

Protagonismo Chinês No Mar Meridional

The Chinese protagonism in the South Sea

Jaiara Alane Silva de Araújo¹

Lucas Mondin Scherer²

Danilo Rodrigues Reis Junior³

RESUMO

A questão marítima apresenta-se como ferramenta substancial para o desenvolvimento das nações, uma vez que a aproximação entre as partes envolvidas pode gerar avanços econômicos, políticos e até socioculturais. Dessa forma, o presente artigo analisa como o protagonismo chinês vem ocorrendo no Mar Meridional, em relação as demais nações em seu entorno. Assim, o trecho configura-se como importante rota marítima para o comércio internacional e especula-se que possua grandes reservas de recursos naturais e energéticos, o que tem despertado o interesse do Governo chinês e de países limítrofes em disputar a região. Nesse sentido, a metodologia utilizada na análise foi a abordagem qualitativa e pesquisa bibliográfica com auxílio da Teoria Realista de Hans Joachim Morgenthau. Depreende-se, portanto, que a República Popular da China (RPC) tem investido paulatinamente na modernização militar naval e na construção de ilhas artificiais para reafirmar sua atuação no Mar Meridional, de modo que a China tem tentado demonstrar, ampliar e manter seu poder na região, proporcionando desvantagens para os demais os territórios, conforme as alegações da Teoria Realista de Morgenthau.

Palavras-chave: Mar Meridional. Protagonismo chinês. Instabilidade no MSCh.

ABSTRACT

The maritime issue presents itself as a substantial tool for the development of nations, since the rapprochement between the parties involved can generate economic, political and even sociocultural advances. Thus, the present article analyzes how the Chinese protagonism occurred in the South Sea, in relation to the other nations around it. Thus, the stretch is an important sea route for international trade and it is speculated that it has large reserves of natural and energy resources, which has aroused the interest of the Chinese Government and neighboring countries in disputing the region. In this sense, the methodology used in the analysis was the qualitative approach and bibliographical research with emphasis on Morgenthau's Realist Theory. Therefore, it appears that the People's Republic of China (PRC) has gradually invested in naval military modernization and the construction of artificial islands to reaffirm its role in the South Sea, so that the PRC

¹Concluinte em Relações Internacionais pela Universidade Potiguar. E-mail: jaiaraaraujos@gmail.com.

²Graduado em Relações Internacionais pela Universidade Potiguar e Mestrando em Direito das Relações Internacionais pela *Universidad de la Empresa*. lucas.mondin@hotmail.com

³Coordenador do curso de Relações Internacionais da Universidade Potiguar. E-mail: daniloreisri@gmail.com

has been trying to demonstrate, expand and maintain its power, providing disadvantages for the territories, according to Hans Morgenthau's Realistic Theory.

Keywords: South Sea. Chinese protagonism. Instability in MSCh.

INTRODUÇÃO

O mar sempre foi ferramenta essencial para o desenvolvimento da vida humana, o que torna imprescindível estudar os desdobramentos que o cercam, uma vez que é centro do comércio internacional e favorece as dinâmicas de trocas de mercadorias entre as nações. Diante disso, percebe-se que o domínio territorial marítimo é questão crucial para a estabilidade entre os Estados, por isso têm crescido as demandas territoriais marítimas (HECK, 2012). Uma das disputas mais acirradas do século XXI ocorre no Mar Meridional, em que o crescimento econômico progressivo da China tem acelerado a busca por recursos naturais e fortalecido as atividades militares na localidade (SANTORO, 2016).

O “Mar Meridional” também conhecido como Mar do Sul da China (MSCh) cobre uma área de aproximadamente 8000.000 quilômetros quadrados no Oceano Pacífico, que por sua vez é banhado por nove países. Acrescente-se que a região possui diversas ilhas, localizadas principalmente nos arquipélagos de *Parecel* e *Spratly* (ROEDEL et al., 2012). O Mar Meridional está localizado entre os oceanos Pacífico e Índico, caracteriza-se como considerável itinerário para o comércio internacional, uma vez que em seu trecho trafega mais da metade da tonelagem da frota do mercado mundial e um terço do volume de comércio marítimo global. Dispõe também de recursos naturais e minerais economicamente valorizados pelo comércio. A zona transformou-se em uma área geopoliticamente estratégica e que tem sido palco de diversas disputas territoriais (PINOTTI, 2015a).

Os limites territoriais do Mar do Sul da China são reivindicados pela própria China, maior potência mundial em atuação na região, mas também por países lindeiros ou limítrofes, que são os oito Estados que reivindicam a soberania sobre os territórios e/ou Zona Econômica Exclusiva (ZEE), instituída para definir um conjunto de regras, direitos e deveres por meio da CNUDM (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar), no Mar do Sul da China (MSCh) ou Mar Meridional, área localizada entre o Oceano Pacífico e Índico: Brunei, Filipinas, Indonésia, Malásia, RPC, Singapura, Taiwan e Vietnã (MONTEIRO, 2017). Esses países, se alinham aos Estados Unidos, que apesar de não reivindicar parte

marítima, defende a livre circulação de navegação e tenta frear a expansão da RPC (SILVA, 2017).

Assim, estimulada pelo crescimento econômico, a China tem assumido o papel de protagonista no Leste Asiático, visando manter o equilíbrio geopolítico em seu entorno. Para isso, tem buscado aumentar a interdependência econômica dos seus vizinhos com intuito de afastar o alinhamento entre eles e possíveis atores externos, de modo que garanta a convergência de forças a seu favor (NOVAES, 2012).

Com propósito de evitar conflito e contribuir para manutenção da paz e justiça entre os povos, a Organização das Nações Unidas (ONU)⁴ buscou, por meio da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)⁵ regulamentar as delimitações das áreas territoriais marítimas, a saber, definiu que a Zona Contígua, estende-se até 24 milhas marítimas, enquanto o Mar Territorial expande-se até 12 milhas marítimas (SOUZA, 2001) e a Zona Econômica Exclusiva, situa-se além do mar territorial estendendo-se até 200 milhas marítimas deste (MONTEIRO, 2017), além disso, definiu outras nomenclaturas e definições (MENEZES, 2015). Todavia, apesar desses esforços ainda há diversas contestações territoriais marítimas, por exemplo, sobre regiões no MSCh que preocupam a estabilidade regional, bem como o cenário internacional, o que fez aumentar as tensões entre os países envolvidos nos pleitos (PINOTTI, 2015a).

