

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC HUGO LEONARDO FERNANDES DA COSTA

A EVOLUÇÃO DA ESTRATÉGIA NAVAL CHINESA PARA PROJEÇÃO E
MANUTENÇÃO DO PODER MARÍTIMO NO MAR DO SUL DA CHINA

Uma análise sob a lente teórica de Mahan

Rio de Janeiro

2018

CC HUGO LEONARDO FERNANDES DA COSTA

A EVOLUÇÃO DA ESTRATÉGIA NAVAL CHINESA PARA PROJEÇÃO E
MANUTENÇÃO DO PODER MARÍTIMO NO MAR DO SUL DA CHINA

Uma análise sob a lente teórica de Mahan

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

Orientador: CF (RM1-FN) R. C. B. Wadovski

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2018

AGRADECIMENTO

À Deus por ter me iluminado e abençoado durante essa caminhada, permitindo a superação de mais esse desafio.

Aos meus pais, pela educação e cuidado que me permitiram chegar até aqui.

Ao meu orientador, CF (RM1-FN) Wadovski, pela disponibilidade, incentivo e ensinamentos fundamentais para a elaboração desse trabalho.

Aos companheiros da turma CEMOS 2018, pelos debates enriquecedores e pela constante cordialidade durante o curso.

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

RESUMO

Ao longo dos anos, as rotas marítimas se tornaram essenciais para o desenvolvimento dos Estados, tornando as linhas de comunicação marítima (LCM) fundamentais para a estabilidade política e econômica do cenário internacional. A partir da década de 1980, com as alterações geopolíticas e econômicas no cenário mundial e a estabilização de suas fronteiras terrestres, a China volta suas atenções para o mar pois, até então, sua marinha ocupava um papel secundário dentro da estratégia militar do Estado chinês, preocupado apenas com a defesa do seu litoral. A fim de respaldar e defender seus interesses, a China percebeu a premência de uma estratégia naval mais proativa e a necessidade de modernização e incremento das suas Forças Armadas, em particular a Marinha. O propósito do trabalho é analisar a estratégia naval chinesa, sob o enfoque do pensamento mahaniano, e seus impactos no Mar do Sul da China (MSC). Para tal, usaremos uma metodologia descritiva e analítica, fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental, com a aplicação da lente teórica mahaniana para projeção e manutenção do Poder Marítimo que nos permitirá esquadrihar a evolução da estratégia naval chinesa a partir de 1980 e as ações desencadeadas na atualidade pelo Estado chinês, por meio dessa estratégia, no MSC. Permitirá, também, verificar a possibilidade do estabelecimento de um triângulo estratégico no MSC, similar ao que foi visualizado pelo Almirante Mahan no oceano Pacífico, que veio a possibilitar a hegemonia dos Estados Unidos da América (EUA) na área.

Palavras-chave: China. Estratégia Naval. Mar do Sul da China. Poder Marítimo.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	05
2	LEGADO DOS PRESSUPOSTOS DA TEORIA MAHANIANA	09
2.1	Compreensão de Mahan para o Poder Marítimo	09
2.2	Considerações sobre a configuração física e posição geográfica	11
2.3	Importância atribuída aos portos e bases em pontos focais	12
2.4	Influência da população e do governo no Poder Marítimo	12
2.5	O uso estratégico do Poder Marítimo sob a ótica de Mahan	13
2.6	Triângulo estratégico de Mahan	14
2.7	Concepção dos pensamentos mahanianos para a China	16
3	EVOLUÇÃO DA ESTRATÉGIA NAVAL DA CHINA, O MAR DO SUL DA CHINA E O ARQUIPÉLAGO SPRATLY	17
3.1	A Estratégia Militar da China	17
3.2	Evolução da Estratégia Naval da China	19
3.3	O Mar do Sul da China	20
3.4	Arquipélago Spratly	26
4	ESTRATÉGIA NAVAL CHINESA SOB O ENFOQUE DO PENSAMENTO MAHANIANO E IMPACTOS NO MSC	30
4.1	Projeção do Poder Marítimo da China como potência ascendente	30
4.2	Aplicação dos elementos mahanianos para projeção do Poder Marítimo da China ...	33
4.3	Triângulo estratégico de Mahan para o MSC	34
4.3.1	Vértice 1: Estreito de Malaca	35
4.3.2	Vértice 2: Hong Kong	36
4.3.3	Vértice 3: Arquipélago Spratly	38
4.4	Análise da projeção do Poder Marítimo chinês no MSC	39
5	CONCLUSÃO	41
	REFERÊNCIAS	44

1. INTRODUÇÃO

Em 1816, Napoleão Bonaparte (1769 – 1821) afirmou, “quando a China¹ despertar, o mundo tremerá” (PEYREFITTE, 1973). Mais de 200 anos depois, em um novo *zeitgeist*², essa afirmação nos leva a certa reflexão, quando vemos a China tomando o seu lugar entre as grandes potências mundiais com o seu exponencial crescimento econômico.

A partir de 1980, com as alterações geopolíticas e econômicas no cenário mundial e a estabilização de suas fronteiras terrestres, o Estado chinês, a fim de respaldar e defender seus interesses, percebe a premência de uma estratégia naval mais proativa e a necessidade de modernização das suas Forças Armadas, em particular a Marinha (HOLMES; YOSHIHARA, 2009).

Ao longo dos anos, as rotas marítimas (Figura 1) se tornaram essenciais para o desenvolvimento dos Estados, onde a interrupção do fluxo passou a representar uma ameaça para os atores interessados, tornando as Linhas de Comunicação Marítima (LCM)³ fundamentais para a estabilidade política e econômica do cenário internacional.

Desde o século XIX, o Almirante estadunidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) já vislumbrava a necessidade de proteger as rotas marítimas de modo a preservar os interesses dos Estados, sendo o controle dessas rotas a chave para o enriquecimento e hegemonia em determinada área.

No caso da China, com o aumento da demanda interna por recursos, principalmente energéticos, e já com suas atenções voltadas para o além-mar, o Estado começou a modificar

¹ Neste trabalho, o termo China será utilizado para se referir à República Popular da China (Nota do Autor).

² O *zeitgeist* de um lugar particular durante um período particular na história é as atitudes e ideias que são geralmente comuns naquela época, especialmente as atitudes e ideias mostradas na literatura, filosofia e política (Dicionário de Inglês Collins – Tradução Nossa).

³ Caminhos existentes no mar para o comércio exterior, isto é, as rotas por onde trafegam os navios, desde seus portos de origem até os de destino. Elas não são vias físicas, somente se materializando quando existirem navios, tanto de transporte ou de guerra, navegando nessas rotas (Nota do Autor).

sua estratégia naval visando o desenvolvimento do seu Poder Marítimo, com uma força naval capaz de defender seus interesses e proteger suas LCM nas áreas de interesse (CHINA, 2015).



Figura 1 – Rotas marítimas globais

Nota: Número de viagens por ano

Fonte: Diverging Markets – Global Economic Blind Spots

Disponível em: <<http://www.divergingmarkets.com/2013/04/16/map-of-the-day-global-shipping-routes/>>

Acesso em: 19 de junho de 2018

Assim, com vistas à importância do mar para o comércio internacional e estratégia de desenvolvimento dos Estados, este autor considerou relevante a realização de um estudo sobre a relação entre a maximização de poder e a estratégia naval de um Estado em ascensão, como considero o caso da China.

Nosso propósito é analisar a estratégia naval chinesa sob o enfoque do pensamento mahaniano e seus impactos no Mar do Sul da China (MSC)⁴. Por conseguinte, foi estabelecida a seguinte questão de pesquisa: a estratégia naval chinesa, sob a ótica dos pressupostos mahanianos para projeção e manutenção do Poder Marítimo, pode representar uma forma de a China maximizar seu poder e influência econômica no MSC?

Para tentar responder essa pergunta, usaremos uma metodologia descritiva e analítica, fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental, estruturando o estudo nos

⁴ Também conhecido como Mar da China Meridional. Será mais explorado no capítulo dois deste trabalho (Nota do Autor).

moldes de um trabalho científico, com a aplicação de uma teoria que permitirá esquadrihar a evolução da estratégia naval chinesa a partir de 1980 e as ações da China, por meio dessa estratégia, no MSC na atualidade. Permitirá, também, verificar a possibilidade do estabelecimento de um triângulo estratégico⁵ no MSC, similar ao que foi visualizado por Mahan no oceano Pacífico que, é importante destacar, possibilitou a hegemonia dos Estados Unidos da América (EUA) naquela área.

O trabalho encontra-se dividido em cinco capítulos, sendo o primeiro deles esta breve introdução. O segundo capítulo nos fornecerá o embasamento teórico para desenvolvimento da pesquisa, dando ênfase à teoria do Poder Marítimo de Mahan com a descrição dos elementos para estabelecimento e manutenção desse poder, incluindo a explicação do triângulo estratégico delineado por Mahan no oceano Pacífico.

No terceiro capítulo, analisaremos a gênese, evolução e as influências que, possivelmente, vieram a moldar a estratégia naval chinesa na atualidade. Com o intuito de ampliar a contextualização para responder nossa pergunta de pesquisa, apresentaremos, também, a importância política, econômica e estratégica do MSC e do arquipélago Spratly, além das motivações para as disputas envolvidas nesse arquipélago.

Em continuidade, o quarto capítulo nos fornecerá uma visão da projeção do Poder Marítimo da China como potência ascendente e da sua estratégia naval na atualidade, sob o enfoque do pensamento e pressupostos do Almirante Mahan. Veremos, também, o traçado de um possível triângulo estratégico no MSC.

Finalmente, no quinto capítulo, concluiremos a pesquisa fazendo uma análise final, do ponto de vista deste autor, baseada nos resultados alcançados.

Passaremos agora ao segundo capítulo com o nosso referencial teórico.

⁵ Elemento de estudo originalmente utilizado pelo Almirante Mahan, que será detalhado no capítulo dois (Nota do Autor).

2. LEGADO DOS PRESSUPOSTOS DA TEORIA MAHANIANA

Neste capítulo será apresentado o legado do pensamento mahaniano, fundamentado para a estratégia do Poder Marítimo⁶. Para tal, foi desenvolvido um trabalho de pesquisa exploratória sobre o Almirante Alfred T. Mahan e seus pressupostos teóricos para controle das LCM, pontos focais⁷ e bases navais avançadas⁸.

