego na Amazônia e no AS (BRASIL, 2008).

⁷⁷ Informações obtidas no sítio eletrônico: <<https://www.public.navy.mil/COMUSNAVSO-C4F/Pages/History.aspx>>. Acesso em 04/08/2019.

A política do Brasil para a África, no período de 2008 e 2009, foi marcada pela continuidade das relações de alto nível com o continente africano. Foram assinados acordos entre o Brasil e a UA no sentido de incrementar a cooperação técnica, sobretudo na área de agricultura (VISENTINI, 2015, p. 122 e 123).

A Marinha dos EUA iniciou em 2009 a instalação de um sistema de radares de vigilância marítimos em São Tomé. O sistema de radares de vigilância possui alcance sobre a região do Golfo da Guiné, visando a localização, identificação e obtenção de informações dos navios que circulam neste espaço marítimo e assim controlando todas as rotas navais que cruza estas paragens. O radares fazem parte do projeto de instalação de um Centro Regional de Vigilância Marítima (*Regional Maritime Awareness Center*) no Golfo da Guiné. Este centro visa a proteção e segurança marítima da região e irá ser estendido para Cabo Verde (ALMEIDA, BERNADINO, 2013, p. 46).

Em 2012, a PDN foi reformulada, sendo atualizada pelo passando a ser denominada Política Nacional de Defesa (PND). Esta versão manteve o entendimento que o entorno estratégico extrapola a região sul-americana e inclui o AS e os países limieiros da África (BRASIL, 2012a).

Em 2013, por meio do Decreto Legislativo nº 373, de 25 de setembro, a nova Política Nacional de Defesa, a nova Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional, encaminhados ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 83, de 2012, foram aprovados (BRASIL, 2013).

A PND continua afirmando que o fortalecimento dos processos de integração, como a ZOPACAS e outros, contribuem para reduzir a possibilidade de conflitos no entorno estratégico brasileiro. A PND visualiza a intensificação do intercâmbio militar com a América do Sul e países limieiros ao AS (BRASIL, 2012a).

Em janeiro de 2013, ocorreu o sétimo encontro da ZOPACAS, em Montevidéu. Este encontro marcou uma grande alteração no acordo da ZOPACAS, porque pela primeira vez, estiveram presentes os ministros da defesa dos países-membros. Fruto da presença dos ministros da defesa foram incluídas na iniciativa ações dos setores de defesa e segurança. O Brasil propôs sete pontos principais para que fosse concretizada a parceria nas esferas de defesa e segurança, que foram incluídas no plano de ação de Montevidéu. A partir disso, os Estados se comprometeram a garantir o cumprimento e a implementação destes pontos, que objetivam a proteção e o desenvolvimento conjunto da região. Os principais pontos da área de segurança e defesa são: o mapeamento e a exploração da plataforma oceânica; segurança marítima, incluindo controle e vigilância de embarcações; combate às atividades ilícitas e o crime organizado; cooperação na área de defesa através da promoção de exercícios militares conjuntos (MRE, 2013).

Os atores extra regionais que possuem posições no AS tentam transformar o Atlântico em uma grande e indivisível bacia. Entre estes atores, a França é um ator extra regional, com a sua presença no departamento ultramarino da Guiana, onde se localiza o importante centro espacial de Kourou, que faz lançamentos para a França, o que, em termos geoestratégicos, tem implicações no AS (SILVA, 2014, p. 203).

A END prevê a intensificação da cooperação e do comércio com países da África, na consolidação da ZOPACAS e o incremento na interação inter-regionais, como a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) (BRASIL, 2012b).

Para o Brasil, a defesa do território e da plataforma continental continua sendo prioridade. Na região do AS, ainda estão presentes elementos históricos do colonialismo, do imperialismo e da Guerra Fria, no que tange à presença de potências extra regionais, que geram consequências na conjuntura marítima. O Reino Unido também tem bases em ilhas próximas ao continente sul-americano. Por exemplo, a base naval na Ilha de Ascensão e a base nas

Malvinas, território reivindicado pela Argentina que foi objeto de um conflito armado entre os dois países em 1982. (LIMA et al, 2017, p.56).

Como pode-se observar, de 1996 a 2013, onde uma grande evolução no pensamento estratégico brasileiro. Apesar de existirem ainda mecanismos de arranjos de defesa do Guerra Fria, derivados do TIAR, o Brasil oficializou, por meio de documentos do setor de defesa, a construção de seu Entorno Estratégico, incluindo o espaço do AS e os países limítrofes da África. A ZOPACAS evoluiu com a inclusão dos assuntos de defesa e segurança, faltando ainda, no ponto de vista deste autor, a ativação de um órgão permanente, que possa responder, de forma ativa, colaborativa e militar, as ameaças ao espaço marítimo do AS. A instalação de radares pelos norte-americanos em São Tomé demonstram a letargia da ZOPACAS, quando deve lidar com os problemas práticos de segurança marítima.

APÊNDICE D

Quantitativo de Militares da Namíbia Formados no CIAA

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE ALEXANDRINO CURSOS DE FORMAÇÃO DE MILITARES ESTRANGEIROS MILITARES FORMADOS NO PERÍODO DE 1998/2019				
MILITARES DA NAMÍBIA				
ANO	C-FMN-NAM	C-ESP	C-EspHabSG/Ap	ALUNOS POR ANO
1998*	23			23
1999	25	23		48
2000	23	24		47
2001	29	22	6	57
2002		29	6	35
2003			6	6
2004			6	6
2005	25			25
2006		20		20
2007			6	6
2008	20		12	32
2009	29	19		48
2010	29	29	6	64
2011	59	28	6	93
2012	44	30		74
2013	30	35	12	77
2014	30	17		47
2015	30	17	5	52
2016	27	15	5	47
2017	27	14		41
2018	16	12		28
2019		15		15
TOTAL	466	349	76	891

Fonte: CIAA, Departamento de Cursos para o Estrangeiros.