São oito os Estados que reivindicam partes do Mar Meridional: Brunei, Filipinas, Indonésia, Malásia, RPC, Singapura, Taiwan e Vietnã. A China reclama a totalidade do Mar Meridional alegando direito histórico e tendo como base a chamada linha de nove traços, que foi fundamentada em uma antiga reivindicação territorial chinesa conhecida como linha de onze traços, criada pelo governo Kuomintang em 1947. O documento é a base das reivindicações chinesas atuais (BAKER; ZHANG, 2012). A partir dessa percepção, o país tem investido gradualmente não apenas na construção de ilhas artificiais para proteger suas

⁴A Organização das Nações Unidas foi estabelecida por meio da Carta das Nações Unidas de 1945 em São Francisco. Entre os principais propósitos da instituição encontra-se a manutenção da paz, o desenvolvimento de relações amistosas e a cooperação internacional entre os países (SARDENBERG, 2013). Disponível em: <<http://funag.gov.br/loja/download/1045-o-brasil-e-as-nacoes-unidas.pdf>>. Acesso em: 20 mai. 2018.

⁵A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi instituída pela ONU em 1982, em Montego Bay, com intuito de solucionar controvérsias sobre as delimitações marítimas. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 26 mai. 2018.

delimitações, mas também na modernização das Forças Armadas e Navais, sendo esse o segundo maior orçamento de defesa do mundo para manter sua crescente atuação ao longo do estreito.

Para entender o avanço marítimo chinês, será apresentado um breve histórico sobre o desenvolvimento marítimo do país, em que se percebe na Dinastia Ming (1368-1644), um período de diminuição nos investimentos navais, cuja centralização dos recursos é dedicada ao âmbito religioso, filosófico e político. Nesse meio tempo, houve abertura de rotas comerciais, por exemplo, na costa da África e, mesmo assim, o período é considerado de estagnação, levando-se em consideração o tradicional projeto marítimo chinês.

A retomada de investimentos marítimos navais pelo Governo chinês ocorre somente no século XX com a ascensão de Mao Tsé-Tung, em 1949. Desde então o país tem se comprometido em expandir seu poder naval, intensificando através deste as disputas territoriais marítimas regionais e confirmando a preocupação de atores exógenos na região para conter o país; pois os desdobramentos domésticos transbordam para o cenário internacional, levando a maior potência mundial, os Estados Unidos, a intervir no prolongamento do Mar Meridional e apoiar atores lindeiros (SILVA, 2017).

Em certa medida, a RPC tem moldado o Leste Asiático para atender a seus interesses e, a partir da década de 1990, aumentou, consideravelmente, os investimentos em gastos militares superando os investimentos de Taiwan e outras regiões costeiras no mesmo setor. E, apesar de não superar os investimentos dos Estados Unidos, tem transformado o *status quo* da nação gradualmente. As dinâmicas geopolíticas que transcorrem no Leste Asiático podem se transformar em conflitos futuros, principalmente, porque a maior potência mundial age nas proximidades em defesa dos países lindeiros e na proteção da região para livre circulação de navegação. Mas, mesmo assim, não tem impedido que a China se desenvolva economicamente e militarmente (MORAES, 2015).

Com isso, a República Popular da China, instituída em 1949 por Mao Tse-Tung, tem investido na construção de infraestruturas, energia, telecomunicações e outros empreendimentos, por meio da estruturação da Nova Rota da Seda, de modo que, além de conectar o país com o ocidente e o oriente, torne as regiões lindeiras dependentes, buscando assim, destaque no âmbito regional (SHANG, 2018) e

diminuindo a interdependências desses países com o grande rival chinês, os Estados Unidos (EUA) (LIY, 2015).

Uma das formas de compreender os acontecimentos em torno das disputas no Mar do Sul da China, é utilizar-se de uma das teorias elaboradas dentro dos estudos de Relações Internacionais, a saber, o realismo de Morgenthau, pode servir de orientação para compreender como o protagonismo chinês no Mar Meridional vem acontecendo, o que revela uma constante luta pelo poder, por parte dos Estados. A teoria assevera, que há uma luta constante pelo poder, de modo que todas as ações coadunem para alterar ou manter o poder, para tal pode se utilizar de algumas ferramentas como deixar os demais países em desvantagens, posicionamento adotado pela China ao longo de sua trajetória na região.

Diante do exposto, o artigo é construído mediante pesquisa qualitativa, baseando-se na análise de livros, artigos, revistas e sites voltados para o estudo da China no âmbito regional e internacional, bem como em convenções voltadas para regulamentação do mar, além da utilização da Teoria Realista de Hans Morgenthau, na tentativa de sistematizar as ocorrências no MSCh de modo mais pragmático. O presente trabalho buscou realizar uma análise descritiva sobre o protagonismo da China no Mar Meridional. Para atingir este objetivo, foi necessário percorrer, mesmo que de forma breve, por conceitos e fatores históricos que demonstrasse como o país vem construindo certa consolidação na região, ou seja, como China tem demonstrado poder ao longo dos anos, sobretudo, com a construção da Nova Rota da Seda.

Um dos conceitos abordados que possui extrema relevância é entender que Pequim investe gradualmente no setor naval, o que possibilita cada vez mais o aperfeiçoamento do país no setor marítimo. Outra temática levantada foi a questão sobre segurança internacional, uma vez que para entender que os conflitos regionais geram instabilidades e voltam à atenção para segurança marítima. O objetivo geral do artigo, é demonstrar como a China tem investido nas redondezas do Mar Meridional para garantir sua atuação como protagonista na região, seja através da construção de ilhas artificiais ou da modernização naval chinesa. Fato é que o país tem conseguido exercer poder como grande potência e tem deixado as demais nações em desvantagem.