O Almirante Mahan notabilizou-se como um grande estrategista naval, brilhante e arguto em suas formulações. Suas fundamentações teóricas, escritas a partir do final do século XIX, conseguiram sistematizar de forma clara e concisa as políticas para o desenvolvimento e manutenção de um forte Poder Marítimo que deveriam ser realizadas, baseadas nas necessidades do expansionismo dos EUA na época. Tais fundamentações podem ser vistas e empregadas até mesmo nos dias atuais, em particular na atuação da China, por meio da sua estratégia naval para o MSC.

2.1. Compreensão de Mahan para o Poder Marítimo

Nos seus diversos trabalhos publicados, Mahan proclama a existência de princípios universalmente válidos ao longo do tempo, onde, pela primeira vez, a estratégia naval passa a ser integrada a uma estratégia geral, não mais ligada apenas à condução da guerra, mas também com aplicabilidade plena nos tempos de paz. Seus conceitos a cerca do Poder Marítimo passam a ter influência incomparável, perdurando ao longo das décadas, passando a ser elemento de ligação entre várias gerações marítimas (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

⁶ Neste trabalho vamos considerar o conceito de Poder Marítimo de acordo com a Doutrina Militar Naval (2017), como sendo “a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social”, destacando, entre seus principais elementos, o Poder Naval em sua vertente militar, a marinha mercante e a infraestrutura marítima, na figura dos portos, bases e instalações de apoio.

⁷ Pontos de estrangulamento do tráfego marítimo ou pontos que possuem algum valor estratégico agregado.

⁸ Bases posicionadas estrategicamente, destinadas a fornecerem apoio operacional e logístico à unidades navais engajadas em qualquer tipo de operação na área onde se encontram.

Em sua principal obra, *The Influence of Sea Power Upon History, 1680-1783* (1890), vislumbrou a preocupação com o mar e a necessidade do Estado de protegê-lo através do desenvolvimento de um Poder Marítimo consistente e massivo, a fim de preservar seus interesses, desenvolvimento, prosperidade e segurança, oferecendo uma base histórica que veio a alterar, desde então, a forma de pensar a estratégia marítima.

De acordo com o seu legado para a ciência marítima, podemos dizer que a compreensão do Poder Marítimo e o domínio do mar por meio do controle das LCM, possuem uma influência decisiva no destino dos Estados, conforme bem observa o Coronel Octávio Tosta em sua obra “Teorias Geopolíticas” (1984):

Fundamentando-se no princípio de que as nações podem crescer ou entrar em decadência, mas nunca permanecer estáticas, Mahan mostra que o Poder Marítimo tem grande importância no destino das nações e afirma que é indispensável ao seu desenvolvimento, prosperidade e segurança (TOSTA, 1984, pag. 39).

Supondo que as marinhas foram percebidas como importante instrumento político, Mahan procurou privilegiar as ligações entre o Poder Marítimo, o Poder Nacional⁹ e a hegemonia mundial na política dos Estados nas relações internacionais. Nesse contexto, as forças navais constituem o principal instrumento do Poder Marítimo de um Estado no cenário internacional para garantia do acesso ao mar, o controle das rotas comerciais e o desenvolvimento do litoral, aspectos centrais do pensamento mahaniano (RIBEIRO, 2010).

Em um de seus pressupostos teóricos, Mahan considera essencial o desenvolvimento de um Poder Marítimo com forte potencial militar, requisito necessário para a garantia, na paz e na guerra, da continuidade do comércio marítimo. Vale ressaltar que, a eficiência de uma Armada depende diretamente de suas bases e portos distantes, constituindo a chave para o controle das LCM. Dessa forma, Mahan fundamenta-se em alguns fatores

⁹ Neste trabalho vamos considerar o conceito de Poder Nacional de acordo com a Doutrina Militar Naval (2017), como sendo “a capacidade que tem o conjunto dos homens e dos meios que constituem a Nação, atuando em conformidade com a vontade nacional, para alcançar e manter os objetivos nacionais”. Esses objetivos, por sua vez constituem a “cristalização de necessidades, interesses e aspirações que, em determinada fase de sua evolução histórica e cultural, a Nação busca alcançar”.

essenciais para o desenvolvimento desse Poder Marítimo, os quais chamou de fontes do Poder Marítimo, enunciando-os da seguinte forma: configuração física, posição geográfica, extensão territorial, população, caráter nacional e caráter do governo, que são universais e independem do tempo (TOSTA, 1984).

Vejamos agora uma análise mais detalhada sobre esses fatores, seguido de uma explanação sobre o uso estratégico do Poder Marítimo e o triângulo estratégico estabelecido por Mahan para hegemonia dos EUA no Oceano Pacífico.

2.2. Considerações sobre a configuração física e posição geográfica

O litoral de um país pode ser considerado como uma de suas principais fronteiras e quanto mais fácil for o acesso oferecido ao mar, maior será a tendência da população em se envolver com os assuntos marítimos, ou seja, um país concebido com um extenso litoral, porém desprovido de bases e portos com a devida infraestrutura, poderá não vir a ter um Poder Marítimo que impulse o comércio exterior ou, até mesmo, uma força naval capaz de se projetar como instrumento político em defesa dos seus interesses (MAHAN, 1890).

Assim, bases e portos bem estruturados e posicionados, constituem uma fonte de força e riqueza de um Estado, e devem ser adequadamente protegidos.

Ainda no que diz respeito à configuração física de um país, no que tange ao desenvolvimento do Poder Marítimo, não deve ser considerado apenas o número total de milhas quadradas que um país contém, mas sim o comprimento da sua linha de costa, o caráter de seus portos e capacidade de acesso ao mar (MAHAN, 1890).

A posição geográfica de um país, por sua vez, expressa a sua facilidade ou dificuldade de acesso às rotas marítimas e a outros territórios, podendo beneficiar a concentração de forças navais, favorecer ou dificultar a instalação e uso de portos e ancoradouros, além de provocar uma grande vantagem estratégica com implicação direta na saída para o mar (TOSTA, 1984).

Dessa forma, a extensão e configuração da costa marítima, bem como a posição geográfica do país, podem ser considerados fatores de força ou fraqueza para um Estado com projeções e ambições marítimas.

2.3. Importância atribuída aos portos e base em pontos focais

Em outro pressuposto, Mahan reconhece a necessidade de se obter e manter bases navais que prolongassem ao máximo o tempo de operação da Esquadra no mar. Considerava que, como a concessão dessas bases por outros governos seria pouco provável e confiável, os países deveriam estabelecer suas próprias bases navais autossustentáveis, nas regiões que consideravam estrategicamente relevantes para os seus interesses (RIBEIRO, 2010).

Ao vincular grandeza e riqueza dos povos à posse de um forte Poder Marítimo, Mahan acreditava que os Estados deveriam controlar ou conquistar novos assentamentos para instalação de bases ou portos em ilhas ou pontos focais com passagem de navegação situados em posições estratégicas específicas da superfície do globo (RIBEIRO, 2010).

Dessa forma, ao afirmar a necessidade de uma rede de bases navais, Mahan estabeleceu uma forte ligação entre os interesses nacionais, a edificação do Poder Marítimo e a sua utilização como instrumento político essencial à satisfação desses interesses.

2.4. Influência da população e do governo no Poder Marítimo

Mahan acreditava que quanto maior fosse a população de um país, maior seria a quantidade de recursos humanos disponível para as atividades marítimas, entretanto a sua densidade populacional deveria ser proporcional ao tamanho do seu território (TOSTA, 1984).

O caráter nacional estaria diretamente ligado à propensão do povo para as atividades marítimas e sua aptidão natural para o mar, incentivando o país a lançar-se à expansão além-mar. Enquanto que o caráter do governo significaria a disposição dos governantes em

influenciar as políticas do Estado, visando a favorecer o desenvolvimento da construção e aplicação do Poder Marítimo (TOSTA, 1984).

A exemplo dos EUA, podemos observar que os sucessos mais brilhantes na constituição de um Poder Marítimo com projeção internacional, seguiram onde houve orientação inteligente por parte de um governo imbuído pelo espírito do povo e consciente da sua tendência ao crescimento e projeção marítima.

2.5. O uso estratégico do Poder Marítimo sob a ótica de Mahan

O Almirante Mahan descreveu que o uso estratégico do Poder Marítimo, na figura de sua vertente militar, para o controle das rotas marítimas seria a chave para a obtenção da hegemonia mundial, visto que essas vias constituem os caminhos naturais por onde trafegam os fluxos comerciais necessários para o enriquecimento do Estado. Posições chaves ou pontos focais estratégicos se tornariam importantes eixos de convergência das LCM e, por isso, deveriam ser obtidos, mantidos e protegidos, pois a falta de controle de uma importante posição poderia ameaçar o fluxo normal e regular de mercadorias de interesse vital para o comércio marítimo e crescimento de um Estado (MAHAN, 1980).

Face a necessidade de mobilidade estratégica de uma Esquadra, combustível e reparos, Mahan entendeu que seria de vital importância o estabelecimento de bases navais situadas em posições avançadas o suficiente, para garantir a segurança e defender as rotas comerciais de um Estado. Para ele, uma Marinha deve ser forte o suficiente para assegurar essas LCM, quer seja por um esmagador controle do mar ou por uma linha bem distribuída e estrategicamente posicionada de portos e bases que garantam a manutenção de sua mobilidade e operação (HOLMES; YOSHIHARA, 2009).

Assim, de acordo com os fundamentos estratégicos de Mahan, a capacidade de se mover livremente no mar e de controlar as LCM de interesse, tem uma importância capital para os Estados manterem sua autonomia, sobrevivência e crescimento econômico.

2.6. Triângulo estratégico de Mahan

O triângulo estratégico (Figura 2) trata-se de outro importante conceito no legado teórico de Mahan. Fundamental para este trabalho, Mahan (1890) enfatiza que uma Marinha deveria controlar as vias marítimas de interesse, por meio da indivisibilidade do mar que, por sua vez, poderia ser obtida pela posse de três regiões importantes para a completa dominação do mar.

Analisando o exemplo dos EUA, um dos objetos de estudo do Almirante Mahan, em seu universo de pesquisa, foi o triângulo estratégico estabelecido com vértices no canal do Panamá, Alasca e Havaí, que viria a conferir aos norte-americanos uma hegemonia naval incontestável no Pacífico Norte (MELLO, 1994).