APÊNDICE E

MILITARES FORMADOS E CAPACITADOS PELO GAT-FN

2009									
Curso	E-BIR	C-FSD-FN	E-CA						
Efetivo	19	164	19						
Duração	1 mês	4 meses	1 mês						
2010									
Curso	E-BIR	C-FSD-FN							
Efetivo	20	113							
Duração	1 mês	4 meses							
2011									
Curso	E-BIR	C-FSD-FN	E-AE	E-AP	E-BCM				
Efetivo	21	50	10	10	24				
Duração	1 mês	6 meses	1 mês	1 mês	1 mês				
2012									
Curso	C-FSD-FN	E-CA	E-AE	E-AP	E-TE	GECAOC FN			
Efetivo	59	6	4	19	6	5			
Duração	4 meses	5 meses	1 mês	1 mês	1 mês	1 mês			
2013									
Curso	E-CA	E-AE	E-AP	E-TE	GECAOC FN	C-Espc-IF	AdeBasOp Esp		
Efetivo	6	5	10	12	2	27	20		
Duração	5 meses	1 semana	1 semana	1 semana	3 meses	7 meses	1 ano - 1ª fase		
2014									
Curso	E-BIR	C-FSD-FN	E-AE	E-AP	E-TE	GECAOC FN	C-Espc-IF	AdeBas OpEsp	
Efetivo	6	54	5	10	11	2	39	17	
Duração	1 mês	4 meses	1 semana	3 dias	2 semanas	3 meses	7 meses	1 ano - 2ª fase	
2015									

Curso	E-BIR	C-FSD-FN	E-AE	E-AP	E-TE	GECAOC FN	C-Espc-IF	AdeBasOpEsp	E-CT
Efetivo	17	43	2	14	6	5	35	8	3
Duração	1 mês	4 meses	1 semana	1 semana	1 mês	3 meses	7 meses	1 ano - 3ª fase	1 ano
2016									
Curso	E-BIR	C-FSD-FN	E-AE	E-AP	GECAOC FN	C-Espc-IF	AdeBasOpEsp	E-PI	
Efetivo	23	86	23	23	1	44	11	23	
Duração	2 semanas	4 meses	2 semanas	2 semanas	3 meses	7 meses	8 meses	2 semanas	
2017									
Curso	E-BIR	C-FSD-FN	E-AE	E-AP	E-TE	C-Espc-IF	AdeBasOpEsp	E-CT	E-PI
Efetivo	35	100	35	35	35	46	15	5	29
Duração	2 semanas	4 meses	2 semanas	2 semanas	1 semana	7 meses	8 meses	4 meses	2 semanas
2018									
Curso	E-BIS	E-TE	E-IU						
Efetivo	13	10	20						
Duração	17 semanas	1 semana	3 semanas						
2019									
Curso	E-TE	C-Espc-IF	C-FSG-IF						
Efetivo			15						
Duração			4 meses						

Legenda:

AdeBasOpEsp: Adestramento Básico de Operações Especiais;

C-Espc-IF: Curso de Especialização de Infantaria;

C-FSD-FN: Curso de Formação de Soldados Fuzileiros Navais;

C-FSG-IF: Curso de Formação de Sargentos em Infantaria;

E-AE: Estágio de Administração Escolar;

E-AP: Estágio de Aplicação de Pistas;

E-BCM: Estágio Básico de Combate para Músicos;

E-BIR: Estágio Básico de Instrutores de Recrutados;

E-BIS: Estágio Básico de Instrutores de Sargentos;

E-CA: Estágio de Corneteiros e Apiteiros;

E-IU: Estágio de Atualização de Instrutores de Especialização;

E-TE: Estágio de Técnica de Ensino; e

GECAOCFN: Grupo de Estudo para o CAOCFN.

APÊNDICE F

Militares da Namíbia formados no CIASC, no período de 2009 a 2019

Os militares da Marinha da Namíbia, abaixo relacionados, concluíram com aproveitamento o Curso de Aperfeiçoamento em Infantaria/2009 (C-ApIF/2009) em 04DEZ2009:

3°SG-FN-IF	17.2916.96	DESDERIUS ANDREAS
3°SG FN IF	17.2943.77	PAULUS JUUSO SHIVUTE
3°SG FN IF	17.2909.67	SHITULENI LEOPOLD TANGI

Os militares da Marinha da Namíbia, abaixo relacionados, concluíram com aproveitamento o Curso de Especialização em Infantaria/2009 (C-EspcIF/2009) em 04DEZ2009:

SD-FN	17.3129.45	ANDREAS ANDREAS
SD-FN	17.2747.75	ELIA ELIAKIM
SD-FN	17.3129.07	NDJENE LISIAS NDJENE
SD-FN	17.3129.37	MATHEUS HALUPE
SD-FN	17.2766.54	LISIAS IYAMBO
SD-FN	17.3129.35	JEROBEAM NGHIDIWAKUSHA SHAFUDA
SD-FN	17.2853.27	MATEUS NGULA SHIMBULU
SD-FN	17.3129.23	IMMANUEL MALWA
SD-FN	17.3129.17	EDWARD NDESIMONENA NUDUPA
SD-FN	17.3128.97	RUDOLF CAROLUS
SD-FN	17.3129.43	FILLEMION ATUKONDJO IYAMBO
SD-FN	17.3129.19	JAFETH ITULA
SD-FN	17.3128.95	SIMON MBAUKUA
SD-FN	17.3129.27	ALFONS KAUAPANDULA ERNESTO
SD-FN	17.3129.31	JASON TUYOLENI MUTUMBULWA
SD-FN	17.3129.09	JASON NGHIDINWA KAFIDI
SD-FN	17.3129.01	SYLVESTER LORENZO BENADE
SD-FN	17.2958.45	JOEL SHALULA
SD-FN	17.3094.55	ISACK SHALLI
SD-FN	17.2841.50	UUTONI EINO
SD-FN	17.3129.25	TUBONE DICKENS KAPALINGO
SD-FN	17.3128.93	NICKANOR MAKUTSI KADHILA
SD-FN	17.3129.39	REINHOLD TULIMEVAVA NGHITEWA
SD-FN	17.3093.31	NDITUMAYIO JERRY HAMAAMBO
SD-FN	17.2765.14	IIPUMBU JOEL
SD-FN	17.3129.15	CHRISTIAN KHALA TSHIWALO
SD-FN	17.2932.30	IYAMBO JASON SHIPEPE
SD-FN	17.3129.33	NESTOR SHININGEINGE NDAAMOHAMBA
SD-FN	17.3128.91	SAKARIA MATHEUS
SD-FN	17.3129.13	VATIRARO HUMAJUVA
SD-FN	17.3128.99	KAZEIMO DEON TJIURIKOUYE
SD-FN	17.2831.38	RAULIE EPAFRAS

Os militares da Marinha da Namíbia, abaixo relacionados, concluíram com aproveitamento o Curso de Especialização em Comunicações Navais/2009 (C-EspcCN/2009) em 04DEZ2009:

SD	17.3129.41	MATENGU PETER MATENGU
CB	17.2891.79	GREEN CORNELIUS ADONUS

SD	17.3129.03	ELIASER NAMBOGA
SD	17.3129.05	HISKIA TJOMBE
CB	17.2785.25	GOTTLIEB KATAMBO
SD	17.3129.21	PEKKA NAPANDULWE MOONDE
SD	17.3129.29	STEFANUS AMUELO

De acordo com o contido no inciso 4.5.1 da DGPM-101 (6ª Revisão), os militares abaixo mencionados foram matriculados no C-Espc-GAnf/2010 em 01FEV2010.

