

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA  
INSTITUTO DE ECONOMIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS  
BACHARELADO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS

AMANDA DE ANDRADE MOURA

**O MAR DO SUL DA CHINA E AS DUAS FACES DAS RELAÇÕES ENTRE A  
CHINA E O SUDESTE ASIÁTICO**

UBERLÂNDIA  
OUTUBRO DE 2021

AMANDA DE ANDRADE MOURA

**O Mar do Sul da China e as Duas Faces das Relações entre a China e Sudeste o  
Asiático**

Monografia apresentada ao curso de Relações Internacionais, da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais.

---

Orientador: Prof. Ms. Erwin Pádua Xavier

UBERLÂNDIA  
OUTUBRO DE 2021

AMANDA DE ANDRADE MOURA

**O Mar do Sul da China e as Duas Faces das Relações entre a China e o Sudeste Asiático**

Monografia aprovada para a obtenção do título de Bacharel pela Universidade Federal de Uberlândia (MG) pela banca examinadora formada por:

Uberlândia, 28 de Outubro de 2021.

---

Prof. Ms. Erwin Pádua Xavier – Orientador (IERI-UFU)

---

Prof. Dr. Edson José Neves Jr. (IERI-UFU)

---

Prof. Dr. Sylvio Luiz Andreozzi (IG-UFU)

## **AGRADECIMENTOS**

Deixo, aqui, em breves, embora sinceras palavras, o meu profundo agradecimento à todos que, de alguma forma, me deram força e inspiração até esta fase da minha vida. Em especial, à minha mãe, Val, ao meu pai, Valério, à minha irmã, Marcela, e ao meu irmão Johnatan a minha eterna gratidão pela base familiar que me proporcionaram. À minha professora e amiga, Célia Machado, meu muito obrigada pelos inestimáveis conselhos. Ao meu orientador, Erwin Pádua Xavier, toda minha gratidão pela valiosa e transformadora orientação desde o início deste trabalho. Obrigada à todos estes por tudo e por tanto.

Agradeço também, e enfim, a “força e luz” interiores que me habitam por toda a determinação que tive até os dias atuais, obrigada Deus.

**Lista de Figuras:**

<b>Figura 1:</b> Triângulo estratégico do Mar do Sul da China .....	36
<b>Figura 2:</b> Prováveis e existentes reservas de petróleo e gás natural no MSC .....	37
<b>Figura 3:</b> Fluxo de barris de petróleo por dia no MSC .....	42
<b>Figura 4:</b> Fronteiras marítimas na UNCLOS .....	57
<b>Figura 5:</b> Linhas imaginárias dos pontos reivindicados no MSC .....	63

**Lista de Mapas:**

<b>Mapa 1:</b> Sudeste asiático e o Mar do Sul da China .....	31
<b>Mapa 2:</b> Ilhas Pratas .....	34
<b>Mapa 3:</b> Ilhas reivindicadas no Mar do Sul da China .....	35
<b>Mapa 4:</b> Estreito de Taiwan .....	41

**Lista de gráficos:**

**Gráfico 1:** Escalada e Resolução de conflitos na Ásia (1945-2012) ..... 29

**Gráfico 2:** Gastos em Defesa do leste asiático 1990-2015 ..... 88

**Lista de tabelas:**

**Tabela 1:** Números de vezes em que ações de aplicação da lei por meio de patrulhas marítimas foram usadas no MSC ..... 68