Em vista disso, o artigo divide-se em duas seções: na primeira seção apresentar-se-á uma breve contextualização histórica do desenvolvimento marítimo

chinês para compreender como a questão naval passa a ser de extrema relevância para o desenvolvimento da China, que a utiliza como meio de proteção e incremento nacional (MORAES, 2015); a segunda seção trará tanto os desdobramentos regionais quanto dos desdobramentos internacionais no MSCh (ROEDEL, 2012), além disso, buscar-se-á expor uma breve análise a respeito do investimento naval chinês e a construção da Nova Rota da Seda como reafirmação da RPC na extensão. Ademais, tem-se, que a conjuntura no Mar Meridional pode ser percebida pela teoria realista de Hans Morgenthau, uma vez que as nações estariam em busca de poder, e a China deixa as regiões lindeiras em desvantagens.

BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E A EXPANSÃO MARÍTIMA CHINESA

O desenvolvimento marítimo chinês inicia-se desde os primeiros milênios entre os séculos 1 e 3 d.C., este processo é impulsionado pelo advento de novas técnicas de navegação, que permitiram acesso a novos instrumentos, melhorando as condições náuticas e dando início à expansão marítima chinesa (OLIVEIRA, 2013). *A posteriori* continuaram-se os investimentos navais durante as dinastias Song (960-1279), Yang (1279-1368) e de certa forma na Dinastia Ming (1368-1644), mesmo que em menor grau. Pode-se afirmar que os imperadores foram figuras essenciais na expansão marítima chinesa.

A China alega ter direito histórico sobre o Mar Meridional, uma vez que a região foi intensamente utilizada como rota marítima desde meados do século XV pelo governo como percurso para chegar ao que atualmente é conhecido como Vietnã e Tailândia e em outros reinos da região do Sudeste Asiático. O objetivo das navegações era distribuir as mercadorias chinesas, como é o caso das especiarias. Porém, não havia delimitações que guiassem as nações sobre as áreas de acesso, por isso, com o passar dos anos, houve a necessidade de legitimar a região territorial marítima para facilitar as práticas comerciais.

A regulamentação marítima só se tornou possível devido à atuação da ONU como instituição que se comprometeu a regulamentar os espaços marítimos (MENEZES, 2015). O estabelecimento da CNUDM aconteceu em 1982 em oposição

à concepção de utilização do oceano como “bem comum”⁶ pela sociedade internacional, mas só entrou em vigor, em 1994. Entre as várias propostas abordadas, estipulou-se a delimitação do mar territorial em 12 milhas náuticas, o equivalente a aproximadamente 22 quilômetros e em 200 milhas náuticas para exploração livre na chamada ZEE (MELLO, 2001).

Mesmo após a normatização dos estreitos, vários países pertencentes às regiões próximas ao MSCh estão insatisfeitos com a demarcação estipulada e seguem reivindicando porções territoriais (BAKER; ZHANG, 2012). Pode-se observar na Figura 1 que a linha de nove traços, reivindicada pela China, fecha praticamente todo o entorno do Mar Meridional, mas vale salientar que o Governo chinês eliminou duas linhas logo após a fundação da República Popular da China em 1949, para mitigar os conflitos com os países vizinhos (PINOTTI, 2015a).

O novo mapa foi pouco contestado na época, provavelmente, porque os países limítrofes tinham a atenção voltada para os movimentos de independência. Contudo, Pequim não reivindicou oficialmente a linha de nove traços como fronteira incontestável, logo não é reconhecida internacionalmente, o que não intimida o país a utilizar seu poderio militar naval para tentar dominar a área contestada (BAKER; ZHANG, 2012)

Figura 1 - Linha de nove traços



Fonte: BAKER; ZHANG, 2012.

⁶“*Res communes*” pode ser entendido como “bem comum” da Humanidade. (CASOLA, 2016). Disponível em: <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-6b87df8d-2508-4924-b1e3-a6ed54320556/c/Maria_Casola.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2018.

Além disso, o país recebeu influência de fatores externos ao Governo chinês (SILVA, 2017) quando foi invadido durante as dinastias supracitadas, em particular durante a dinastia Ming, e acabou assimilando muitos costumes dos povos invasores. Isso tornou o ambiente diversificado e complexo, e o obrigou a pensar em formas de defesas (JUNG; FILHO; BORGES, 2017).

A crescente presença desses povos no litoral chinês possibilitou o desenvolvimento da região e criou condições para o governo investir na busca de novas rotas comerciais, além de impulsionar o avanço tecnológico das embarcações chinesas. Vale acrescentar, que durante a dinastia Ming há uma diminuição de investimentos no poder naval, mas após esse período a China retoma os investimentos e projeta o poder marítimo para defender suas regiões e desenvolver a economia marítima e naval. Para atingir esses objetivos e reafirmar sua atuação no MSCh, o país teve que ser ofensivo e participar de conflitos – bélicos, inclusive – em algumas ocasiões (SILVA, 2017), bem como repensar em uma estratégia para manter o poder regional, entre as novas estratégias adotadas pela China, tem-se o investimento chinês na recriação da Nova Rota da Seda, como ponto crucial para manter-se protagonista e deixar os demais em desvantagens (SHANG, 2018).

Durante a década de 1990, a China começa a alocar recursos para defesa nacional e aumenta os gastos militares, visando, proteger-se dos demais Estados. E a partir de 2006, quando o país já detém, a segunda posição no *ranking* de nações que investem no setor militar começa, concomitantemente, a direcionar os investimentos para o setor aéreo e naval. Essa mudança, indica o quanto a RPC passa a priorizar o desenvolvimento naval como meio de proteção e incremento nacional (MORAES, 2015). A Tabela 1 mostra o panorama de modernização de aeronaves entre os anos de 1996 a 2012, nela pode-se depreender, que houve um aumento considerável em gastos com equipamentos militares voltados para o poder naval. E mesmo que não supere os investimentos dos EUA, é evidente que há um crescimento (MORAES, 2015).