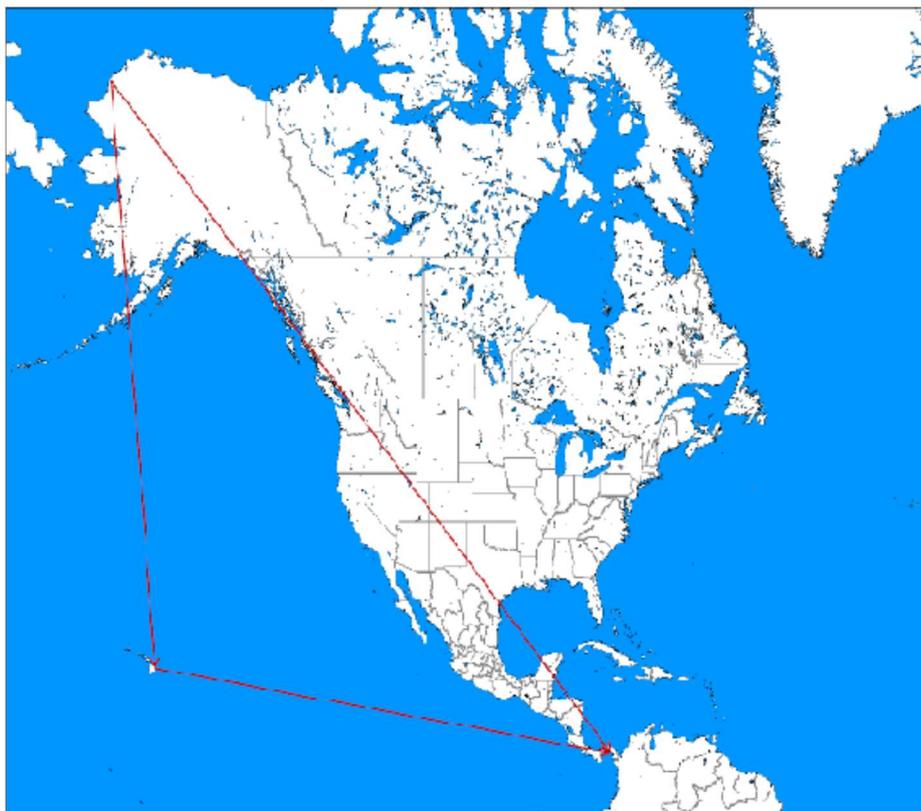


Figura 2 – Triângulo estratégico de Mahan aplicado ao Estados Unidos

Fonte: Geografia das Relações Internacionais

Disponível em:

<https://drive.google.com/drive/folders/0B_4GXaawcZv9XzJCS0R3T3BGSEU>

Acesso em: 17 de abril de 2018

Por ser tratar de uma importante e consistente rota comercial, uma possível interferência ou dominação europeia do canal do Panamá, poderia trazer grandes problemas para o continente americano (MAHAN,1890). Além disso, é importante ressaltar que o canal possibilitaria, como veio a acontecer, a união das frotas do Atlântico e do Pacífico dos EUA, sem a necessidade de contorno do cabo Horn, economizando dias de navegação e consolidando o poderio marítimo estadunidense. Assim, o canal do Panamá se sobressai como um dos vértices do triângulo.

Outro vértice seria o Alasca visto que, por ser uma região envolvida pelo mar, a falta de proteção poderia, com certa facilidade, viabilizar ataques inimigos aos EUA (MAHAN, 1890).

Por fim, por ser considerado uma região estratégica no Pacífico Norte, em função da potencial capacidade logística oferecida pelo arquipélago, o Havá constitui o terceiro vértice do triângulo (MAHAN, 1890).

Dessa forma, impulsionados pelo anseio de expansão territorial e garantia de áreas para mercados consumidores, os EUA desenvolveram uma política marítima e naval com objetivo de dominar regiões onde tivessem a capacidade de posicionamento estratégico, projeção de poder, controle e observação em qualquer parte do globo.

Essa teoria desenvolvida por Mahan consegue explicar e enfatizar a importância das posições estratégicas para a consolidação do Poder Marítimo em uma região. Porém, vale salientar que “toda a estratégia serve para uma política” (RIBEIRO, 2010).

Com base nestes aspectos, faz sentido dizer que os EUA alcançaram seus objetivos sem jamais abandonar seus interesses políticos, econômicos e as premissas estabelecidas pela conjuntura política mundial.

Finda a explanação do nosso marco teórico-conceitual para este trabalho, cabe pontuar que:

A teoria de Mahan [...] teve importância fundamental para enfatizar a necessidade do controle do mar para o desenvolvimento das Nações e a centralidade do mar do destino desses Estados, o que atendeu à demanda política no final do século XIX e início do século XX (VIOLANTE, 2015, P. 247).

2.7. Concepção dos pensamentos mahanianos para a China

Ao finalizar este capítulo, podemos concluir que, com base nos pressupostos teóricos do Almirante Mahan, para manterem seus interesses comerciais e a proteção do seu tráfego marítimo, os Estados devem dispor de um Poder Marítimo forte, com uma Marinha Mercante robusta e uma vertente militar baseada em uma força naval muito bem aparelhada e capacitada, além de bases e portos de apoio estrategicamente posicionados, que permitam o máximo prolongamento do tempo de operação da Esquadra. O resultado sustentado desse poder seria um Estado forte e com aspirações econômicas mundiais, comprometido com a manutenção do seu livre comércio exterior e seguro em suas rotas marítimas.

No caso da China é importante ressaltar que, na ausência de uma doutrina nacional de Poder Marítimo, Mahan foi traduzido para o mandarim após 1945. Dessa forma, é justo considerar que suas obras tenham sido traduzidas por oferecem alguma resposta a possíveis interrogações ancoradas a bastante tempo, dentro do pensamento marítimo chinês. Nesse contexto, muitos críticos apresentam a tendência de visualizar aí a importação de conceitos estratégicos estrangeiros (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Face às suas aspirações políticas e à necessidade de expandir seu comércio, hoje em dia, muitos Estados, como por exemplo a China, visam à busca de novos mercados fora de suas fronteiras, tanto para adquirir recursos, quanto para comercializar seus produtos.

No capítulo seguinte será abordada a evolução da estratégia naval chinesa a partir de uma estratégia militar voltada primordialmente para o ambiente terrestre; o Mar do Sul da China e sua importância para a estratégia naval chinesa; e os interesses e disputas envolvendo o arquipélago das ilhas Spratly.

3. EVOLUÇÃO DA ESTRATÉGIA NAVAL DA CHINA, O MAR DO SUL DA CHINA E O ARQUIPELAGO SPRATLY

O propósito desse capítulo será apresentar os aspectos que levaram a China a desenvolver um pensamento estratégico voltado para o além-mar, a partir de uma estratégia militar focada primordialmente no ambiente terrestre e como aconteceu a evolução desse pensamento.

Veremos, também, a importância política, econômica e estratégica do MSC e do arquipélago Spratly, contextualizando assim, suas influências sobre a estratégia naval chinesa na atualidade

3.1. A Estratégia Militar da China

Até o início da década de 1980, a Marinha da China ocupava um papel secundário dentro da postura estratégica militar chinesa, voltada simplesmente para a defesa do litoral.

As grandes alterações geopolíticas e econômicas das últimas décadas ocorridas no cenário mundial, se encarregaram de impulsionar o movimento chinês em direção ao mar, provocando o redirecionamento de recursos que anteriormente eram usados apenas para a defesa de suas fronteiras terrestres. A consequente estabilização dessas fronteiras fez com que a China voltasse suas atenções para o ambiente marítimo (HOLMES; YOSHIHARA, 2009).

Desde os anos 1980, com o exponencial crescimento interno, a segurança no abastecimento de matéria-prima e de energia tornou-se uma das prioridades da política externa chinesa e, à medida que a interconexão e interdependência econômica com o resto do mundo aumentava, a preocupação com ameaças externas foi, automaticamente, sendo potencializada (HOLMES; YOSHIHARA, 2009).

Consagrando-se como potência regional asiática e obtendo maior influência global, a China viu a necessidade de robustecimento do aparato militar, em particular da sua Marinha, tornando-se premente o desenvolvimento de uma estratégia naval mais proativa.

Em 1995, o governo chinês publicou oficialmente o primeiro documento em que foram estabelecidas políticas básicas de defesa. No entanto, foi somente em 1998 que foi emitido o primeiro Livro Branco de Defesa (LBD), modelo que foi seguido durante uma década nas edições subsequentes, abordando tópicos como a segurança internacional, política de defesa, questões relacionadas ao orçamento militar e cooperação internacional (BLASKO, 2015).

Em 2015, foi publicado o documento intitulado como a Estratégia Militar da China (EMC), o nono e mais atual LBD chinês, mostrando que a China seguiria o caminho do desenvolvimento pacífico e com uma política de defesa nacional que, seguindo o viés defensivo, não buscaria a hegemonia sobre qualquer área ou expansão dos seus limites. Nesse documento nota-se uma grande alteração na postura chinesa, passando a ser mais assertiva na busca e proteção dos seus interesses, deixando claro a necessidade de construir e manter forças armadas fortes o suficiente para manutenção do seu crescimento econômico, modernização sustentável do Estado e segurança para o desenvolvimento, conforme podemos observar a seguir:

A mentalidade tradicional que a terra prevalece sobre o mar deve ser abandonada, e uma grande importância tem de ser dada à gestão dos mares e oceanos e para proteção dos direitos e interesses marítimos. É necessário para a China desenvolver uma estrutura de força naval moderna compatível com seus interesses de segurança e desenvolvimento nacionais, para salvaguardar a sua soberania e os direitos e interesses marítimos, proteger a segurança das LCM estratégicas e interesses no exterior, e participar de cooperação marítima internacional, de modo a proporcionar apoio estratégico para se transformar em uma potência marítima (CHINA, 2015, tradução nossa).

Levando em consideração, não apenas o crescimento econômico ocorrido nos últimos anos, mas também os crescentes interesses no exterior, nota-se uma considerável mudança de foco em relação à estratégia naval na EMC, com uma clara pretensão em se tornar

uma potência marítima, defendendo não apenas seu litoral, mas também as rotas de navegação vitais para o desenvolvimento e crescimento chinês.

Vejamos agora no próximo item como ocorreu a evolução da estratégia naval chinesa e as influências sofridas ao longo dos anos.