- 2º Ten (A-FN) 17211552 LUCAS HOSEA NOMGAB
- 2º Ten (A-FN) 17239511 NDAIKILE JONA
- 2º Ten (A-FN) 17281283 OTTO NAMUPULA
- 2º Ten (A-FN) 17284614 SHATONHOKA NATANAEL TULIPONDJO
- 2º Ten (A-FN) 17218565 MATHEUS NEGUMBO
- 2º Ten (A-FN) 17288245 ONEMUS KULA MULILO
- 2º Ten (A-FN) 17243197 FAUSTINUS SHIPIPA LIKUWA
- 2º Ten (A-FN) 17247719 ANDJAMBA ERKKI
- 2º Ten (A-FN) 17294490 SIMON JOHANNES
- 2º Ten (A-FN) 17290800 AKTOFEL KWEGHI
- 2º Ten (A-FN) 17279017 KOLELE SAKARIA MEKONDJO
- 2º Ten (A-FN) 17289802 JOHANNES NADHIPITE KANDENGE
- 2º Ten (A-FN) 17292250 SHOOMBE FESTUS
- 2º Ten (A-FN) 17297554 FESTUS SIMATAA NDOZI
- 2º Ten (A-FN) 17294369 NIKODEMUS LEONARD

De acordo com a Msg R-112025Z/JAN/2010, do ADFNAM (“Acordo entre o Governo do Brasil e o Governo da Namíbia sobre Cooperação Naval...”) e em conformidade com o contido no inciso 16.8.1 da CGCFN-11 (1ª Revisão), os militares namibianos abaixo mencionados foram matriculados no C-Esp-HabSG/2010 em 25JAN2010 - turma única.

3ºSG-FN-IF	17.2837.74	VOITO HAFENI PANDULENI
CB-FN-IF	17.2805.62	MWAALA MAX-HANGO
CB-FN-IF	17.2949.46	NAFTAL PINEHAS MUTALENI
CB-FN-IF	17.2922.34	MATHEUS HILIFAVALI SHILIMUKWENI
CB-FN-IF	17.2907.89	KATOWALA JASON-PENONDJILA
CB-FN-IF	17.2968.17	LADISLAUS MURANDA MUDUVA
CB-FN-IF	17.2767.43	ILONGA GIDEON
CB-FN-IF	17.2955.00	INGO ISMAEL SHOOPALA
CB-FN-CN	17.2825.14	NGHISHOONGELE DAVID
CB-FN-CN	17.2943.50	TOMAS NEGUMBO

Os alunos abaixo mencionados foram matriculados no Curso de Especialização de Guerra Anfíbia/2011 (C-Espc-GAnf/2011), em janeiro de 2011.

2ºTen	(AFN)	17.2932.73	DANIEL NDAPEWASHANGE KAMATI
2ºTen	(AFN)	17.2845.92	JOSEF HELAO SHATILWAPO
2ºTen	(AFN)	17.2279.04	ANTONIUS TEKULEINGE SHITALENI
2ºTen	(AFN)	17.2920.64	ABEL NGHIFIKWA
2ºTen	(AFN)	17.2506.55	IMMANUEL TUKWATHA MOONGO
2ºTen	(AFN)	17.2934.51	ISAK JOHANNES SHEYA
2ºTen	(AFN)	17.2477.43	MARTIN TWAMONENI HAIKALI
2ºTen	(AFN)	17.2517.16	NESTOR SHOOPALA SHIIMI
2ºTen	(AFN)	17.2754.61	LEEVI TUHAFENI HAINDONGO
2ºTen	(AFN)	17.2808.99	PAMENI MWANYEKANGE NAKALE
2ºTen	(AFN)	17.2384.42	SIMWANZA ALBIUS MASULE
2ºTen	(AFN)	17.2906.30	EINO PANDULENI ANTINDI

2ºTen	(AFN)	17.2438.37	GIDEON IPINGE OSKAR
2ºTen	(AFN)	17.2123.89	SIMON KASHILE KAMUKWATANGE
2ºTen	(AFN)	17.2871.25	ANDREAS KATHINDI

Os alunos abaixo mencionados foram matriculados no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais do Corpo de Fuzileiros Navais 2011 (CAOCFN/2011), conforme especificado:

CT (FN)	17.1684.36	OLAVI TWAMONENI SHIPUNDA
CT (FN)	17.2243.79	JOHN NYAMBE MUFAYA

Em 24JAN2011, os alunos abaixo mencionados, pertencentes à Marinha da República da Namíbia, foram matriculados no Curso Especial de Habilitação para Promoção a Sargento/2011 (C-Esp-Hab-SG/2011), conforme especificado:

CB-FN-CN	17.2785.25	GOTTLIEB KATAMBO
CB-FN-CN	17.2891.79	CORNELIUS ADONUS GREEN
CB-FN-IF	17.2958.45	JOEL SHALULA
CB-FN-IF	17.2747.75	ELIAKIM ELIA
CB-FN-IF	17.2909.24	SAMUEL LUNGAMENI PETRUS
CB-FN-IF	17.2906.06	VAINO SIGOPENI AMOOMO
CB-FN-IF	17.2841.50	EINO UUTONI
CB-FN-IF	17.2784.95	HENOCKA HOMATENI KASHUNGU
CB-FN-IF	17.2815.26	JOHANNES NDEYAPO NANYEMBA

Em 09DEZI2012, os militares abaixo mencionados, pertencentes à Marinha da República da Namíbia, concluíram o Curso Especial de Habilitação para Promoção a Sargento/2012 (C-Esp-Hab-SG/C-Ap/2012), de acordo com o inciso 6.2.5 da CGCFN-111 (1ª Edição):