Tabela 1 - Número de aeronaves de caça na Força Aérea e na aviação naval chinesa

Ano	Nacionais	Importadas ou traduzidas sob licença	% de nacionais
1996	270	2.909	9
2000	552	2.504	18
2004	793	1.976	29
2008	732	909	45
2012	862	795	52

Fonte: Tabela elaborada pelos autores, de acordo com o modelo de Moraes (2015).

Ao longo das últimas décadas, é inegável que a China tem investido na modernização militar naval, uma das primeiras mudanças do país foi substituir as frotas de embarcações antigas por embarcações mais efetivas que consigam reagir contra navios nucleares. O país já tem a sua disposição submarinos de ataque, mísseis de balísticos antinavios e antiaéreos de ataque, fragatas, *destróieres* e Corvetas para se defender em caso de invasão. Percebe-se que RPC vem construindo um arsenal moderno desde a década de 1990 para garantir sua atuação no entorno do Mar Meridional (MACHADO, 2016).

Dessa forma, não é apenas o comércio externo que tem relevância para Pequim, a capital também possui grande interesse em modernizar a força naval para facilitar o escoamento de petróleo e gás, construindo não apenas redes de dutos terrestres, mas também portos e infraestruturas do Mar do Sul da China até o Oriente Médio, que inicialmente servirão para reabastecimento, mas que futuramente poderão se transformar em bases militares (MACHADO, 2016). Ainda de acordo com Machado (2016), a China tenta formar um “Cordão de Pérolas”⁷, ou seja, constrói bases de apoio em volta do mar em questão de modo que garanta o fluxo comercial e controle os recursos encontrados na localidade.

DESDOBRAMENTOS REGIONAIS E INTERNACIONAIS NO MAR DO SUL DA CHINA

De acordo com Beckman (2012), o Mar do Sul da China, é considerado um mar semifechado que forma ao seu redor uma espécie de “U”. Ele é envolto pela China, Vietnã, Malásia, Cingapura, Indonésia, Brunei, Tailândia, Filipinas e Taiwan,

⁷O termo não é utilizado oficialmente pelo Governo chinês, mas sim EUA na tentativa de assustar os países vizinhos e incentivá-los a intensificar os gastos em defesa para se defender da China (MACHADO, 2016). Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/ConjunturaAustral/article/view/59300>>. Acesso em: 27 mai. 2018.

estendendo-se por aproximadamente 3,5 milhões de quilômetros quadrados, o Mar Meridional é uma rota marítima fundamental para o comércio internacional pela importância do fluxo comercial realizado em sua extensão. Além disso, especula-se que a dimensão abrigue grandes reservas de petróleo e gás, o que tem aumentado as reivindicações na região.

As principais disputas no MSCh são pelo domínio das ilhas de *Spratly* e *Paracel*⁸, nelas encontram-se enormes riquezas econômicas reconhecidas internacionalmente. A Figura 2 mostra a localização dos arquipélagos e como eles são estratégicos para o fluxo internacional de mercadorias. Por esses fatores, a região torna-se, extremamente volátil e propícia ao surgimento de conflitos, já que desperta interesses regionais e mundiais (ROEDEL, 2012).

Figura 2 - Arquipélagos *Spratly* e *Paracel*



Fonte: FAKHOURY, 2019.

A Agência de Energia Americana (EIA, em inglês) estimou que pode existir cerca de 11 bilhões de barris de petróleo e 190 trilhões de metros cúbicos de gás, que embora não se possam precisar a quantidade exata, despertou o interesse dos países limítrofes e atores exógenos em controlar as áreas. Outra agência capacitada em estimar reservas, a *Chinese National Offshore Oil Company* (CNOOC),

⁸*Paracel* e *Spratly* são arquipélagos de ilhas consideradas pontos estratégicos por possuir grande fluxo comercial e a reservas naturais, especialmente de hidrocarbonetos e gás natural (ROEDEL, 2012). Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/67475>>. Acesso em: 26 mai. 2018.

contabilizou no ano de 2012 a existência de 125 bilhões de barris de petróleo, aproximadamente, e 500 trilhões de metros cúbicos de gás no MSCh (PINOTTI, 2015a).

Dentro da área reivindicada pela China, encontram-se partes das ilhas de *Spratly* e *Paracel*, o país alega que descobriu a região, portanto, tem direito sobre ela. Além disso, justifica que possui indícios que corroboram com a dinastia *Han* do século II a.C., e que o governo regulamenta a região desde a dinastia Tang no século IX. Entretanto, esses fatores se chocam com a reivindicação histórica do Vietnã sobre as mesmas regiões.

O MSCh simboliza um “escudo natural” para o ingresso ao território chinês, por isso busca transformar algumas regiões em pontos estratégicos, como é o caso das regiões costeiras de Guangxi e Guandong no sudeste do país. Essas áreas são desenvolvidas e conectam regiões estratégicas para integração nacional chinesa, por exemplo, conectam Hong Kong e Taiwan, cuja interação entre elas é de extrema relevância para o cenário doméstico e externo (PINOTTI, 2015a).

O MSCh tem despertado interesse nos últimos tempos de diversas nações por estar localizado em uma região relevante para a comercialização de mercadorias e passagem de embarcações. Motivados pela relevância estratégica da região, os países chegam a entrar em conflito pela dominação do estreito. A realização de acordos regionais ou até internacionais, são fundamentais para evitar conflitos, pode-se citar dois exemplos no âmbito do direito internacional que possuem grande participação sobre essas questões, é o caso do CNUDM e da Declaração de Conduta das Partes no Mar do Sul da China (DOC), o documento convencionou o comportamento das partes assinantes e não apresenta caráter jurídico (PEREIRA, 2004), elaboradas pela RPC juntamente com a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)⁹ (PINOTTI, 2015b).