## **SIGLAS**

**ASEAN:** Associação de Nações do Sudeste Asiático

**MSC:** Mar do Sul da China

**EUA:** Estados Unidos da América

**PIB:** Produto Interno Bruto

**UNCLOS:** The United Nations Convention on the Law of the Sea

**ZEE:** Zona econômica exclusiva

## SUMÁRIO

<b>Introdução .....</b>	<b>13</b>
<b>Capítulo 1 Conflitos Territoriais Nas Relações Internacionais e o Mar do Sul da China .....</b>	<b>16</b>
1.1 Território, Estado e Relações Internacionais .....	16
1.2 Território e Conflito .....	20
1.3 Territórios Contíguos e Conflitos .....	22
1.4 Conflitos Territoriais Marítimos .....	25
1.5 A Ásia e os Conflitos Territoriais Marítimos .....	27
<b>Capítulo 2 O Mar do Sul da China e a Emergência das Disputas Territoriais no Sudeste Asiático .....</b>	<b>30</b>
2.1 Um Mar Geoestratégico .....	31
2.2 As Ilhas .....	32
2.3 Os Recursos Marítimos .....	36
2.4 Os Estreitos e a Logística do MSC .....	40
2.5 O Mar do Sul da China na História e as Relações Internacionais Em seu Entorno .....	45
2.6 O Mar do Sul da China na Idade Média .....	46
2.7 O Mar do Sul da China na Era Moderna .....	52
2.8 O Mar do Sul da China na Era Contemporânea .....	54
2.9 Entre Fronteiras Fluidas e Rígidas e Lacunas Jurídicas .....	56
2.10 Os Estados, Suas Reivindicações e Seus Argumentos .....	59
<b>Capítulo 3 A China e o Mar do Sul da China: Ações, Estratégias e Consequências para as Relações Internacionais do Sudeste Asiático .....</b>	<b>66</b>
3.1 As Ações e Estratégias Chinesas no Mar do Sul da China .....	66
3.2 As Reações dos Países do Sudeste Asiático Frente aos Posicionamentos Chineses no MSC: 20 Anos de Busca Pelo Equilíbrio Regional .....	73
3.3 As Atuais Tradições de Relações Exteriores Chinesas: Uma Ruptura com o Passado ou Uma Extensão Dele? .....	76
3.4 As Tradições da China em Suas Relações Internacionais com o Sudeste asiático: O Mundo aos Olhos do Confucionismo .....	79
3.5 A China Atual: Entre a Diplomacia e a Força .....	83
3.6 O Mar do Sul da China e a Atual Ordem do Sudeste Asiático .....	86

3.7 O Xeque-Mate Improvável no Mar do Sul da China .....	89
<b>Considerações Finais .....</b>	<b>91</b>
<b>Referências .....</b>	<b>96</b>

## Introdução

Como nunca antes, a “mãe de todas as disputas territoriais” (BAVIERA, 2004 apud BEUKEL, 2010), o Mar do Sul da China (MSC), tem estado em voga nas relações internacionais. Localizado na Ásia, em uma posição geopolítica e economicamente estratégica, e contendo os recursos que se estima que este possui – nomeadamente petróleo, gás natural, além de áreas pesqueiras abundantes – as características desse mar explicam muito (mas não tudo) o porquê China, Brunei, Indonésia, Malásia, Filipinas, Taiwan e Vietnã se enfrentam, ora agressivamente, ora diplomaticamente, no MSC. Explicam também o porquê um ator externo de peso e relevância, como os EUA, se insere em meio a disputa desses reivindicadores do sudeste asiático.

De formas diferentes, os atores supracitados oferecem argumentos para a defesa de seus posicionamentos nesse tabuleiro regional. A China argumenta que há várias evidências históricas para sustentar a legalidade de sua soberania sobre as ilhas que reivindica no MSC. Os países do sudeste asiático apresentam argumentos históricos e/ou que se relacionam às suas zonas econômicas especiais (ZEEs) para as suas reivindicações, como Brunei e Filipinas. Por seu turno, os EUA sustentam que, pela Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (UNCLOS, sigla em inglês), o MSC constitui uma zona marítima internacional e, portanto, livre. O fato é que essa parte do continente asiático tem tensionado não só as relações regionais, mas também as internacionais, especialmente por causa da ascensão da China que trouxe ao país, dentre outras conquistas, desenvolvimento econômico e modernização bélica, ambos usados em ações cada vez mais assertivas no MSC.