3.2. Evolução da Estratégia Naval da China

Conforme podemos ver, a partir da década de 1980, a expansão naval e a modernização da Marinha chinesa passaram a ser fortemente estimuladas com a percepção da vulnerabilidade dos seus ativos estratégicos.

Um dos grandes eventos que contribuíram para o desenvolvimento da Armada foi a assunção do cargo de Comandante da Marinha pelo Almirante Liu Huaqing (1916-2011), exercendo-o de 1982 a 1987, passando a ser conhecido como pai da Marinha chinesa moderna. Afastando-a das operações costeiras, o Almirante Liu realizou profundas mudanças na estratégia naval da China, desenvolvendo uma consciência marítima necessária ao crescimento do Estado e promovendo estudos quanto às especificidades do seu entorno estratégico e necessidade de investimento em novos meios navais (COLE, 2014).

O Almirante Liu foi muito influenciado por Mahan, deixando claro em suas memórias que apreciava seus argumentos em relação à importância dos oceanos para o crescimento da riqueza e poder de um Estado (LI, 2009).

Seguindo as teorias mahanianas, o Almirante Liu Huaqing escreveu o seu nome na história naval chinesa, mudando o foco da estratégia naval para a defesa dos interesses do Estado. Mesmo sabendo que, naquele momento, a Marinha não seria capaz de atingir esse objetivo, pois fazia-se mister assumir o controle da área marítima desejada e proteger as suas LCM (HARTNETT, 2014).

Face ao desenvolvimento econômico mais consistente, maior disponibilidade de recursos e baseado nos seus interesses, o governo chinês atribuiu, a partir do LBD emitido em

2004, novas responsabilidades à Marinha para além da sua costa, possibilitando um crescimento sólido e consequente modernização dos seus meios navais (McDEVITT, 2016).

Com o aumento do comércio exterior, a China passou a possuir uma maior frota mercante, que ligava o seu território aos principais portos do mundo, com 95% dos seus produtos escoados pelo Estreito de Malaca¹⁰, principal ponto de estrangulamento do tráfego marítimo no MSC (LI, 2009).

Com a publicação do LBD de 2015, a China deixa claro e evidente a necessidade do desenvolvimento de uma força naval moderna capaz de defender seus interesses políticos e econômicos, salvaguardar a sua soberania, proteger suas LCM estratégicas e participar da cooperação marítima internacional, de modo a diminuir suas vulnerabilidades externas (CHINA, 2015). Isso mostra como a China se voltou para os pressupostos de Mahan, passando a considerar essencial o desenvolvimento do seu Poder Marítimo com uma Força Naval forte e capacitada.

Assim, com a nova estratégia naval alinhada com o pensamento mahaniano, o governo chinês passou a investir na aquisição e produção de meios navais com tecnologia própria, capaz de operar em águas azuis para proteção das suas LCM consideradas vitais e construir novas bases em pontos focais estratégicos, principalmente no MSC.

Após entendermos a gênese da estratégia naval chinesa, sua consequente evolução e influências, veremos agora a importância do MSC, área delimitada para estudo nesse trabalho acadêmico, e os fatores que motivaram a China a voltar suas atenções para esse cenário marítimo.

3.3. O Mar do Sul da China

¹⁰ O estreito de Malaca localiza-se entre a Malásia e a ilha indonésia de Sumatra. Dos pontos de vista econômico e estratégico, o estreito faz parte de uma das rotas marítimas mais importantes do mundo, sendo o principal canal de navegação entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico, ligando as principais economias asiáticas (JASH, 2015).

O MSC (Figura 3) é um mar semifechado rodeado pela Indonésia, Malásia, Brunei, Filipinas, Vietnã, China e Taiwan. Possui cerca de 3.500 milhões de quilômetros quadrados e consiste na principal ligação estratégica entre os oceanos Índico e Pacífico. Dos principais conjuntos de ilhas destacam-se os arquipélagos de Paracel, situado na região noroeste do mar, e Spratly, mais ao centro, sendo ambos o foco da maioria das disputas marítimas na área (BECKMAN, 2012).



Figura 3 – Mapa do Mar do Sul da China

Fonte: *American Chamber of Commerce – HoChiMinh City Chapter*

Disponível em: <<http://www.amchamvietnam.com/south-china-sea-bien-dong-reserves-and-resources-u-s-energy-information-agency/#!prettyPhoto>>

Acesso em: 23 de abril de 2018

Por sua diversidade marinha, indústria pesqueira, rotas comerciais, reservas de petróleo, recursos naturais e por motivos históricos e nacionalistas, é tido como uma das áreas mais cobiçadas da Ásia. Grande parte da força de trabalho dos mais de 500 milhões de pessoas que vivem dentro dos limites deste mar é dependente do ambiente marinho, seja por meio do

emprego na pesca, transporte marítimo, exploração ou extração de hidrocarbonetos (ROSENBERG, 2011).

Observando o aspecto energético, nota-se que o crescimento robusto do sudeste da Ásia vem aumentando ano a ano a demanda de energia na região. Esse fato demonstra a importância dessa área marítima como zona de navegação, principalmente para o transporte de combustíveis, como o petróleo bruto e gás natural (Figura 4 e 5).

De acordo com a US Energy Information Administration (EIA), a projeção de consumo de combustíveis líquidos para os países asiáticos fora da OECD¹¹, como é o caso da China, possui um crescimento anual de 2,6%, passando de 20% em 2008 para mais de 30% em 2035. A EIA espera que a China represente cerca de 43% desse crescimento (U.S. EIA, 2013).

Face à sub-exploração e disputas territoriais, torna-se difícil estimar a quantidade de petróleo e gás natural presentes no MSC. A EIA estima que em seu subsolo exista cerca de 11 bilhões de barris de petróleo e 190 trilhões de pés cúbicos de gás natural. Entretanto, em 2012, a *China National Offshore Oil Company (CNOOC)*¹² contesta, estimando que a área detém, aproximadamente, 125 bilhões de barris de petróleo e 500 trilhões de pés cúbicos de gás natural, embora não existam estudos que comprovem esses valores. Vale ressaltar que, em função na obscuridade do quão economicamente viável seria a extração desses recursos, eles ainda não são considerados reservas comerciais (U.S. EIA, 2013). Todavia, apenas a possibilidade da sua existência já poderia justificar o interesse no local por atores internacionais, principalmente a China, face à sua crescente demanda energética.

¹¹ Sigla em inglês para Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico. Trata-se de uma organização internacional composta por 35 países, criada em 1961, com sede em Paris na França, que promove políticas visando o bem-estar econômico e social da população, além de oferecer um fórum no qual os governos podem trabalhar juntos para compartilhar experiências e buscar soluções para problemas comuns (OECD. Disponível em: <<http://www.oecd.org/about/>>. Acesso em: 22 de maio de 2018).

¹² Terceira maior companhia nacional de petróleo da China. O grupo CNOOC se concentra na exploração e desenvolvimento de petróleo bruto e gás natural nos mares da China. Pertence ao governo chinês e a Comissão de Supervisão e Administração de Ativos Estatais do Conselho de Estado (CNOOC. Disponível em: <<http://www.cnooc.com.cn/col/col6141/index.html>>. Acesso em: 17 de maio de 2018).



Figura 4 - Rotas de petróleo bruto no MSC

Nota: Unidades em milhões de barris por dia (2011)

Fonte: US Energy Information Administration

Disponível em: <<http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=10671>>

Acesso em: 24 de abril de 1998

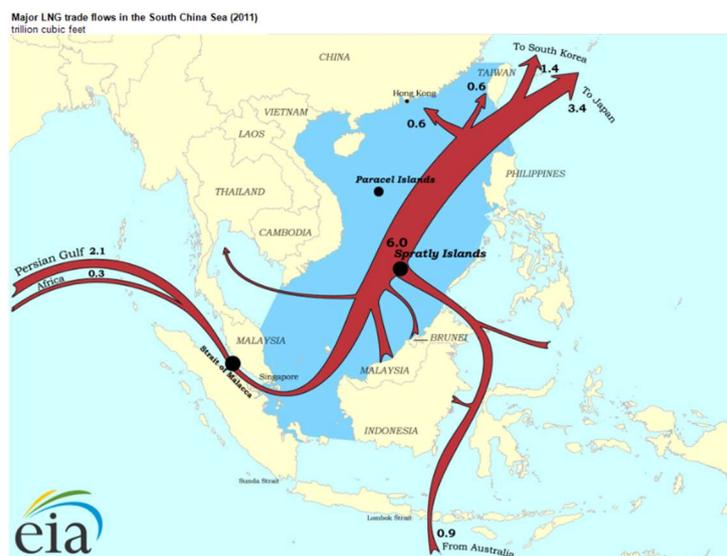


Figura 5 - Rotas de gás natural líquido no MSC

Nota: Unidades em trilhões de metros cúbicos (2011)

Fonte: US Energy Information Administration

Disponível em: <<http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=10671>>

Acesso em: 24 de abril de 2018

Com o desenvolvimento e crescimento econômico dos Estados ao redor do MSC, houve, naturalmente, um aumento do tráfego mercante na região. Buscando a proteção das LCM, bem como a manutenção de suas respectivas soberanias, interesses políticos e

econômicos, esses Estados passaram a impetrar, de forma mais premente, disputas territoriais e de águas jurisdicionais no MSC, deixando tensas as relações entre a China, maior potência regional e principal responsável pelo tráfego marítimo na área, e outros países que margeiam a região. Entretanto, vale salientar que muitas dessas disputas têm origens históricas, principalmente, do lado chinês.

Um livro publicado durante a Dinastia Song (960-1279), reflete que os arquipélagos das ilhas Spratly e Paracel (Figura 6) encontram-se sob jurisdição chinesa (PEDROZO, 2014). Outras evidências históricas¹³, ao longo de várias dinastias, também se referem às ilhas do MSC como sujeitas aos governantes chineses, mais especificamente os arquipélagos Spratly e Paracel.

O Vietnã também possui uma história importante de reivindicações sobre as ilhas Spratly e Paracel, porém bem mais recente e com menos força que a China. Suas reivindicações foram descritas pela primeira vez em um Livro Branco vietnamita publicado em 1974 e se baseia em fatores como, evidências históricas, desenvolvimento econômico e reconhecimento internacional (PEDROZO,2014). Os demais Estados envolvidos nas disputas – Filipinas, Brunei e Malásia – focam suas reclamações principalmente no direito internacional contemporâneo, com bem menos evidências históricas.