Os diversos atores envolvidos reivindicam muitas vezes partes semelhantes, mas por diferentes motivos. Contudo, o foco do artigo é demonstrar o protagonismo chinês na região, para isso, é notório observar o envolvimento do país em conflitos para garantir a posse do Mar Meridional, a saber, desde a década de 1973 a RPC se

⁹ASEAN surge em 1967 tendo como líder a Tailândia o objetivo da associação é assegurar estabilidade política e desenvolver a região seja de economicamente, socialmente ou culturalmente (PINOTTI, 2015b). Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/131649/000976791.pdf?sequence=1>> Acesso em: 02 mai. 2018.

envolve em conflitos diretos, principalmente com o Vietnã, que reivindicam juntas a totalidade dos arquipélagos de *Paracel* e *Spratly* e com a mesma justificativa (PINOTTI, 2015b).

Durante a década de 1990 ocorreram cerca de 10 confrontos marítimos, em que a China saiu vencedora em todos. Esses acontecimentos, não chegaram a causar alarde internacional, mas de fato houve interceptação de navios vietnamitas e filipinos nesse período, gerando um incômodo diplomático entre as nações. Fica evidente que o investimento chinês, mesmo que gradativo, permite a ascensão chinesa na região. Alguns autores afirmam ainda que o MSCh tem se transformado no que denominou-se de “*glacis*”¹⁰, uma espécie de proteção militarizada marítima para conter os avanços de países, ou seja, uma zona de influência chinesa no Leste Asiático, na qual se investe potencialmente em tecnologia militar para minar os adversários (ROEDEL, 2012).

No que tange às questões de política externa no Mar Meridional, o comportamento nacional chinês versa entre se impor perante os atores interessados na extensão, bem como em projetar uma imagem de “potência responsável”¹¹ no âmbito internacional. Na realidade, essa é uma das estratégias adotadas pelo Governo chinês para conseguir mitigar as disparidades com os países limítrofes que tem se apoiado nos Estados Unidos para evitar seus avanços, o intuito é tentar cooperação com os vizinhos (PINOTTI, 2015a).

Há, inclusive, uma série de instrumentos legais domésticos que visam adequar-se às Convenções, como aconteceu com a assinatura da CNUDM ou DOC. Não obstante, a política externa chinesa não se deteve, o intuito é se transformarem “responsável efetivo”, para tal, busca ser ativa nos arquipélagos desejados, o que reforça sua presença no Mar Meridional. Associado a isso, encontra-se o quesito econômico, que tem favorecido o crescimento e desenvolvimento chinês, com isso tem ampliado os investimentos na modernização da marinha chinesa (PINOTTI, 2015a).

¹⁰Pode-se entender por “*glacis*” a construção de uma barreira militarizada para evitar aproximação do inimigo. (ROEDEL, 2012). Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/67475>>; Acesso em: 26 mai. 2018.

¹¹Para a autora, a ideia de “potência responsável” é uma tentativa chinesa de reforçar sua imagem como um país participativo no âmbito internacional, por exemplo, ratificando Convenções (PINOTTI, 2015a). Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/131649/000976791.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 02 mai. 2018.

Os Estados Unidos (EUA) são uma das grandes potências mundiais, que embora, não possuam e nem reivindique direito jurídico sobre partes do Mar do Sul da China, configura-se como um importante ator nas dinâmicas marítimas, uma vez que se alinha com os países limítrofes e tenta manter a região em equilíbrio (PINOTTI, 2015a). Apesar disso, a RPC não recua e utiliza-se da estratégia de repolho¹² para interceptar navios nas proximidades da região de interesse. A técnica divide-se em três etapas: enviar navios de pesca, em seguida navios de vigilância e por último os de guerra para as regiões disputadas. Esse estratagema tem tido sucesso quando utilizado pela China, porém quando operado pelos atores limítrofes, não alcançam o mesmo sucesso (EPOCHTIMES, 2014).

As atividades correntes chinesas no Mar Meridional já apontam que o país, seguramente, não vai acatar ser uma superpotência econômica por muito tempo sem um peso militar considerável (STUENKEL, 2018). Dentro da seara das Relações Internacionais, a teoria realista pode ser utilizada para entender como é exercido o poder de influência chinesa na região. Isso porque, o realismo trata quase, exclusivamente, das relações políticas entre os estados, seja das relações diplomáticas ou da relação militar-estratégicas (LACERDA, 2006). Assim, conforme Morgenthau, tem-se os desdobramentos nas relações internacionais uma “luta por poder” constante, desse modo, o poder como um propósito imediato, fazendo com que os países busquem articulações, que permitam se destacar perante os demais (LACERDA, 2006).

Ainda para Morgenthau, todos os acontecimentos políticos irão projetar ampliar, preservar ou demonstrar poder, uma vez que “todas as disputas por poder podem ser reduzidas em esforços para a manutenção ou a alteração da alocação desse poder”, isto, pode ocorrer, a medida, em que um Estado pode (i) distribuir benefícios ou (ii) proporcionar desvantagens aos demais integrantes dessas relações políticas (MIGUEL, 2010). No caso do Mar Meridional, a China, pelo seu poderio econômico, proporciona desvantagens para os demais países limítrofes, utilizando-se do seu *status* de grande potência regional para impor sua força militar naval (MIGUEL, 2010).

¹²O estratagema consiste em interceptar navios nas regiões chinesas, construindo um envoltório para proteger as áreas de interesse (EPOCHTIMES, 2014). Disponível em: <<https://www.epochtimes.com.br/mundo-entendeu-china-erradamente-diz-consultor-pentagono>>. Acesso em: 26 mai. 2018.

O posicionamento dos EUA não impede os chineses de se promoverem na região, a saber, em 2009, quando um *destroyer* norte-americano aproximou-se da área reivindicada pela China, não houve amedrontamento, pelo contrário, o Governo chinês enviou patrulha e interceptou o navio norte-americano aumentando as tensões diplomáticas entre os países, o que causou desconforto internacional por se tratar das duas grandes potências mundiais (EPOCHTIMES, 2014).