Considerando os pressupostos, bem como o atual contexto regional que envolve o Mar do Sul da China, a China e seus vizinhos do sudeste asiático, buscou-se responder ao seguinte problema: Quais as ações e estratégias da China para lidar com os conflitos territoriais no Mar do Sul da China nas últimas duas décadas? Essas ações e estratégias se coadunam com seu passado diplomático na região ou indicam a emergência de uma grande potência tradicional, ou seja, expansionista e ofensiva? Quais as implicações dessas estratégias para as relações da China com a região do sudeste asiático?

A hipótese deste trabalho foi a de que as estratégias chinesas são defensivas e que, apesar das disputas marítimas no MSC, o relacionamento entre China e o sudeste asiático não tende à rivalidade, mas sim que este se constitui por meio de uma relação ambivalente que se encontra entre os princípios de *weiwèn* (manter a estabilidade) e *weiquan* (proteger

os direitos) (ZHANG, 2017), em que China e demais demandantes das ilhas no MSC buscam todas as possibilidades para se precaver de, em última instância, partir para um conflito maior (ACHARYA, 2004; KANG, 2007; TRANG, 2019). Dentro dessa ótica, considerou-se Bandwagoning e Balancing conceitos chaves para entender, através da empiria, qual de fato é o comportamento dos países do sudeste asiático frente às ações e estratégias chinesas no Mar do Sul da China e vice-versa.

Considerando o assunto e a hipótese previamente citados, estabelecemos o objetivo geral de analisar as ações e estratégias chinesas no MSC, se estas se coadunam com seu passado diplomático na região, ou se indicam a emergência de uma potência tradicional (ofensiva/expansionista), bem como analisar quais as implicações dessas ações e estratégias da China para as relações internacionais do SE asiático. Quanto aos objetivos específicos buscamos: Discorrer sobre disputas territoriais e marítimas nas relações internacionais ; analisar as características do MSC, sua importância geoestratégica para a China e demais países demandantes de territórios marítimos dentro dele; analisar as ações e estratégias da China para lidar com as disputas no MSC; analisar as reações dos Estados que reivindicam territórios no MSC às ações e estratégias chinesas nas últimas duas décadas (1999-2019); analisar as tradições de relações exteriores chinesas no nível regional (sistema tributário) e em que medida as ações e estratégias recentes da China são uma ruptura ou continuidade com seu passado e tradições; investigar as implicações das ações e estratégias chinesas no MSC para as suas relações com o sudeste asiático (balanceamento e bandwagoning).

O método de abordagem utilizado foi o hipotético-dedutivo. O método de procedimento foi histórico-qualitativo, uma vez que, para a comprovação das ideias, fizemos um estudo histórico de um caso específico, qual seja, as ações e estratégias chinesas da China no MSC e suas repercussões para as relações internacionais regionais. O objetivo do trabalho é descritivo e explicativo, pois descrevemos os fatos concernentes ao MSC, unidos ao contexto histórico chinês, e também explicamos de que maneira o comportamento chinês se dá de forma defensiva, bem como os impactos disso para a ordem regional do sudeste asiático. As fontes que ajudaram na construção das ideias do trabalho são primária e secundárias, correspondendo a artigos científicos, teses, dissertações, documentos oficiais e livros.

A partir do objetivo geral e dos objetivos específicos, buscamos investigar, no capítulo um, as disputas territoriais e marítimas nas relações internacionais, com enfoque

na região do leste e sudeste asiáticos. No capítulo dois, analisamos as características do MSC, sua importância geoestratégica para a China e para os demais países demandantes de territórios marítimos nele, sendo que conseguimos identificar que a importância das ilhas, dos estreitos, dos recursos e rotas marítimas para estes países extrapola a questão econômica. Exploramos também o histórico da exploração e da emergência das demandas dos Estados da região por território na área. Por fim, no capítulo três identificamos as ações e estratégias chinesas no MSC, as reações dos demais países reivindicadores do MSC às condutas da China e o impacto disso na ordem regional do sudeste asiático.