3ºSG-FN-IF	LISIAS NDJENE
3ºSG-FN-IF	JOEL IIPUMBU
3ºSG-FN-IF	ONESMUS IHUHWA
3ºSG-FN-IF	MATHEUS NGULA SHIMBULU
3ºSG-FN-CN	PETER MATENGU

Em 09DEZI2012, os militares abaixo mencionados, pertencentes à Marinha da República da Namíbia, concluíram o Curso de Especialização/2012 (C-Esp-2012), de acordo com o inciso 6.2.5 da CGCFN-111 (1ª Edição):

SD-FN	ALFEUS SIMON
SD-FN	DIVAID ALWEENDO NANGOLO
SD-FN	ADOLF HAMUTENYA MARUNGU
SD-FN	MOSES SHIWOKO MARUNGU
SD-FN	JOHANNES NAKANYALA
SD-FN	SHIVUTE DANIEL
SD-FN	PAULUS TILNINDJEPO NDAIKUVALE
SD-FN	JACKSON NDIITWIKI HANYANYA
SD-FN	VALDE SHILOMBOLENI MWATILONGWE

Em 31MAI2013, os militares abaixo mencionados, pertencentes à Marinha da República da Namíbia, concluíram o Curso Especial de Habilitação para Promoção a Sargento/2013 (C-Esp-Hab-SG/2013), de acordo com o inciso 6.2.5 da CGCFN-111 (1ª Edição):

3ºSG-FN-IF	17.3129.27	ALFONS KAUPANDULA ERNESTRO
3ºSG-FN-IF	17.3129.31	JASON TUYOLENI MUTUMBULWA
3ºSG-FN-IF	17.3129.17	EDWARD NDESIMONEMA NUDUPA
3ºSG-FN-IF	17.3129.45	ANDREAS ANDREAS
3ºSG-FN-IF	17.3129.37	MATHEUS HALUPE
3ºSG-FN-IF	17.3129.43	FILLEMONT ATUKONDJO IYAMBO
3ºSG-FN-CN	173129.05	HISKIA TJOMBE

3°SG-FN-IF	17.3128.97	RUDOLF CAROLUS
3°SG-FN-CN	17.3129.21	PEKKA NAPANDULWE MOONDE
CB-FN-IF	17.3129.01	SYLVESTER LORENZO BENADE

Em 29NOV2013, os militares abaixo relacionados, pertencentes à Marinha da Namíbia, concluíram o Curso de Especialização/2013 - Turma Única (C- Espc/2013).

SD-FN	17.3151.35	FILEPPUS TULONGA SHILUME
SD-FN	17.3134.30	ESIRON SHINIME
SD-FN	17.3150.57	BARRY CLAASSEN
SD-FN	17.3150.47	GEORGE MUPO MUPO
SD-FN	17.3143.83	HERMAN SHIKONGO KAMBATA
SD-FN	17.3152.19	WILFRED NALUSI MUJIWA
SD-FN	17.3148.89	JOB SHALUKENI NGHISHONGWA

Conclusão e Custo do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais do Corpo de Fuzileiros Navais/2014 (CAOCFN/2014), pertencentes à Marinha da Namíbia.

1°TEN (FN)	17.2477.19	ERKKI ANDJAMBA
1°TEN (FN)	17.2395.11	JONA NDAIKILE

Conclusão e Custo de militares estrangeiros no Curso Especial de Habilitação para Promoção Sargento/2015 (C-Esp-HabSG/2015), pertencentes à Marinha da Namíbia.

3°SG-FN-IF	17.3129.19	JAFETH ITULA
3°SG-FN-IF	17.3129.13	NGHITEWA REINHOLD
3°SG-FN-CN	17.3129.29	STEFANUS AMUELO
3°SG-FN-IF	17.3128.93	KADHILA NIKANOR MAKUTSI
3°SG-FN-IF	17.3093.10	HAMAAMBO NDITUMAYO

Conclusão e Custo no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais do Corpo de Fuzileiros Navais/2016 (CAOCFN/2016), pertencentes à Marinha da Namíbia.

CT	GIDEON IPINGE OSKAR
CT	ANTONIUS TEKULEINGE SHITALENI

De acordo com o previsto no inciso 6.2.5 e alínea e do inciso 6.8.1, da CGCFN-111 (Edição 2010), os militares estrangeiros, abaixo mencionados, pertencentes à Marinha da Namíbia, realizaram, de 15FEV a 09DEZ2016, e concluíram com aproveitamento, o Curso de Especialização em Comunicações Navais/2016 (C-Espc-CN/2016), ministrado neste Centro de Instrução:

CB-FN-CN	NATANAEL NGHEENDENAMNHU SHIMWEEFELENI
CB-FN-CN	LUKAS ROBISON TUHAFENI
CB-FN-CN	ELIKE PETRUS MATIYA

CT	4
1°TEN	2
2°TEN	30
3°SG	26
CB	24
SD	53
TOTAL	139

BIBLIOGRAFIA

ABDENUR, Adriana; MARCONDES, Danilo. O Brasil e a cooperação em defesa: a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 57, n. 1, p. 5-21, 2014.

ABDI – AGÊNCIA BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL. **Panorama da Base Industrial de Defesa**: segmento naval. Brasília: ABDI, 2013. p. 14.

AGUILAR, Sérgio Luiz Cruz. **Segurança e defesa no Cone Sul**: da rivalidade da Guerra Fria à cooperação atual. São Paulo: Porto de Ideias, 2010.

_____. Emerging powers, humanitarian assistance and foreign policy: the case of Brazil during the earthquake crisis in Haiti. **International Journal of Humanities and Social Science**, v. 2, n. 19, p. 93-101, 2012.

_____. Atlântico Sul: as relações do Brasil com os países africanos no campo da segurança e defesa. **Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, v. 2, n. 4, p. 49-71, jul./dez. 2013.

AKDENIZ, Can. **History of China**. [s.l.]: IntroBooks, 2016.

ALBINSON, Henry. **China history**. [s.l.]: Sonit Education Academy, 2016.

ALBUQUERQUE, Antônio Luiz Porto. **História do Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985a.

_____. **História geral do Ocidente**. 1. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985b.

ALDEN, Chris. Beijing's security plans beyond Djibouti and the Horn. **ISPI's Publications**, 27 Sept. 2018. <<https://www.ispionline.it/en/publicazione/beijings-security-plans-beyond-djibouti-and-horn-21278>>. Acesso em: 9 jul. 2019.