As disputas no Mar Meridional tem se intensificado, em razão do vazamento de fotos que comprovam a construção de ilhas artificiais por parte da China, com isso, o país projeta a criação de uma linha de defesa, mesmo após a decisão da Corte Internacional de Haia¹³ de recusar as reivindicações chinesas, os investimentos não cessam (GERALDO, 2017). Fato é que o Mar do Sul da China entre os séculos XX e XXI tem sido instável, em termos de segurança internacional, como afirma o texto abaixo:

Existe uma crucial diferença entre os séculos XX e XXI. As áreas mais contestadas do globo no último século estavam no plano terrestre europeu. Todavia, nas primeiras décadas do século XXI, o eixo demográfico e econômico da terra tem alterado significativamente para o lado oposto do fim da Eurásia, onde o espaço entre a maioria da população é majoritariamente marítimo (KAPLAN, 2011).

Em contrapartida, a República Popular da China busca expandir em diversas ramificações seus empreendimentos. Hodiernamente, sabe-se, que a construção da Nova Rota da Seda, compreende um ambicioso projeto de portos, rodovias, ferrovias e melhoramento de condições ao longo do trajeto que será construída, ou seja, haverá benefícios mútuos, mas o país por ser o financiador, terá destaque, uma vez que causa a interdependência dos demais, por meio de seus investimentos em políticas públicas (LIY, 2015). A rota tem objetivos geopolíticos claros, que se transforma em um facilitador para a influência chinesa no Mar Meridional (HENDLER; NOGUEIRA, 2016).

Esse projeto é uma das evidências factuais de que a China está empenhada em continuar desenvolvendo a política externa, baseada tanto nas questões terrestre quanto na expansão marítima. A proposta prevê investimentos de cerca de 40 bilhões de dólares, além da participação de acordos com a Ásia Central, o que

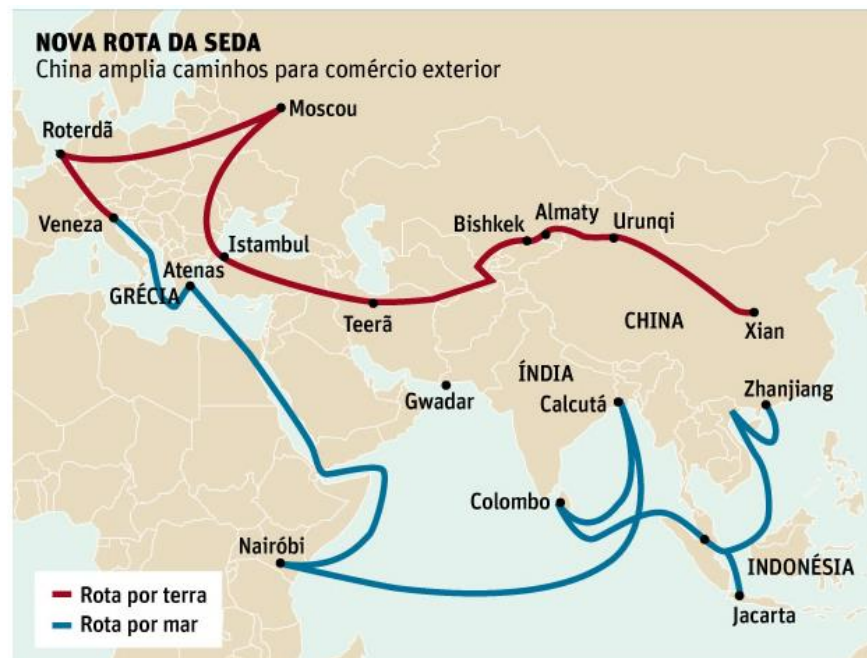
¹³A Corte Internacional de Haia foi estabelecida pela Carta da ONU como órgão principal de justiça das Nações Unidas. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/carta/>>. Acesso em: 02 mai. 2018.

facilitará a aproximação chinesa dos vizinhos diminuindo a interdependência desses com os Estados Unidos (LIY, 2015).

A Nova Rota da Seda foi apresentada por Xi Jinping em 2013, o documento foi elaborado por um conjunto de especialistas e tem como objetivo integrar Ásia, Europa e África, o intuito é criar demandas e oportunidades, ao mesmo tempo em que funciona como estratégia de cooperação entre os países envolvidos, que tem por objetivo desenvolver as regiões por meio de políticas públicas, integração financeira, infraestrutura, fluxo de mercadorias e até fluxo de pessoas (MORAES, 2015).

A Rota forma um cinturão econômico em praticamente todos os continentes do mundo, conforme Figura 2, sendo o Mar Meridional essencial para dar segmento a esse projeto, uma vez que faria ligação direta com a Europa. Na realidade, o projeto envolve ao todo 65 países de três continentes, a ideia é fazer ressurgir uma Integração Eurásia (PAUTASSO, 2016). Com um número crescente de países se tornando dependente da infraestrutura de transporte e da energia chinesa, laços econômicos mais fortes, tornarão cada vez mais oneroso, para os governos centro-asiáticos, opor-se à China (STUENKEL, 2018).

Figura 2: A Nova Rota da Seda.



Fonte: CLOVER; HORNBY (2015).

Vale ressaltar que a criação do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura e de outras formas de financiamento criadas para incentivar uma mudança de *status quo* na arquitetura financeira e também para consolidar a China perante o sistema internacional, uma vez construída a Nova Rota da Seda ficará evidente o protagonismo do país tanto no âmbito regional quanto no âmbito internacional (PAUTASSO, 2016).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa buscou realizar uma análise descritiva sobre o protagonismo da China no Mar Meridional em consonância com a teoria realista de Hans Morgenthau, para atingir tal objetivo as nações poderão agir de modo a gerar desvantagens aos seus adversários e tentar se projetar para ampliar seu poder. Desse modo, tem-se, o comportamento chinês, tem conseguido papel de destaque na do Mar Meridional, mesmo quando o embate é contra a maior potência mundial, Os Estados Unidos. Para atingir este objetivo foi necessário percorrer, mesmo que de forma breve, por conceitos e fatores históricos que demonstrasse como o país vem construindo certa consolidação na região, seja por meio da construção de ilhas artificiais, seja pelo ambicioso projeto da Nova Rota da Seda.