Dada a natureza e complexidade das várias demandas legais para as ilhas e preocupações sobre o equilíbrio de poder regional, percebe-se que nenhum processo puramente legal seria suficiente para alcançar uma solução viável para todas as partes envolvidas, embora o estabelecimento e aceitação de precedentes legais, tais como aqueles contidos na CNUDM¹⁴,

¹³ As referências às ilhas, aparecem em uma série de livros que remontam à Dinastia Han (206aC - 220dC). Da mesma forma, centenas de livros publicados durante as dinastias Jin (265 - 410), Tang (618 - 907), Song (960 - 1279), Yuan (1271 - 1368), Ming (1368 - 1644) e Qing (1644 - 1911), se referem às ilhas do MSC como pertencentes ao governo chinês (PEDROZO, 2014).

¹⁴ Tradução da sigla em inglês UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), é um tratado multilateral celebrado sob os auspícios da ONU em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, que normaliza questões como mar territorial, zona contígua, plataforma continental, zona econômica exclusiva, alto mar e outros. Estabelece, também, os princípios gerais da exploração dos recursos naturais do mar, recursos vivos, do solo e do subsolo (MARTINS, 2015).

forneem uma forte base necessária para a negociação de questões-chave, sendo mais aceitos pela comunidade internacional do que os fatores históricos apresentados pela China (SNYDER, 1996).

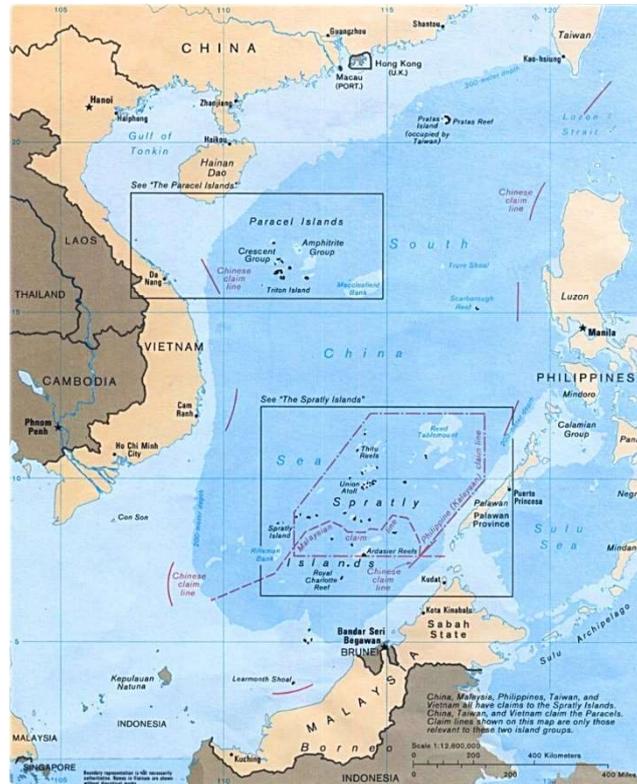


Figura 6 – Arquipélagos Paracel e Spratly

Fonte: Guia Geográfico – Mapas da Ásia

Disponível em: <<http://www.asia-turismo.com/mapas/spratly.htm>>

Acesso em: 30 de abril de 2018

Nesse contexto de disputas e reivindicações, vale ressaltar que, atualmente, a China controla totalmente as águas e as terras emersas do arquipélago Paracel e algumas ilhas no arquipélago Spratly. Dentro desse cenário, a China vem construindo ilhas artificiais em recifes inabitados, mesmo sob protestos internacionais, aquecendo ainda mais as disputas no local.

Assim, do ponto de vista político e estratégico, em função das LCM vitais ao tráfego marítimo na área e às terras emersas constituírem posições estratégicas, o objetivo chinês para o MSC parece ser de fato, exercer a soberania no local e tê-lo sob seu controle para defesa dos seus interesses internos e externos.

Nesse trabalho de pesquisa, dada sua posição estratégica e possíveis reservas de recursos naturais e minerais, iremos nos ater às questões relativas às ilhas do arquipélago de Spratly, buscando apresentar os fatores que, possivelmente, tem atraído as atenções do Estado chinês.

3.4 – Arquipélago Spratly

As reivindicações sobre as ilhas do MSC vão muito além de um forte sentimento de posse e de dívida histórica pelos países limítrofes ao MSC, abrangendo uma preocupação muito maior com aspectos políticos, econômicos e estratégicos, conforme estamos vendo no decorrer desse trabalho.

O arquipélago Spratly (Figura 7), também conhecido pelos chineses como arquipélago Nansha, consiste em mais de 140 ilhotas, pedras, recifes e bancos de areia. Entretanto, menos de quarenta são consideradas ilhas sob o artigo 121(1) da CNUDM, que define uma ilha como "uma formação natural de terra, rodeada de água, que fica descoberto na preamar". Segundo o direito internacional, as únicas características marítimas que podem fazer jus a uma reivindicação de soberania são aquelas que satisfazem a definição de uma ilha (BECKMAN, 2012).

Uma vez que estas ilhas de natureza rochosa mal podem ser habitadas, o cerne da disputa por elas gira em torno de potenciais riquezas e do valor estratégico militar da sua localização, justificando o interesse chinês por esse arquipélago (SALEEM, 2000).

É notável que, nos últimos anos, a Marinha da China tornou-se superior¹⁵, em todos os aspectos, a qualquer outra Marinha na região do MSC e a soberania chinesa sobre as ilhas Spratly concederia uma importante vantagem econômica e estratégica, possibilitando, talvez, até sua autossuficiência energética em função da possibilidade de exercer o controle das LCM

¹⁵ De acordo com Moraes (2015), a China aumentou em 630,7% seus gastos militares de 1993 a 2013, passando de um investimento da ordem de 23,5 bilhões de dólares (US\$) para 171,4 bilhões de dólares (US\$).

na área, bem como as possíveis reservas naturais de petróleo e gás natural existentes na região do arquipélago (SALEEM, 2000).

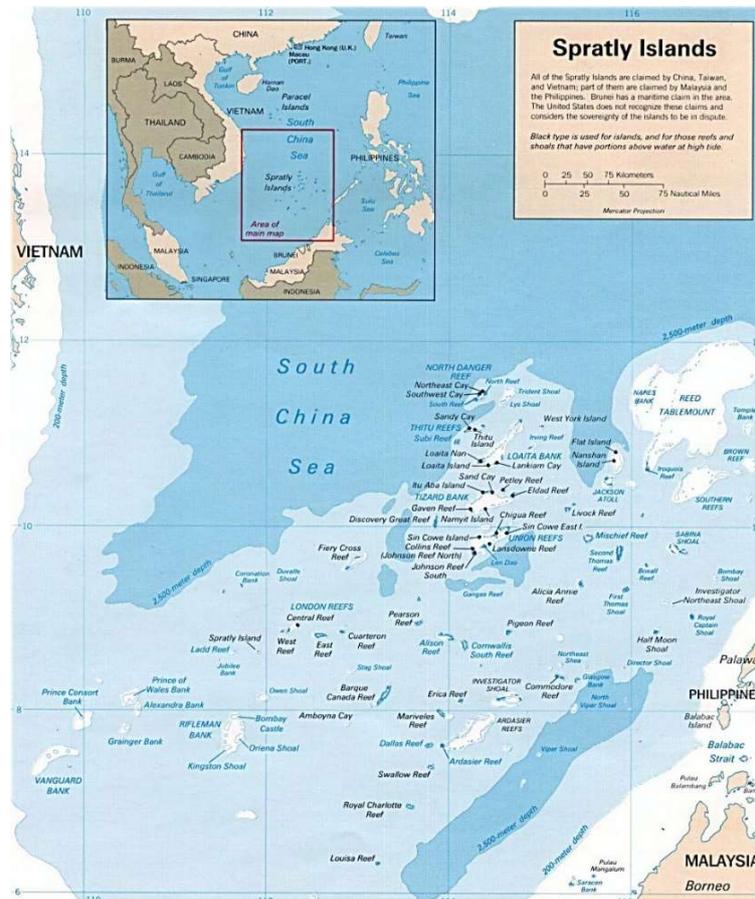


Figura 7 – Ilhas do arquipélago Spratly
 Fonte: Guia Geográfico – Mapas da Ásia
 Disponível em: <<http://www.asia-turismo.com/mapas/spratly.htm>>
 Acesso em: 30 de abril de 2018

Dessa forma, a China entrou em uma verdadeira corrida para o domínio do MSC, erguendo sobre recifes inabitados enormes ilhas artificiais (Figuras 8, 9 e 10) com aeroportos, infraestrutura logística, portos, bases militares e tudo que for necessário para garantir sua presença sobre essas áreas. Para isso, tem utilizado seu enorme Poder Marítimo e incontáveis dragas que passam dias jogando areia do leito marinho sobre as águas rasas dos recifes.

Essas bases, posicionadas nas ilhas artificiais, teoricamente, dariam o direito à China de reclamar, de acordo com a CNUDM, convenção a qual assinou e ratificou, a zona econômica exclusiva (ZEE) em torno de cada nova ilha gerada, além de proporcionar a capacidade de controle do estreito de Malaca e outras passagens estratégicas para o tráfego

mercante, indispensável à manutenção do crescimento econômico chinês (EMMANUEL, 2011).



Figura 8 – Recife Subi, controlado pela RPC, no arquipélago Spratly no início de 2015, ainda com uma pequena estrutura e iniciando as obras de construção da ilha artificial.

Fonte: *The Asia Maritime Transparency Initiative*

Disponível em: <<https://amti.csis.org/china-responds-to-reclamation-reports/>>

Acesso em: 02 de maio de 2018



Figura 9 – Recife Subi em foto tirada pelo satélite *WorldView 4* em 2017.

Fonte: *The Asia Maritime Transparency Initiative*

Disponível em: <<https://amti.csis.org/china-responds-to-reclamation-reports/>>

Acesso em: 02 de maio de 2018



Figura 10 – Construções em *Fiery Cross Reef* nas Ilhas Spratly (AGO14 - JAN15)
Fonte: *Two case studies that illustrate the growing militarization of the south china sea – South Front*.
Disponível em: <<https://southfront.org/two-case-studies-that-illustrate-the-growing-militarization-of-the-south-china-sea/>>
Acesso em: 02 de maio de 2018

Ao finalizarmos este capítulo, contextualizamos sobre a gênese e a evolução da estratégia naval chinesa, a importância política, econômica e estratégica do MSC e do arquipélago Spratly, bem como suas respectivas influências no pensamento estratégico chinês.