ALMEIDA, Claudio Henrique Mello de. **A presença da China na costa ocidental da África**: o caso da Namíbia – implicações para o poder naval brasileiro. Monografia (Especialização) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2012.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. O Atlântico e o comércio negreiro. *In*: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; LEÃO, Karl Schurster de Souza; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Org.). **Atlântico**: a história de um oceano. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. cap. 6.

AMORIM, Wellington; CHIOZZO, Vitor. Comunidade de segurança do Atlântico Sul: um subcomplexo regional de segurança? **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 23 n. 1, p. 99-130, jan./abr. 2017.

ANSHAN, Li. China new policy into Africa. *In*: ROTERBG, Robert I. **China into África**: trade, aid and influence. Washington: Brookings Institution Press, 2008.

AQUINO, Alberto. Domínios da circulação marítima. **O Sextante**, ano 1, n. 7, nov. 2017. Disponível em: <<http://centrodoscapiates.org.br/data/documents/O-Sextante-Novembro.pdf>>.

BCC – BENGUELA CURRENT COMMISSION. **Comissão da Corrente de Benguela**: programa de acção estratégico 2015-2019. Swakopmund: BCC, 2014. Disponível em: <<https://iwlearn.net/resolveuid/d6fea55f4f694318a10580ee37214c12>>. Acesso em: 21 ago. 2019.

BENNETT, David. China's offshore active defense and the People's Liberation Army Navy. **Global Security Studies**, v. 1, n. 1, p. 126-141, 2010. Disponível em: <<http://globalsecuritystudies.com/Bennett%20China%20CORRECT.pdf>>.

BERNADINO, Luís Manuel Brás Bernardino; ALMEIDA, Eugénio Costa. A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul: organizações interzonais para a perseguição da segurança marítima na Bacia Meridional Atlântica. **Revista Militar**, n. 2532, p. 43-61, jan. 2013.

BRANT, Leonardo N. C.; AMARAL, Júlia Soares; ALCICI, Lucas Moreira. O direito internacional e a posição diplomática brasileira para a paz. In: BRIGAGÃO, Clóvis; FERNANDES, Fernanda (Org.). **Diplomacia brasileira para a paz**. Brasília: FUNAG, 2012. 292 p.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Resenha da política exterior do Brasil**: ano III, número IX. Brasília: MRE, 1976. p. 140. Disponível em: <http://www.funag.gov.br/chdd/images/Resenhas/RPEB_9_abr_mai_jun_1976.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2019.

_____. **Política de Defesa Nacional**. Brasília: Presidência da República, 1996.

_____. Decreto nº 4.778, de 11 de julho de 2003. Promulga o acordo entre o governo da República Federativa do Brasil e o governo da República da Namíbia sobre cooperação naval, de 3 de dezembro de 2001. **Diário Oficial da União**, Brasília, 14 jul. 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/D4778.htm>. Acesso em: 21 ago. 2019.

_____. Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005. Aprova a Política de Defesa Nacional, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 1 jul. 2005.

_____. **Introdução à história marítima brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006. 181 p. Disponível em: <<http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000008/00000898.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2019.

_____. Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 19 dez. 2008.

_____. Ministério da Defesa. *Política Nacional de Defesa*. Brasília, 2012a.

_____. Ministério da Defesa. *Estratégia Nacional de Defesa*. 2. ed. Brasília, 2012b.

_____. Decreto Legislativo nº 373, de 25 de setembro de 2013. Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional, encaminhados ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 83, de 2012 (mensagem nº 323, de 17 de julho de 2012, na origem). **Diário Oficial da União**, 26 set. 2013. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2013/decretolegislativo-373-25-setembro-2013-777085-publicacaooriginal-141221-pl.html>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

_____. Decreto Legislativo nº 179, de 14 de dezembro de 2018. Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional, encaminhados ao Congresso Nacional pela Mensagem (CN) nº 2 de 2017 (mensagem nº 616, de 18 de novembro de 2016, na origem). **Diário Oficial da União**, 17 dez. 2018. Seção 1, p. 4.

_____. Ministério das Relações Exteriores (MRE). 2014, Mensagem nº 244. Informação para o Senado Federal. Disponível no sítio eletrônico < <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?t=154226>>. Acesso em 21/08/2019.

British Petroleum. BP Annual Report and Form 20-F 2018. Growing the business and advancing the energy transition. Disponível em: < <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/investors/bp-annual-report-and-form-20f-2018.pdf>>. Acesso em 04/08/2019.

BUZAN, Barry. **People, states and fear**. 2nd ed. Brighton: Lyenne Rienner Publishers, 1991.

CALDAS, Aderson de Oliveira. A ZOPACAS e o Brasil: o discurso e as práticas brasileiras na iniciativa de paz e cooperação do Atlântico Sul. Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Relações Internacionais pela Universidade de Brasília, 2013. Disponível <http://www.bdm.unb.br/bitstream/10483/7908/1/2013_AdersondeOliveiraCaldas.pdf>. Acesso em 29/08/2019.

CARPIO, Justice Antonio. **The South China sea dispute**. [s.l.]: [s.n.], 2016.

CARVALHO, Josiane; NUNES, Raul. A ZOPACAS no contexto da geopolítica do Atlântico Sul: história e desafios atuais. **Revista Perspectiva**, v. 7, n. 13, 2014. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/RevistaPerspectiva/article/view/64965>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

CARVALHO, Roberto. A outra Amazônia. In: BRASIL. **A Amazônia azul**. Rio de Janeiro: CEE/ESG, mar. 2007. (Cadernos de Estudos Estratégicos, n. 60).

CASTRO, Therezinha de. **Geopolítica: princípios, meios e fins**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.

CHATHAM HOUSE. **The future of sea lane security between the Middle East and Southeast Asia**. London: Chatham House, 2015. Disponível em: <<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/events/special/151115%20SLOCS%20Meeting%20Summary%20Final.pdf>>. Acesso em: 5 ago. 2019.

CHINA. **China's military strategy**. Beijing: The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2015. Disponível em: <http://www.china.org.cn/china/2015-05/26/content_35661433.htm>. Acesso em: 5 ago. 2019.

_____. **China General Nuclear Power Corporation (CGNPC)**. 2017 Corporate Social Responsibility Report. Disponível em < <http://en.cgnpc.com.cn/encgn/re2018/201807/e1e3224b265a4bb59da7b24e6ff86ce0/files/5e21a4216af846ffbbdc800c791ebb3f.pdf>>. Acesso em 29/08/2019.