Um dos pontos a se perceber, são os constantes aumentos de investimento chinês no setor naval e na implementação de políticas públicas em outros países, como a que pretende com as rotas terrestres e marítimas. Apresentada essa conjuntura, a temática sobre segurança internacional vem à tona para entender que os conflitos geram instabilidades regionais e internacionais, portanto, a atenção de volta para a segurança marítima. O conceito é amplo e suas ramificações desenvolvem um papel fundamental para as nações, percebe-se a importância de se pensar em segurança marítima como fator diferencial no arranjo internacional.

Há séculos a China investe no poder naval, mesmo antes do atual interesse pela região já a utilizava e buscou desenvolver o setor marítimo como forma de proteção regional, durante o período das dinastias construiu importantes vínculos regionais e alavancou a marinha chinesa. Após o período de diminuição de investimento durante a Dinastia Ming, ressurgiu no século XX com entusiasmo em ascender e dominar as redondezas marítimas.

O país participa de Convenções que buscam delimitar áreas econômicas e territoriais e insiste que tem direito histórico no Mar Meridional, entende-se por isso que a China teve acesso àquelas regiões na antiguidade e regulamentava toda região mesmo antes de ser necessário legitimá-la. Além disso, foram-se descobrindo que a extensão é possuidora de grandes reservas naturais e minerais, como hidrocarbonetos e gás natural.

A disputa mais acirrada acontece pelas ilhas de *Paracel* e *Spratly*, que por sinal são as regiões mais frutíferas em termos econômicos e reivindicadas tanto pela China quanto pelos países limítrofes, por exemplo, o Vietnã. Ademais, no estreito trafega toneladas e mais toneladas da frota mercante mundial e um terço do volume de comércio marítimo global, transformando o país responsável por essas áreas em protagonista internacional.

Foi demonstrado que a República Popular da China vem investindo, mesmo que, paulatinamente, no desenvolvimento naval e construindo ilhas artificiais militarmente preparadas para revidar a qualquer tentativa de recuo das suas áreas, como foi exemplificado com sua atuação sobre os Estados Unidos. Mesmo sendo os E.U.A a maior potência mundial, a China não retrocedeu e mostrou que está pronta para defender seus interesses, independentes dos atores que a tentem frear. Outro exemplo do protagonismo chinês na luta para manter a região sobre seu domínio foram os casos citados que evidenciam conflitos diretos na porção e como a China conseguiu se sobressair dos conflitos.

Além da desenvoltura chinesa para manter-se progredindo militarmente na região com intuito de protegê-la, o país ainda conta com o projeto para tornar-se grande potência econômica, por meio da construção da Nova Rota da Seda. O projeto criará tanto rotas terrestres quanto rotas marítimas de modo que o protagonismo chinês tende a ascender cada vez mais e transbordar para países vizinhos, além de desenvolver-se internamente, pode cooperar com várias nações para que haja benefício mútuo, porém não igualitário, visto que a China já é uma grande potência mundial e as demais estão galgando desenvolver-se.

Apesar do acompanhamento dos desdobramentos regionais, não é possível prever todos os acontecimentos nas disputas do Mar do Sul da China, entretanto, foi possível perceber que, com o aumento de interesse na região, o país passa a tomar precauções para garantir o protagonismo regional e internacional, transformando os países dependentes em questões, como investimentos em infraestruturas, energia e

em outros setores, bem como a oferta de empréstimos, de modo que os países lindeiros ajam de acordo com a vontade chinesa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAKER, Rodger; ZHANG, Zhixing. **Opinião estrangeira: o paradoxo da estratégia naval da China.** 22 de jul. 2012. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/2012/07/22/opinioao-estrangeira-o-paradoxo-da-estrategia-naval-da-china/>>. Acesso em: 27 mai. 2018.

BECKMAN, Robert. 2012. **EAST ASIA I: geopolitics of the south china sea.** Disponível em: <http://trilateral.org/download/files/Beckman_South_China_Sea.pdf>. Acesso em 26 mar. 2017.

BRASIL, Nações Unidas do. **Carta da ONU.** 26 de junho de 1945. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/docs/carta_da_onu.pdf>. Acesso em: 27 mai. 2018.

CLOVER, Charles; HORNBY, Lucy. **Política externa chinesa busca criar uma Nova 'Rota da Seda'.** Disponível em:<<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/10/1695869-politica-externa-chinesa-busca-criar-uma-nova-estrada-da-seda.shtml>>. Acesso em: 10 de out. 2019.

CASOLA, Maria. Protecting the sea Guaranteeing quality and fruition. **Journal Of Modern Science Tom**, Itália, Bari, p.1-16, 2016.

CNUDM. Tratado multilateral nº SI, de 10 de dezembro de 1982. **A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** SI. Ed. Montego Bay, Jamaica, Promulgação pelo Brasil: DEC nº 1.530, de 22/06/1995. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 26 mai. 2018.

ANCIENT HISTORY ENCYCLPEDIA. **The Silk Road.** Disponível em: <https://www.ancient.eu/uploads/images/146.png?v=1485680513>. Acesso em: 10 de dez. 2019.

EPOCHTIMES. **O mundo entendeu a China erradamente, diz consultor do Pentágono.** 29 de nov. 2014. Disponível em: <<https://www.epochtimes.com.br/mundo-entendeu-china-erradamente-diz-consultor-pentagono>>. Acesso: em 26 mai. 2018.

FAKHOURY, Renato M. M. **As disputas marítimas no mar do sul da China: antecedentes e ações militares no século XXI.** 2019. Disponível em:<<https://www.marilia.unesp.br/Home/Extensao/observatoriodeconflitosinternacionais/v.-6-n.-1-fev.--2019---mar-do-sul-da-china.pdf>>. Acesso em: 10 de dez. 2019.

GERALDO. **Inês. Ilhas artificiais do Mar da China Meridional com hangares e radares.** 27 de mar. 2017. Disponível em:<<https://www.rtp.pt/noticias/mundo/ilhas->

artificiais-do-mar-da-china-meridional-com-hangares-e-radares_n991697>. Acesso em: 17 mai. 2018.