## **1 Conflitos Territoriais Nas Relações Internacionais e o Mar do Sul da China.**

Se observada do espaço, a terra é um pequeno planeta em forma de bola, colorido abundantemente pelo azul, com espaços verdes e marrons, naturalmente anexos ou separados, e nuvens brancas. Ela é apenas mais um planeta no universo. Mas se observada de dentro, o abundante azul e os espaços em verde e marrom se tornam lugares coabitados pelas mais diversas, belas, estranhas, grandes e pequenas espécies. Entre elas, o *Homo Sapiens*, a espécie que, há milhares de anos, transforma, de modo não natural, o azul, o verde e o marrom da Terra. E, então, os espaços coloridos do planeta, vistos a partir do universo, se tornam territórios, Impérios, Estados soberanos, instituições, mares e oceanos nacionais e internacionais, entre tantas outras coisas que a capacidade imaginativa dos seres humanos criou, cria e continuará criando.

Há muito tempo, a relação terra-água tem sido amplamente explorada pela humanidade: os primeiros impérios marítimos, fenícios e gregos, vikings, genoveses e venezianos, egípcios e somalis, e também exploradores e navegadores, abriram rotas, modificaram a perspectiva e compreensão do globo terrestre, mudaram a natureza e impuseram à esta grandeza o dimensionamento humano (LACOSTE apud RIO, 2019).

Assim, ao longo da história, os espaços terrestres e marítimos deste planeta se tornaram lugares cobiçados pelo potencial de grande circulação, comunicação, de fontes de recursos minerais, energéticos e de alimento e foram, cada vez mais, transformados em espaços de prospecção, exploração e objeto das leis internacionais (RIO, 2019). A superestimação destes espaços levou e continua a levar os seres humanos à territorialidade terrestre e/ou marítima e, com esta, os mais diversos tipos de conflitos e guerras nos quatro cantos do planeta.

### **1.1 Território, Estado e Relações internacionais**

O que define território? Do latim *territorium*, “área delimitada, terra sob jurisdição” (DICIO, 2020) território é, também, definido como "uma porção de espaço geográfico que é reivindicada ou ocupada por uma pessoa ou um grupo de pessoas ou uma instituição" (STOREY, 2012, p.1). Ao ato de reivindicar e dar jurisdição a um espaço geográfico se dá o nome de territorialidade (RAFFESTIN, 1993). Nesse sentido, é necessário ter em conta que ambas as construções, da ideia de território e de territorialidade, não são um fenômeno da natureza, mas produto da capacidade

imaginativa humana. Isso significa dizer que é através da criação de espaços próprios e de linhas imaginárias que nascem os territórios (HARARI, 2012).

Assim, entende-se que espaço e território não são a mesma coisa, como pontua Raffestin, “[...] o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível” (RAFFESTIN, 1993, p. 143). Ou seja, enquanto o espaço é oriundo da natureza, o território é uma criação humana.

Tratar do conceito de território implica diretamente falar sobre limitações fronteiriças. De acordo com Raffestin, as fronteiras de um território podem ser evidentemente definidas e formalizadas, como na maioria dos Estados; ou elas podem ser informais ou pouco definidas, como no caso de divisões entre pessoas de diferentes níveis de riqueza, classes sociais e etnias dentro de uma cidade. Sendo claramente definidas ou não, essas fronteiras mostram qual a relação que determinado indivíduo, grupo ou Estado mantém com o espaço que ele delimita, isola ou subtrai, manifestando ali seu poder (RAFFESTIN, 1993, p. 153).

Levando em consideração a relação entre território, fronteiras e Estados, questiona-se, qual a importância do território para os Estados? Para responder tal questão, é necessário compreender que o território é um pré-requisito para a existência do Estado. Como escreve Storey, o Estado é dependente de duas características fundamentais: o território e a soberania, que por sua vez dão origem a uma terceira característica – as fronteiras (STOREY, 2012). Sendo o Estado mais um produto da capacidade imaginativa humana, este faz uso de suas capacidades naturais e humanas para se consolidar, se manter enquanto Estado e para defender seus interesses nacionais (STOREY, 2012).