_____. **China mineral resources**. Beijing: Geological Publishing House, 2017.

_____. **China Statistical Yearbook**. 2018. Disponível em <<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2018/indexeh.htm>>. Acesso em: 6 out. 2019.

_____. Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan (2019-2021). 2018. Informações disponíveis em <https://focacsummit.mfa.gov.cn/eng/hyqk_1/t1594297.htm>. Acesso em 29/08/2019.

_____. **China's National Defense in the New Era**. The State Council Information Office of the People's Republic of China. Julho de 2019. Primeira Edição: 2019. Publicada pela Foreign Languages Press Co. Ltd.

COOPER, Zack. Security implications of China's military presence in the Indian Ocean. **AMTI Update**, 4 Apr. 2018. Disponível em: <<https://amti.csis.org/security-implications-chinas-military-indian-ocean/>>. Acesso em: 5 ago. 2019.

CROFTON, Ian. **50 ideias de história do mundo que você precisa conhecer**. Tradução de Elvira Serapicos. [s.l.]: Planeta, 2016.

D'EÇA, Vicente. **O infante D. Henrique e a arte de navegar dos portugueses**. 2. ed. Lisboa: Imprensa Nacional, 1894.

EUA. Federal Research Division. **Country profile: China**. [s.l.]: Library of Congress, 2006. Disponível em: <<https://www.loc.gov/rr/frd/cs/profiles/China-new.pdf>>. Acesso em: 6 ago. 2019.

_____. **Internacional energy outlook 2017**. [s.l.]: EIA, 2017. Disponível em: <[https://www.eia.gov/outlooks/ieo/pdf/0484\(2017\).pdf](https://www.eia.gov/outlooks/ieo/pdf/0484(2017).pdf)>. Acesso em: 25 ago. 2019.

_____. **Annual report to Congress: military and security developments involving the People's Republic of China 2018**. [s.l.]: Office of the Secretary of Defense, 2018a.

_____. U.S. Department of the Interior. U.S. Geological Survey. **2016 minerals yearbook: China (advance release)**. [s.l.]: USGS, Dec. 2018b. Disponível em: <<https://prd-wret.s3-us-west-2.amazonaws.com/assets/palladium/production/atoms/files/myb3-2016-chn.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2019.

_____. U.S. Central Intelligence Agency. **The World Fact Book 2019**. Informações obtidas no sítio eletrônico <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>>. Acesso em: 25 ago. 2019.

FERNANDES, Felipe. **Geopolítica e geoeconomia do Mar do Sul da China: as disputas do gigante asiático pelo domínio de espaços marítimos estratégicos**. 2018. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

FGV – FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS. **O mercado do petróleo: oferta, refino e preço**. Rio de Janeiro: FGV, abr. 2012. (FGV Projetos, ano 5, n. 15).

FINKELSTEIN, David M. China's national military strategy. *In*: MULVENON, James C.; YANG, Richard H. **The People's Liberation Army in the information age**. Santa Monica: Rand Corporation, 1999. Disponível em: <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/conf_proceedings/CF145/CF145.chap7.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2019.

FMI – FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL. **A weakening global expansion**. Washington: IMF, Jan. 2019. Disponível em: <<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2019/01/11/weo-update-january-2019>>. Acesso em: 1 fev. 2019.

GALL, Timothy. **Worldmark encyclopedia of the nations: Africa**. 11th ed. Detroit: Gale Group, 2004.

GARNAUT, Ross; SONG, Ligang; FANG, Cai (Ed.). **China's 40 years of reform and development: 1978-2018**. Acton: ANU Press, 2018.

GILBERT, Martin. **A história do século XX**. 1. ed. Tradução de Carolina Barcellos e Ebreia de Castro. São Paulo: Planeta Brasil, 2016.

GUEDES, Maria. **Caverna imperial**. [s.l.]: Clube de Autores, 2016.

GUO, Jie; LIU, Xin; XIE, Qiang. Characteristics of the Bohai Sea oil spill and its impact on the Bohai Sea ecosystem. **Chinese Science Bulletin**, v. 58, n. 19, 2012. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/255971424_Characteristics_of_the_Bohai_Sea_oil_spill_and_its_impact_on_the_Bohai_Sea_ecosystem>. Acesso em: 7 ago. 2019.

HAMMOND, Kenneth. **From Yao to Mao: 5000 years of Chinese history**. [s.l.]: Teaching Company, 2004. 3 v.

HARTMANN, Rudi; WANG, Jing'ai; YE, Tao (Ed.). **A comparative geography of China and the U.S.** Dordrecht: Springer, 2014.

HAXEL, Gordon B.; HEDRICK, James B.; ORRIS, Greta J. **Rare earth elements: critical resources for high technology**. [s.l.]: USGS, 2002. (Fact Sheet, n. 087-02).

HONG, Nong. **UNCLOS and ocean dispute settlement: law and politics in the South China Sea**. London: Routledge, 2012.

IAEA – INTERNACIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY; NEA – NUCLEAR ENERGY AGENCY. **Uranium 2018: resources, production and demand**. [s.l.]: OECD, 2018. Disponível em: <<https://www.oecd-nea.org/ndd/pubs/2018/7413-uranium-2018.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2019.

IBOLD, Sebastian. **Overview of China's five-year plans in the transport sector**. [s.l.]: GIZ China, 2017. Disponível em: <http://www.sustainabletransport.org/wp-content/uploads/2017/12/20171201_GIZ-Chinas-Five-Year-Plans-in-the-Transport.pdf>. Acesso em: 6 jul. 2019.

IHO- Organização Hidrográfica Internacional. Draft S-23, chapter 7, North Pacific Ocean and its sub-divisions, 1986.

IRU – INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION. **Road transport in the People's Republic of China**. Geneva: IRU, Dec. 2009.

JUNIOR, Oswaldo. **A parceria estratégica sino-brasileira: origens, evolução e perspectivas (1993-2006)**. Brasília: FUNAG, 2010.

KAPLAN, Robert D. **A vingança da geografia: a construção do mundo geopolítico a partir da perspectiva geográfica**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

KATSANOS, Anastacio. A crescente presença chinesa. **Revista Força Aérea**, ano 19, n. 99, 2016.