No capítulo a seguir veremos como os pressupostos teóricos do Almirante Mahan estão inseridos na estratégia naval chinesa, sua influência no desenvolvimento e projeção do Poder Marítimo chinês, principalmente em sua vertente militar, o Poder Naval, e o estabelecimento de um possível triângulo estratégico no MSC.

4. ESTRATÉGIA NAVAL CHINESA SOB O ENFOQUE DO PENSAMENTO MAHANIANO E IMPACTOS NO MSC

Nos capítulos anteriores foram abordados os pressupostos teóricos de Mahan e o triângulo estratégico que permitiu a hegemonia dos EUA no Oceano Pacífico; mostramos a gênese do pensamento estratégico naval chinês, sua evolução e influência sofrida ao longo dos anos; e elucidamos a importância política, econômica e estratégica do MSC e do arquipélago Spratly, bem como as disputas e interesses envolvidos na área.

O propósito deste capítulo é apresentar uma breve introdução sobre a projeção do Poder Marítimo da China como potência ascendente, em particular no MSC; mostrar como os elementos necessários à consagração desse poder, estabelecidos pelo Almirante Mahan, se inserem na estratégia naval e no Estado chinês atual; e, ainda sob a lente teórica mahaniana, será apresentado como um triângulo estratégico poderia ser estabelecido no MSC, analisando cada um dos seus vértices. Nesse contexto é importante ressaltar que o estabelecimento desse triângulo não descarta a possibilidade da existência de outros e que o seu traçado tem o objetivo de destacar pontos¹⁶, onde a dominação chinesa poderia vir a facilitar a projeção do seu Poder Marítimo no MSC.

4.1. Projeção do Poder Marítimo da China como potência ascendente

Ao traçar sua nova estratégia marítima, a China parece ter compreendido o que os EUA já sabiam há muito tempo que, para consolidação do comércio marítimo externo e manutenção dos interesses do Estado faz-se necessário uma Marinha Mercante robusta, respaldada por uma Marinha de Guerra bem aparelhada e capacitada, não apenas para proteção do tráfego marítimo, mas também para estabelecimento de bases de apoio logístico, estrategicamente localizadas em suas LCM.

¹⁶ Vértices do triângulo escolhido pelo autor para análise.

Analisando o contexto de consolidação do Poder Marítimo chinês, segundo a pesquisadora sênior do departamento de História Militar e Enciclopédias da Academia de Ciência Militar (AMS) da China Wu Xiaoyan (2014), três princípios devem ser observados para implementação de suas ações estratégicas. O primeiro deles refere-se ao desenvolvimento pacífico, no qual a China não pretende buscar políticas imperialistas de dominação de regiões. O segundo princípio abrange a busca pelo avanço científico e tecnológico, também necessários ao desenvolvimento do comércio marítimo de modo coordenado e balanceado, facilitando o planejamento de metas a curto, médio e longo prazos para a utilização responsável das águas marítimas. E o terceiro, que consiste no desenvolvimento sustentável, onde reside a preocupação com a utilização do mar respeitando os limites de exploração oceânica, a fim de não causar impactos indesejáveis ao ecossistema marítimo.

Ainda de acordo com Xiaoyan (2014, p. 23), *“sustainable development implies promoting a greater degree of harmony between a country’s population and the ocean so that the latter can continue to be sustainably used for generations”*¹⁷.

Conforme retrata em seu trabalho publicado pelo *The Heritage Foundation*¹⁸, o pesquisador chinês do Centro de Estudos Asiáticos Dean Cheng (2011), os interesses de Pequim em projetar o Poder Marítimo são baseados em três pilares a saber: a proteção da frota marítima; manutenção do crescimento econômico; e utilização do oceano para o desenvolvimento científico.

¹⁷ “o desenvolvimento sustentável implica promover um maior grau de harmonia entre a população de um país e o oceano, para que este possa continuar sendo utilizado de forma sustentável por gerações” (Tradução Nossa).

¹⁸ Instituição de pesquisa e educação, fundada em 1973 com sede em Washington D.C., cuja missão é construir e promover políticas públicas. Em 2018, o programa *Think Tanks* e Sociedades Civas da Universidade da Pensilvânia classificou o *The Heritage Foundation* como o principal grupo de reflexão sobre impacto na política pública (The Heritage Foudation, sítio Oficial. Disponível em: <https://www.heritage.org/about-heritage/impact>. Acesso em: 04 de junho de 2018).

Visando a projeção do seu Poder Marítimo, a China promoveu a modernização da sua Armada com foco na estratégia de expansão do Estado. Assim, se estabeleceu em três frotas (Figura 11): a Frota Marítima do Leste (*East Sea Fleet*), a Frota Marítima do Norte (*North Sea Fleet*) e a Frota Marítima do Sul (*South Sea Fleet*) (OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE, 2009).



Figura 11 – Frotas Marítimas Chinesas

Fonte: OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE - CHINA, 2009

Disponível em: <<https://fas.org/irp/agency/oni/pla-navy.pdf>>

Acesso: 14 de maio de 2018

Mantendo o enfoque na Frota Marítima do Sul, com sede em Zhanjiang, responsável pelo MSC, podemos observar a sua grande capacidade anfíbia, superior às demais, o que nos leva a crer na coadunação da disposição dos meios navais com as disputas envolvidas, mais precisamente sobre as ilhas Spratly.

Feita essa breve introdução, veremos então a aplicação dos elementos mahanianos para projeção do Poder Marítimo chinês e a formação de um possível triângulo estratégico no MSC, descrito à luz da teoria de Mahan.

4.2. Aplicação dos elementos mahanianos para projeção do Poder Marítimo da China

Para consagração da expressão relativa ao Poder Marítimo faz necessário que o Estado observe alguns elementos importantes descritos por Mahan, sendo eles: posição geográfica, configuração física, extensão territorial, população, caráter nacional e caráter do governo. Vejamos, então, como a China se insere e projeta com base nesses elementos.

De acordo com a sua localização, Mahan acredita que a posição geográfica se torna uma variável norteadora para decisões estratégicas de um país. Por possuir longas fronteiras terrestres e marítimas, a China deve se preocupar em garantir tanto uma Marinha quanto um Exército muito bem consolidados para defesa dos seus interesses (SCHOLVIN E BURILKOV, 2013).

A variável conformação física refere-se ao formato do litoral do país. Nesse aspecto, Scholvin e Burilkov (2013) destacam que as vias marítimas utilizadas e buscadas devem possibilitar a distribuição interna de mercadoria e o escoamento seguro de produtos para a comercialização externa.

O elemento populacional, quando aplicado à projeção marítima do Estado, apresenta-se como a quantidade de homens dispostos a se envolver em atividades relacionadas ao mar. Nesse quesito, além dos investimentos nas indústrias de construção naval e de pesca, bem como nas atividades relacionadas à Marinha Mercante, a proposta chinesa seria reestruturar o Poder Naval por meio da capacitação de pessoas e, principalmente, através do desenvolvimento de um mecanismo de defesa nacional integrado e eficiente, com respostas rápidas e ofensivas, caso se faça necessário (MINISTRY OF NATIONAL DEFENSE THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2018).

No que tange ao caráter nacional, segundo Scholvin e Burilkov (2013), face ao crescimento econômico do Estado e manutenção do seu desenvolvimento, a população precisa estar engajada no projeto de expansão marítima. Associado ao interesse populacional na

expansão da economia, destaca-se o interesse do governo na projeção, reivindicação e manutenção dos seus interesses no cenário internacional.

Quanto ao caráter de governo, observa-se que o governo chinês demonstra certo nível de incentivo para que a população explore seu potencial marítimo com firmeza e consistência. Isso fica claro quando voltamos nossos olhos para o crescimento e desenvolvimento chinês nos últimos anos em aspectos relacionados ao mar, a criação e construção de novos portos e bases, principalmente no MSC, e a modernização do seu Poder Naval.

Verificados os elementos mahanianos do Poder Marítimo para a realidade do Estado chinês, passamos, então, ao traçado do triângulo estratégico no MSC.

4.3. Triângulo estratégico de Mahan para o MSC

Conforme temos visto, o MSC possui algumas características que o fazem singular em termos da geopolítica internacional, tornando-o uma região de extrema volatilidade, política e econômica, possuindo importantes rotas comerciais que garantem o acesso a grandes importadores e exportadores para os diversos mercados mundiais. Além de ser detentor de potenciais reservas de hidrocarbonetos fluídos e gasosos, estimulando ainda mais a disputa na área.

A elaboração de um triângulo estratégico tem o objetivo de destacar pontos estratégicos (vértices) que poderiam vir a facilitar a projeção do Poder Marítimo da China. Para tal, Pequim deveria obter o controle desses pontos e conseqüentemente, das águas no MSC, tal como os EUA, conceitualmente, fizeram para o Oceano Pacífico, segundo a teoria do Almirante estadunidense Alfred T. Mahan, apresentada no capítulo dois.

Em que pese a possibilidade da existência de outros triângulos na mesma área, os vértices aqui selecionados foram escolhidos por este autor, por meio da análise criteriosa de pontos focais com notável importância e posição estratégica, possibilidade de investimento em

infraestrutura marítima e a intensificação da cooperação internacional. São eles (Figura 12): o Estreito de Malaca, Hong Kong e o arquipélago Spratly.



Figura 12 – MSC com os vértices propostos para o estabelecimento do triângulo de Mahan

Fonte: *American Chamber of Commerce – HoChiMinh City Chapter*

Disponível em: <<http://www.amchamvietnam.com/south-china-sea-bien-dong-reserves-and-resources-u-s-energy-information-agency/#!/prettyPhoto>>

Acesso em: 17 de maio de 2018

4.3.1. Vértice 1: Estreito de Malaca

O Estreito de Malaca (Figura 13), um dos vértices estabelecidos para o triângulo estratégico do MSC, está localizado entre a península de Malaca e a ilha de Sumatra, sendo a principal LCM de união entre o Oceano Índico e o MSC.