GASPAR, Carlos. **A China e a questão de Macau**. 2014. Centro científico e cultural de Macau. Lisboa. 2014.

HENDLER, B; NOGUEIRA I. **O Sudeste Asiático entre Estados Unidos e China: “arquipélago de economias de mercado” ou palco da competição interestatal capitalista**. Belo Horizonte. 2016. Disponível em: <http://www.cebc.com.br/sites/default/files/carta-internacional_china-se-asia_hendler_nogueira.pdf>. Acesso em: 26 mai. 2018.

HECK, Mariana. A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional**, São Paulo, p.1-27, set. 2012.

JUNG, Daiana Winter; FILHO, João Estevam dos Santos; BORGES, Mateus Schneider. **Tensões no Mar do Sul da China**. 2017. 15 f. Tese (Doutorado) - Curso de Relações Internacionais, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2017.

LACERDA, Gustavo. B. **Algumas teorias das relações internacionais: realismo, idealismo e grocianismo**. 2006. Revista Intersaberes. Paraná, p. 1-56, jan-jun. 2006.

LIY. Macarena Vidal. **As novas rotas da seda da China**: Megaprojeto pretende conectar a China com a Europa por via terrestre e marítima. Pequim. 17 de fev. 2015. El país. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2014/12/19/economia/1419009258_040938.html>. Acesso em: 26 mai. 2018.

MACHADO, Luís Rodrigo; BRANCHER, Pedro Txai; NUNES, Raul Cavedon; DUARTE, Bruno Kern. **Elementos da modernização naval chinesa**: apolítica de defesa e a doutrina naval sob a luz de seus desafios estratégicos. 2016. 16 f. Tese (Doutorado) - Curso de Relações Internacionais, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2016.

MENEZES, W. **O direito do mar**. 2015. Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG), Brasília. 2015.

MELLO, C. D. A. **Alto-Mar**. 1. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2001. 1-6 p.

MIGUEL, Vinicius V. R. **A Perspectiva realista na teoria das relações internacionais**. 2010. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/17929/a-perspectiva-realista-na-teoria-das-relacoes-internacionais>>. Acesso em 10 de dez. 2019.

MORAES, R. F. **A ascensão naval Chinesa e as disputas territoriais marítimas no leste asiático**. 2015. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Rio de Janeiro, 2015.

NOVAES, João. **Influência da China avança no Leste da Ásia e provoca contra-ataque dos EUA**. 18 de jan. 2012. Disponível em:

<<http://operamundi.uol.com.br/conteudo/reportagens/19251/influencia+da+china+avancando+no+leste+da+asia+e+provoca+contra-ataque+dos+eua+.shtml>>. Acesso em: 26 mai. 2018.

MONTEIRO, Tiago Miguel Rodrigues. **Regime jurídico da zona económica exclusiva**: direitos de soberania sobre os recursos vivos. 2017. 130 f. Tese (Mestrado) - Curso de Mestrado em Direito Internacional e Relações Internacionais, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2017. Disponível em: <http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/31881/1/ulfd133641_tese.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2018.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. China: origens da navegação marítima. **Revista Portos e Navios**, Rio de Janeiro, p.1-1, 1 jul. 2013.

PINOTTI, T. **China e Vietnã no Mar do Sul da China**: disputas e questões estratégicas. 2015a. Revista Brasileira de estratégias e Relações Internacionais. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

_____. **As relações entre China e Vietnã no Mar do Sul da China**: perspectiva asiática de análise. 2015b. 119f. Dissertação (Pós-Graduação) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

PARGANA, Miguel. **A disputa dos espaços marítimos no mar do sul da China**. 2015. 32 f. Tese (Doutorado) - Curso de Direito, Faculdade de Direito Universidade Nova Lisboa, Lisboa, 2016.

PAUTASSO, Diego. O papel da África na Nova Rota da Seda Marítima. **Revista Brasileira de Estudos Africanos**, Porto Alegre, p.1-13, 7 dez. 2016.

PEREIRA, Rui Pedro Reis. A questão do mar do sul da china no contexto das relações entre a china e os países ASEAN. Lisboa: **Nação Defesa**, v. 03, 2002. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/62685968.pdf>>. Acesso em: 21 jun. 2018.

ROEDEL, C. C. **Águas conflitos, águas perigosas**: a disputa sino-americana no mar do sul da china. 2012. 123f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

SHAN, Liu. **Comparação entre a Rota da Seda e Uma Faixa e Uma Rota**. 2018. Disponível em: <<http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/56203/1/Liu%20Shan.pdf>>. Acesso em: 10 de out. 2019.

SANTORO, Maurício. **A geopolítica do Mar do Sul da China**. Medium. Rio de Janeiro. 14 de jul. 2016. Disponível em:

<<https://medium.com/@mauriciosantoro1978/a-geopol%C3%ADtica-do-mar-do-sul-da-china-10b20c70e750>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

SILVA, M. N. **Poder marítimo e política externa: a teoria dos triângulos estratégicos de mahan e a estratégia de ascensão chinesa no índico e no mar do sul da china.** 2017. Monografia (curso de Relações Internacionais) – Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2017.

SARDENBERG, Ronaldo Mota. **O Brasil e as Nações Unidas.** Fundação Alexandre de Gusmão, Brasília-DF: 2013. 136 p. (Ministério das Relações Exteriores). Disponível em: <<http://funag.gov.br/loja/download/1045-o-brasil-e-as-nacoes-unidas.pdf>>. Acesso em: 22 mai. 2018.

SOUZA, João Ricardo Carvalho de. **Estudo sobre mar territorial, zona contígua e zona econômica exclusiva.** Biblioteca Digital Câmara, Brasília-DF: 2001. 10 p. (CAMARA DOS DEPUTADOS). Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/2483/estudo_mar_souza.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2018.

STUENKEL, Oliver. **O mundo pós- ocidental: potências emergentes e a nova ordem mundial.** 1. ed. Zahar. Rio de Janeiro: Nova biblioteca de Ciências Sociais, 2018. 93-178.

Artigo recebido em: 22/11/2019

Artigo aceito em: 18/12/2019