KISSINGER, Henry. **On China**. 1st ed. [s.l.]: Objetiva, 2011.

KRUKOWSKA, Monica; HANDLOWA, Szkola. China and Africa: cooperation outlook after the 6th FOCAC summit in Johannesburg, South África. **Journal of Modern Science**, v. 3, n. 30, 2016. Disponível em: <<http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-a6d8b0cf-2a4d-402d-9d77-6c8a12c56e46>>. Acesso em: 30 jul. 2019.

LIANG, Qiao; XIANGSUI, Wang. **Unrestricted warfare**. Beijing: PLA Literature and Arts Publishing House, Feb. 1999.

LIMA, João Brígido Bezerra; VIANA, André Rego; PEREIRA JÚNIOR, José Romero (Ed.). **Cooperação brasileira para o desenvolvimento internacional: levantamento 2014-2016**. Brasília: Ipea; ABC, 2018.

- LIMA, Maria Regina Soares de. *et al.* **Atlas da política brasileira de defesa**. 1. ed. Buenos Aires: CLACSO; Rio de Janeiro: Latitude Sul, 2017.
- LOPES, Barbara; NASCIMENTO, Daniele; VADELL, Javier. Associação Brasileira de Relações Internacionais. **Carta Internacional**, v. 8, n. 2, dez. 2013.
- LU, Ding; NEILSON, William A. W. Introduction: West China development – issues and challenges. *In: _____*. (Ed.). **China's West region development: domestic strategies and global implications**. River Edge: World Scientific Publishing, 2004. Disponível em: <<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/apcity/unpan025324.pdf>>. Acesso em: 7 jul. 2019.
- LU, Zheng; DENG, Xiang. **China's Western development strategy: policies, effects and prospects**. *Munich: University Library of Munich*, 2011. (MPRA Paper, n. 35201). <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/35201/1/Chinas_Western_Development_Strategy_Policies_Effects_and_Prospects.pdf>. Acesso em: 6 jul. 2019.
- MCDEVITT, Michael. **The Chinese Navy: expanding capabilities, evolving roles**. Washington: National Defense University, 2011. p. 25.
- MACHADO, Luiz Alberto Figueiredo. **A plataforma continental brasileira e o direito do mar: considerações para uma ação política**. Brasília: FUNAG, 2015.
- MAHAN, Alfred. **The influence of sea power upon history, 1660-1783**. Publicado em 1890. 12th ed. Boston: Little Brown, 1918.
- MARSHALL, Tim. **Prisoners of geography: ten maps that explain everything about the world**. New York: Scribner, 2017.
- MATTOS, Carlos de Meira. **Brasil: geopolítica e destino**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1975.
- MAZRUI, Ali; WONDI, Christophe (Ed.). **História geral da África VIII: África desde 1935**. Brasília: UNESCO, 2010.
- MELO, Jaqueline Lima Ximenes. O petróleo *offshore* no Atlântico Sul. *In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; LEÃO, Karl Schurster de Souza; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Org.). Atlântico: a história de um oceano*. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. cap. 16.
- MENZIES, Gavin. **O ano em que a China descobriu o mundo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.
- MOHAN, Garima. Great game in the Indian Ocean. **GPPI**, 11 June 2018. Disponível em: <<https://www.gppi.net/2018/06/11/great-game-in-the-indian-ocean>>. Acesso em: 5 ago. 2019.
- MONTEIRO, Alvaro Augusto Dias. **Cooperação naval e a segurança marítima do Atlântico Sul: o caso do acordo de cooperação Brasil-Namíbia (1994/2010)**. 2017. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.
- MONTENEGRO, Renan Holanda; ALVES, João Ricardo Cumarú Silva. China e África além da economia: qual o impacto do FOCAC na arena multilateral (1971-2014). **Revista Conjuntura Internacional**, Belo Horizonte, v. 13 n. 3, p. 153-162, dez. 2016.
- NAMIBIA. Ministry of Fisheries and Marine Resources. **Annual report 2012-2013**. Windhoek: MFMR, 2013.

_____. Ministro do Comércio e da Indústria da Namíbia (MCIN). 2013. Declaração do Senhor Hon. C.H.G Schlettwein, MP, Ministro do Comércio e da Indústria por ocasião do Fórum de Comércio e Indústria entre China-Namíbia. Sítio eletrônico <<http://www.mti.gov.na/downloads/speeches/NCCI-CCPIT%20Business%20Seminar-27%20March%202013%20doc.pdf>>. Acesso em 31/07/2019.

_____. Ministro do Comércio e da Indústria da Namíbia (MCIN). 2019. Declaração do Senhor Hon. Tjekero Tweya, MP, Ministro do Comércio e da Indústria por ocasião do Fórum de Comércio e Indústria entre China-Namíbia. Sítio eletrônico <http://www.mti.gov.na/downloads/TRADE%202019%20STATEMENT%20TT%20OPENS%20NAMIIBIA%20CHINA%20BUSINESS%20FORUM%2019TH%20JULY%202019_.pdf>. Acesso em 31/07/2019.

NANTULYA, Paul. **Chinese hard power supports its growing strategic interests in Africa**. Washington: Africa Center for Strategic Studies, 2019. Disponível em: <<https://africacenter.org/spotlight/chinese-hard-power-supports-its-growing-strategic-interests-in-africa/>>. Acesso em: 10 jul. 2019.

NATSIOS, Andrew. China in Sudan: the challenge of non-interference in a failed state. **Georgetown Journal of International Affairs**, v. 13, n. 2, 2012. Disponível em: <www.jstor.org/stable/43134235>. Acesso em: 9 jul. 2019.

NKALA, Oscar. Namibia Navy to auction long-serving warship. **Defence Web**, 19 Oct. 2012. Disponível em: <<https://www.defenceweb.co.za/sea/sea-sea/namibia-navy-to-auction-long-serving-warship/>>. Acesso em: 14 ago. 2019.

NOGUEIRA, Ruy Nunes Pinto. Cooperação Sul-Sul sob a perspectiva brasileira. In: SEMINÁRIO DE ALTO NÍVEL SOBRE POLÍTICA EXTERNA, 2., 2010, Brasília. **Anais...** Brasília: FUNAG/IPRI, 2010.

NUNES, Raul Cavedon; CARVALHO, Josiane Rocha. A ZOPACAS no contexto da geopolítica do Atlântico Sul: história e desafios atuais. **Revista Perspectiva**, Porto Alegre, v.7, n.13, p.83-102, ago./set.2014.