Por esse estreito passam grande parte do tráfego internacional de recursos energéticos, mercadorias e insumos (ROEDEL, 2012). Assim, a importância desse vértice

O segundo vértice do triângulo estratégico seria Hong Kong (Figura 14) ou, oficialmente, Região Administrativa Especial de Hong Kong¹⁹.



Figura 14 – Hong Kong e vizinhanças

Fonte: Guia Geográfico China – Mapa Político de Hong Kong (1998)

Disponível em: <<http://www.guiageo-china.com/mapas/hongkong-1998.htm>>

Acessado em: 17 de maio de 2018

A região foi cedida ao Reino Unido em 1842, após a Primeira Guerra do Ópio (1839 – 1842). Face ao aparato colonial, Hong Kong adotou um impressionante desenvolvimento e crescimento econômico ao longo de cerca de 150 anos subsequentes à colonização, tornando-se um posto avançado do Império Britânico no extremo oriente, tornando-se um importante centro empresarial e comercial (SANTIAGO, 2012).

Em 1997, Hong Kong voltou ao domínio chinês, tornando-se Região Administrativa Especial da China. Seu território possui um total de 1104 km², com algo em torno de 6.300 pessoas por quilômetro quadrado, representando uma das maiores densidades populacionais do mundo (SANTIAGO, 2012).

¹⁹ Neste trabalho, para nos referirmos a essa Região Administrativa, iremos adotar apenas o nome de Hong Kong.

Hong Kong, atualmente, destaca-se como um importante centro empresarial e bancário, constituindo um importante canal para as crescentes exportações chinesas. O seu porto de águas profundas é um dos mais movimentados do mundo. Além disso, a região é responsável por 60% do Investimento Externo Direto (IED) recebido na China e possui forte presença de empresas chinesas, bem como crescente estabelecimento de empresas estrangeiras (OLIVEIRA, 1998).

A dominação chinesa desse vértice poderia não vir a apresentar tantas dificuldades se comparada aos desafios para estabelecimento de controle dos demais. Isso pelo fato de Hong Kong já se encontrar sob o domínio chinês, facilitando a projeção do Poder Marítimo em seu litoral.

4.3.3. Vértice 3: Arquipélago Spratly

O terceiro vértice do triângulo de Mahan seria o arquipélago Spratly (Figura 15), cuja descrição e características podemos observar no capítulo anterior.



Figura 15 – Ilhas Spratly

Fonte: Jornal da Economia do Mar – Defesa e Segurança

Disponível em: <<http://www.jornaldaeconomiamar.com/eua-ponderam-enviar-tropas-para-o-mar-do-sul-da-china>>

Acesso em: 17 de maio de 2018

Conforme vimos no capítulo anterior, os principais países que reivindicam as ilhas são a China, Brunei, Malásia, Filipinas e Vietnã, sendo que a China e o Vietnã reivindicam quase a totalidade deste arquipélago. Segundo Omar Saleem (2000), Professor de Direito da Universidade de St. Thomas em Miami-USA, o cerne da disputa por esse arquipélago gira em torno de potenciais riquezas naturais e do valor estratégico militar da sua localização.

Mesmo utilizando essas ilhas para exploração econômica e militar com fins pacíficos, sua localização estratégica, em consonância com os demais vértices do triângulo, poderia garantir a China certa hegemonia no MSC, podendo, dessa forma, exercer o controle das LCM na área.

4.4. Análise da projeção do Poder Marítimo chinês no MSC

O estabelecimento do triângulo estratégico poderia conferir à China uma influência nas principais rotas econômicas de petróleo. A principal rota comercial do estreito de Malaca é a rota petrolífera e devido ao fluxo de mercadorias nesse estreito, Roedel (2012, p. 21) afirma que a “China mantém vigilância constante neste estreito, pois qualquer possível conflito que lá possa aflorar poderia representar uma ameaça a um dos principais insumos do motor de desenvolvimento chinês”. Segundo Pinotti (2015), as relações pacíficas com os países que circundam a região garantem a China uma influência no estreito.

Hong Kong, como já se encontram sob o domínio chinês, representaria uma facilidade para projeção do Poder Marítimo em seu litoral.

Em relação às ilhas Spratly, a principal causa de disputas das ilhas é a presença de recursos naturais e exploração de hidrocarbonetos (PINOTTI, 2015). Não obstante, a dominação chinesa do local possibilitaria o estabelecimento de base estratégicas para apoio logístico da Marinha chinesa em operação na área. Esses fatores, poderiam vir a ser os principais motivadores do gigantesco investimento chinês na construção das ilhas artificiais nos arrecifes do arquipélago.

Apesar do investimento massivo da China no setor marítimo, em particular em sua Armada, é possível observar que a política estratégica naval do Estado chinês se fundamenta na defesa dos seus interesses e na proteção das LCM de interesse para manutenção do seu desenvolvimento e crescimento econômico, por isso, a projeção de poder por meio da consolidação do triângulo estratégico estar, em grande medida, associada ao controle das rotas de comércio e transporte marítimo.

Analisando esse cenário vemos que a China, através de sua estratégia naval, pautada nos pressupostos mahanianos, e com uma influente política externa, seria capaz de projetar seu Poder Marítimo em toda a região do MSC, exercendo o controle das principais rotas comerciais e LCM, bem como usufruir das possíveis reservas de recursos naturais presentes, principalmente nas ilhas Spratly, podendo, até mesmo, garantir sua autossuficiência energética, provocando, mesmo que pacificamente, sua hegemonia na área.

5. CONCLUSÃO

Neste trabalho buscamos interpretar a evolução do pensamento estratégico naval chinês e como o legado teórico do Almirante Mahan influenciou essa evolução e a projeção do Poder Marítimo da China, principalmente no MSC. Tais investigações, coadunadas com o desenvolvimento e crescimento econômico chinês, interesses políticos e estratégicos, incremento do aparato militar e aspirações ao comércio exterior, serviram para elucidar a questão de pesquisa: A estratégia naval chinesa na atualidade, sob a ótica dos pressupostos mahanianos para projeção e manutenção do Poder Marítimo, representa uma forma da China maximizar seu poder e influência econômica no MSC?

Para fornecer o embasamento teórico necessário à pesquisa, foram apresentadas as fundamentações teóricas do Almirante estadunidense Alfred Thayer Mahan. Nesse contexto, percebe-se como o seu pensamento conseguiu e ainda consegue sistematizar de forma clara e concisa as políticas para o desenvolvimento e manutenção de um forte Poder Marítimo, até mesmo nos dias atuais como é o caso da China, em particular no MSC.

Com amparo nessa lente teórica e na pesquisa realizada, vimos que, para manter seus interesses comerciais e a proteção do seu tráfego marítimo, os Estados necessitam dispor de um Poder Marítimo forte com uma Marinha Mercante robusta e uma vertente militar, baseada em força naval, muito bem aparelhada e capacitada, além de bases e portos de apoio, estrategicamente posicionados, que permitam o máximo prolongamento do tempo de operação de sua esquadra. O resultado sustentado desse poder seria um Estado forte e com aspirações econômicas mundiais, comprometido com a manutenção do seu livre comércio exterior e seguro em suas rotas marítimas.

No que tange à estratégia naval chinesa, buscamos entender melhor a sua gênese e evolução a partir de uma estratégia militar focada, primordialmente, no ambiente terrestre. Durante a pesquisa, notou-se que a estabilização da fronteira terrestre, as alterações geopolíticas

no cenário mundial, coadunados com o exponencial crescimento econômico, fizeram com que os chineses voltassem suas atenções para o ambiente marítimo.

Inserindo-se como potência regional, a China aumentou o seu orçamento de defesa e robusteceu o aparato militar, em particular da Marinha, tornando premente o desenvolvimento de uma estratégia naval mais proativa. Foi por meio do nono LBD, intitulado como EMC, que a China mostrou uma grande alteração em sua postura estratégica, passando a ser mais assertiva na busca e proteção dos seus interesses.

A fim de prover um melhor posicionamento para tentar responder nossa questão de pesquisa, foi realizada uma exposição sobre o MSC e sobre o arquipélago Spratly, onde foi ressaltada a relevância de ambos para o cenário político, econômico e estratégico na região, bem como os fatores motivadores de disputa e que alimentam os interesses chineses no local.

Após vermos a importância que a China tem atribuído ao ambiente marítimo para sua projeção como potência ascendente e a inserção dos elementos necessários à consagração do Poder Marítimo estabelecidos pelo Almirante Mahan, dentro da estratégia naval e no Estado chinês atual, podemos concluir que os pressupostos mahanianos, dissertados nos idos de 1890, estão muito bem inseridos nessa estratégia, influenciando a China na constituição, projeção e emprego do seu Poder Marítimo, principalmente em sua vertente militar, o Poder Naval.

A análise da evolução da estratégia naval chinesa, sua atuação no MSC, seus interesses e reivindicações no arquipélago Spratly, principalmente com a construção de ilhas artificiais nos recifes desse arquipélago, mesmo contra a opinião da comunidade internacional, nos levou a visualizar o traçado de um triângulo estratégico no MSC, similar ao estabelecido por Mahan no Pacífico, com vértices no canal do Panamá, Alasca e Havaí, que possibilitou a hegemonia dos EUA nesse oceano.

Este autor não descarta a possibilidade da existência de outros triângulos no MSC ou em seu entorno. Entretanto, para este estudo acadêmico, foram destacados vértices em

pontos focais específicos, levando em consideração suas respectivas posições e valores estratégicos, possibilidade de investimento em infraestrutura marítima e intensificação da cooperação internacional, sendo eles: o Estreito de Malaca, Hong Kong e o arquipélago Spratly.

Assim, conseguimos atingir o nosso propósito e responder a questão de pesquisa concluindo que, a estratégia naval chinesa, enquadrada aos pressupostos teóricos do Almirante Mahan, somado ao estabelecimento do triângulo estratégico, representaria, não somente uma forma de a China projetar seu Poder Marítimo, mas também exercer o controle das principais rotas comerciais e LCM no MSC e usufruir das possíveis reservas de recursos naturais presentes na área, principalmente nas ilhas Spratly, podendo, até mesmo, garantir sua autossuficiência energética.

Mantendo a linha de raciocínio e lembrando a citação de Ribeiro (2010) feita no capítulo três, na qual diz que “toda a estratégia serve para uma política”, é importante destacar que os EUA alcançaram seus objetivos sem jamais abandonar as premissas estabelecidas pela conjuntura política mundial. Dessa forma, traçando um paralelo, faz sentido dizer que, na busca pelos seus interesses, a China, em qualquer que seja sua estratégia de Estado, em que pese as críticas da comunidade internacional às reivindicações chinesas no MSC e a construção de ilhas artificiais nos rochedos do arquipélago Spratly, também não deverá abandonar a conjuntura política no cenário mundial.

Diante do estudo realizado, apresenta-se como oportunidade de pesquisa futuras, a verificação do estabelecimento de outros triângulos estratégicos com vértices distintos que poderiam, de alguma forma, influenciar a projeção do Poder Marítimo chinês no MSC.

REFERÊNCIAS

BECKMAN, Robert. *Geopolitics, International Law and the South China Sea. In: 2012 Tokyo Plenary Meeting: trilateral commission*. Relatório de Conferência. Tóquio, 2012. Disponível em: <<http://cil.nus.edu.sg/wp/wp-content/uploads/2012/04/Beckman-Geopolitics-Intl-Law-SCS-Tokyo-21-April-2012-final-rev.pdf>>. Acesso em: 17 de abril de 2018.

BLASKO, Dennis J. *The 2015 Chinese defense white paper on strategy in perspective: maritime missions require a change in the PLA mindset*. *China Brief*, v. 15: 3-7, 2015. Disponível em: <http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=43974&cHash=d67db88687507367b668f71cd4199603#.V2a8MRLXG>. Acesso em: 21 de abril de 2018.

CHENG, Dean. *Sea Power and the Chinese State: China's Maritime Ambitions. Backounder, Ásia*, p.1-12, jul. 2011. Published by The Heritage Foundation. Disponível em: <<http://www.heritage.org/asia/report/sea-power-and-the-chinese-state-chinas-maritime-ambitions>>. Acesso em: 17 de maio de 2018.

CHINA. *China's military strategy*. Beijing, CN: State Council Information Office of the People's Republic of China, 2015.

CNOOC. *China National Offshore Oil Company*. Site oficial. Disponível em: <<http://www.cnooc.com.cn/col/col6141/index.html>>. Acesso em: 30 de abril de 2018

COLE, Bernard D. *The history of the twenty-first-century Chinese navy*. *Naval War College Review*, Newport v. 67, n. 3, p. 43-62, 2014. Disponível em: <<https://www.usnwc.edu/getattachment/5c20e42d-5309-4644-8bf7-ea7932f99a49/The-History-of-the-Twenty-First-Century-Chinese-Na.aspx>>. Acesso em: 23 de abril de 2018.

COUTHOU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de estratégia*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra, 2010. 776 p.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-305 - Doutrina Militar Naval (DMN). Brasília, 2017.

EMMANUEL, Yujuico. *The real story behind the South China Sea dispute*. LSE Ideas - Southeast Asia International Affairs Programme, 2011.

HARTNETT, Daniel. *The father of the modern chinese navy - Liu Huaqing*. Center for International Maritime Security. CIMSEC. 2014. Disponível em: <<http://cimsec.org/fathermodern-chinese-navy-liu-huaqing/13291>>. Acesso em: 22 de abril de 2018.

HOLMES, James R.; YOSHIHARA, Toshi. *Chinese naval strategy in the 21st century*. Nova Iorque: Routledge, 2009. 192 p.

JASH, Amrita. *China in the Indian Ocean: strategic interests and policies*. Nova Deli, p. 1-15, 2015. Disponível em: <http://www.academia.edu/10963929/CHINA_IN_THE_INDIAN_OCEAN_STRATEGIC_INTERESTS_AND_POLICIES>. Acesso em: 28 de abril de 2018.

LI, Nan. *The evolution of China's naval strategy and capabilities: from "near coast" and "near seas" to "far seas"*. *Asian Security*. Nova Iorque, v. 5, n. 2, p. 144-169, 2009. Disponível em:

<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjL_tj35dfNAhVGCpAKHXFJAKsQFggeMAA&url=http%3A%2F%2Fkms2.isn.ethz.ch%2Fserviceengine%2Ffiles%2FESDP%2F144145%2Fchaptersection_singledocument%2Fcf0bd719-7692-443f-bfa656a9e7ec3a7a%2Fen%2FChapter%2B5.pdf&usg=AFQjCNFmO4ZnUhqN7B52u7YQf6-ZAQvxww&sig2=CJIDXZ_ywD7Qo7yv8Gku6g>. Acesso em: 05 de maio de 2018.

LISS, Carolin. *The Privatisation of Maritime Security: - Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?* Asia Research Center, Áustralia, n. 11, p.1-27, fev. 2007. Disponível em: <[The Privatisation of Maritime Security- Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?](#)>. Acesso em: 15 de maio de 2018.

MAHAN, Alfred Thayer, *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Company, 1980. 557 p.

MARTINS, Cosma C. B. *O Direito do Mar: convenção de Montego Bay e a Constituição Federal de 1988*. 2015. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/35312/o-direito-do-mar-convencao-de-montego-bay-e-a-constituicao-federal-de-1988>>. Acesso em: 17 de maio de 2018.

McDEVITT, Michael. *China's far sea's navy: the implications of the "open seas protection" mission. A paper for the "China as a maritime power" conference*, Airlington, 2016. Disponível em: <https://www.cna.org/cna_files/pdf/China-Far-Seas-Navy.pdf>. Acesso em: 06 de maio de 2018.

MELLO, Leonel Itaussu Almeida. *Geopolítica do poder terrestre revista*. Lua Nova: Revista de Cultura e Política, São Paulo, v. 34, p.55-69, 1994. Quadrimestral. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=f44pmLV6sTMC&pg=PA68&lpg=PA68&dq=o+que+é+o+triangulo+de+mahan&source=bl&ots=sqC-lcGRBS&sig=NnFmDIPL9cg8g0PZlIjzCyi_uM0&hl=pt-R&sa=X&ved=0ahUKEwjtp-6ezNjSAhXrhVQKHx1DC5AQ6AEIPjAE#v=onepage&q=triângulo&f=false>. Acesso em: 04 de abril de 2018.

MINISTRY OF NATIONAL DEFENSE THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. Disponível em: <<http://eng.mod.gov.cn/>>. Acesso em: 13 de maio de 2018.

MORAES, Rodrigo F. *A ascensão naval chinesa e as disputas territoriais marítimas no leste asiático*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2058_sumex.pdf>. Acesso em: 03 de junho de 2018.

OECD – *Better Policies for better lives*. Sítio oficial. Disponível em <<http://www.oecd.org/about/>>. Acesso em: 22 de maio de 2018.

OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE. *A modern Navy with chinese characteristics. The People's Liberation Army Navy*, Senior Intelligence Officer – China, 2009. Disponível em: <<https://fas.org/irp/agency/oni/pla-navy.pdf>>. Acesso em: 17 de maio de 2018.

OLIVEIRA, H. A. *O Significado da volta de Hong Kong para a China*. China em Estudo, São Paulo, v. 4, p. 25-42, 1998.

PEDROZO, Raul (Pete). *China versus Vietnam: An Analysis of the Competing Claims in the South China Sea. A CNA Occasional Paper*, Arlington, VA, ago. 2014. Disponível em: <<https://southeastasiansea.files.wordpress.com/2014/08/china-versus-vietnam-an-analysis-ofthe-competing-claims-in-the-south-china-sea.pdf>>. Acesso em: 05 de maio de 2018.

PEYREFITTE, Alain. Quando a China despertar o mundo tremerá. Parceria A. M. Pereira. 1979. 656 p.

PINOTTI, Talita de Mello. *As Relações entre China e Vietnã no Mar do Sul da China: Perspectiva Asiática de Análise*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2015. Disponível em <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/131649>>. Acesso em 11 de outubro de 2016.

RIBEIRO, Antônio M. F. Silva. *Mahan e as marinhas como instrumento político*. Atas do XI Simpósio de História Marítima, Revista Militar, Lisboa, Academia de Marinha, 2010. Disponível em: <www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=569>. Acesso em: 07 de abril de 2018.

ROEDEL, Cezar Cauduro. *Águas Conflituosas, Águas perigosas: a disputa Sino-Americana no Mar do Sul da China*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre: 2012. Disponível em <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/67475/000873219.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 19 de maio de 2018.

ROSENBERG, David. *Governing the South China Sea: from freedom of the seas to ocean enclosure movements. Harvard Asia Quarterly*. v.12, n.4 2011. Disponível em: <[http://www.southchinasea.org/files/2013/02/Governing The South China Sea.pdf](http://www.southchinasea.org/files/2013/02/Governing%20The%20South%20China%20Sea.pdf)> Acesso em: 05 de maio de 2018.

SALEEM, Omar. *The Spratly Islands Dispute: China Defines the New Millennium*. American University International Law Review , no. 3. 2000. Pág. 527-582.

SANTIAGO, Emerson. *Hong Kong*. InfoEscola – Navegando e Aprendendo. 2012. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/asia/hong-kong/>>. Acesso em: 20 de maio de 2018.

SCHOLVIN, Sören; BURILKOV, Alexander. *Geografia e o Potencial Marítimo de China e Irã*. Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais, Rio Grande do Sul, v. 2, n. 4, p.231-246. 2013. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/austral/article/viewFile/37710/26983>>. Acesso em: 21 de maio de 2018.

SNYDER, Scott. *The South China Sea Dispute: Prospects for Preventive Diplomacy*, Relatório especial n° 18, ago 1996. Disponível em: <<http://www.usip.org/publications/the-south-china-sea-dispute-prospects-preventive-diplomacy>>. Acesso: 24 de abril de 2018.

TOSTA, Octávio. *Teorias geopolíticas*. 1 ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984. 103 p.

U.S. Energy Information Administration (EIA). *Region Topics: South China Sea*, 2013. Disponível em: <<https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=SCS>>. Acesso em: 24 de abril de 2018.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. *A teoria do Poder Marítimo de Mahan: Uma análise crítica à luz de autores contemporâneos*. Escola Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p.223-260, jan. 2015. Semestre. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/182/0>>. Acesso em: 08 de abril de 2018.

XIAOYAN, Wu. *China's "Sea Power Nation" Strategy*. Asia Paper, China, p.1-28, jun. 2014. Institute for Security and Development Policy. Disponível em: <<http://isdpc.org.au/content/uploads/publications/2014-wu-chinas-sea-power-nation-strategy.pdf>>. Acesso em: 22 de maio de 2018.