NOHARA, Jun. Sea power as a dominant paradigm: the rise of China's new strategic identity. **Journal of Contemporary East Asia Studies**, v. 6, n. 2, p. 210-232, 2017. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/24761028.2017.1391623>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

OLIVEIRA, Carlos. **A China e os portos do mundo**. 1. ed. Rio de Janeiro: Batel, 2009.

OLIVEIRA, Jansen. **A segurança do Atlântico do Sul na perspectiva histórica das relações Brasil-Estados Unidos: convergências ou divergências de interesses?** 1. ed. Curitiba: CRV, 2015.

PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio Sombra. **Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. 254 p.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil-África e a geopolítica do Atlântico Sul**. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2011.

PIMENTEL, Cauê. O ressurgimento da ZOPACAS e a agenda de segurança no Atlântico Sul. **Tensões Mundiais**, Fortaleza, v. 12, n. 22, p. 113-143, 2016.

PISANI, André du. Namibia and China: profile and appraisal of a relationship. In: BÖSL, Anton; PISANI, André du; ZAIRE, Dennis. **Namibia's foreign relations: historical contexts,**

current dimensions, and perspectives for the 21st century. Windhoek: Macmillan Education Namibia, 2014. Disponível em: <https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=32792cec-22b7-35d8-3cfc-074fc50f2180&groupId=252038>. Acesso em: 1 ago. 2019.

RADITIO, Klaus Heinrich. **Understanding China's behaviour in the South China Sea: a defensive realist perspective**. [s.l.]: Palgrave Macmillan, 2019.

ROTH, Luiz. O renascimento do Atlântico: os grandes impérios marítimos. *In*: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; LEÃO, Karl Schurster de Souza; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Org.). **Atlântico: a história de um oceano**. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. cap. 3.

RUITER, Vincent. **China in África? The Namibian example**. [s.l.]: Atlantische Commissie, 2014. Disponível em: <https://www.atlcom.nl/upload/Vincent_P__de_Ruiter_-_China_in_Africa_The_Namibian_Example.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2019.

SALVADOR, Raza. Proposição de um sistema de segurança de fronteiras brasileiras: um esforço para transformar o desenho de força. *In*: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Org.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. Brasília: Ipea, 2014. 284 p.

SANTOS, Wagner. Um mar de problemas: interesses estratégicos e a luta pelo poder no Mar do Sul da China. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa**, v. 4, n. 1, jan./jun. 2017.

SAUNDERS, Phillip C. *et al.* **The Chinese Navy: expanding capabilities, evolving roles**. Washington: National Defense University, 2011. p. 25.

SCHINDLER, Seth; KANAI, Juan. How mega infrastructure projects in Africa, Asia and Latin America are reshaping development. *The Conversation*, 2019. Disponível em: <http://theconversation.com/how-mega-infrastructure-projects-in-africa-asia-and-latin-america-are-reshaping-development-125449> >.

SCHMID, Markus. **The concept of comprehensive security: a distinctive feature of a shared security culture in Europe**. 2007. Dissertação (Mestrado) – Naval Postgraduate School, Monterey, California, 2007. p. 68. Disponível em: <<https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a475775.pdf>>.

SHINN, David; EISENMAN, Joshua. **China and Africa: a century of engagement**. [s.l.]: University of Pennsylvania Press, 2012.

SILVA, Alberto. **Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África**. 5. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

SILVA, Alberto. A manilha e o Libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700. 2ª edição. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011b.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. O Atlântico Sul na perspectiva da segurança e da defesa. *In*: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Org.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. Brasília: Ipea, 2014. 284 p.

SILVA, Gian Carlo de Melo. O Atlântico na época do vapor: o impacto da Revolução Industrial. *In*: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; LEÃO, Karl Schurster de Souza; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Org.). **Atlântico: a história de um oceano**. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. cap. 7.

SOUZA, Tamires Aparecida Ferreira; SCHWETHER, Natália Diniz. Um novo despertar para a África, a fronteira oriental brasileira: o caso dos Fuzileiros Navais na Namíbia. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 435-453, jul./dez. 2014.

TAYLOR, Ian. China and SWAPO: the role of the People's Republic of China in Namibia's liberations struggle and post-independence relations. **South African Journal of International Affairs**, v. 5, n. 1, p. 110-122, 1997.

UN – UNITED NATIONS. Department of Economic and Social Affairs. **Energy statistics pocketbook 2019**. New York: UN, 2019.

VIDIGAL, Armando. **A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

_____. **A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais**. 1. ed. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.

VISENTINI, Paulo. **A projeção internacional do Brasil: 1930-2012**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

VISENTINI, Paulo. *et al.* **BRICS: as potências emergentes – China, Rússia, Índia, Brasil e África do Sul**. Petrópolis: Vozes, 2013.

VOLBERDING, Peter; WARNER, Jason. **China and uranium: possibilities for agency in statecraft in Niger and Namibia**. Washington: SAIS, 2017. (Working Paper, n. 2017/11).

WOETZEL, Jonathan. *et al.* **China and the world: inside the dynamics of a changing relationship**. [s.l.]: McKinsey Global Institute, 2019. Disponível em: <<https://mck.co/31BKO07>>. Acesso em: 5 ago. 2019.

WOLEK, Marcin. European Parliament. **Research for TRAN Committee: transport and tourism in China**. [s.l.]: EP, 2018.

WOO, Wing; BAO, Shuming. **China: case study on human development progress towards the millennium developmental goals at the sub-national level**. [s.l.]: UNDP, 2003. Disponível em: <<http://hdr.undp.org/en/content/china-case-study-human-development-progress-towards-millennium-developmental-goals-sub>>. Acesso em: 25 ago. 2019.

WORDEN, Robert L.; SAVADA, Andrea Matles; DLAN, Ronald E. (Ed.). **China: a country study**. 4th ed. Washington: Library of Congress, 1989.

XIAOYAN, Wu. **China's sea power nation strategy**. Nacka: ISDP, 2014. Disponível em: <<http://isdpeu.org/content/uploads/publications/2014-wu-chinas-sea-power-nation-strategy.pdf>>. Acesso em: 10 ago. 2014.

ZHEN, Li; CERBÁN, Maria del Mar; PINIELLA, Francisco. The development of China's coastal ports in the era of globalization. **Journal of Maritime Research**, v. 10, n. 2, p. 27-34, 2013.