Nesse sentido, Raffestin, em sua célebre obra, *Por Uma Geografia do Poder*, pontua que a população, o território e os recursos constituem os trunfos do poder de um Estado, e ele os utiliza para o controle e a dominação sobre os homens e sobre as coisas. Em especial sobre os recursos, o autor aponta que eles determinam os horizontes das ações e condicionam o seu alcance (RAFFESTIN, 1993).

Seguindo essa linha de raciocínio, Storey e Raffestin nos ajudam a compreender a essencialidade do território para o Estado. Entende-se que é do território e do ato de territorialidade que os Estados existem e fazem valer sua presença e seus interesses nacionais através de seus recursos – humanos ou materiais - no sistema internacional. Enfim, o território antecede e condiciona a existência do Estado.

Todo território, Estado e suas limitações fronteiriças se localizam em um espaço geográfico do globo terrestre. Tais espaços são interconectados naturalmente pela forma como se encontra a disposição de mares, oceanos, céu e terra. Levando isso em consideração, não há como falar sobre território, Estados e fronteiras sem falar de relações internacionais, pois queiram os Estados ou não, estes possuem territórios contíguos, e mesmo no caso das poucas exceções de Estados que não possuem vizinhos diretos, eles são conectados por mares ou oceanos e pelo céu. Nesse sentido, as relações internacionais passam a existir a partir das mais elementares relações, como as de trocas comerciais entre Estados, até as mais complexas, como no ato da territorialidade, ou seja, na reivindicação de um território e demarcação de suas fronteiras (RAFFESTIN, 1993; STOREY, 2012). Desse modo, assim como definimos a importância do território para os Estados, faz-se necessário defini-lo para as relações internacionais.

Qual a importância da territorialidade para as relações internacionais dos Estados? Ao explicar o termo territorialidade, tanto Raffestin como Storey divergem da perspectiva naturalista. Para os naturalistas, a ampliação do espaço é algo natural e presente tanto em animais como em seres humanos, ou seja, trata-se de um instinto (STOREY, 2012, p. 14).

De fato, com a Revolução Agrícola (também chamada Revolução Neolítica), a aquisição de terras passou a ser um evento mais frequente e importante na vida do ser humano, afinal, a transição de caçadores-coletores para agricultores modificou consideravelmente o seu estilo de vida. Passaram de nômades – habitantes de toda e qualquer terra – a cultivadores de plantas silvestres e animais de pequeno porte, o que, ao longo do tempo, fez com que os humanos se estabelecessem em lugares fixos com vistas a tanto cuidar como proteger a própria plantação. Isso, claro, motivou disputas por terra entre comunidades agrícolas e forasteiros, afinal de contas, estava em jogo a própria subsistência de quem “detinha a posse” da terra (HARARI, 2012).

Assim, mesmo que os naturalistas tenham certa razão em sua perspectiva acerca da expansão territorial por estímulos instintivos, a chegada da agricultura demonstra que, a nossa espécie – homo sapiens – nos permitiu e continua a permitir conquistar e fazer uso de um determinado espaço territorial por razões e estímulos que estão além da questão puramente instintiva (HARARI, 2012). Domesticar plantas e animais, bem como estabelecer a posse “eterna” de terras cultiváveis para si não parecem atitudes pura e simplesmente instintivas. Ademais, pela diferenciação da nossa capacidade cognitiva, naturalmente, ao longo da história, homens e mulheres evoluíram para criar mecanismos

de defesa daquilo que acreditam possuir, hoje chamamos tais mecanismos de instituições (HARARI, 2012).

Nesse sentido, a partir de uma visão das ciências do homem, Raffestin considera imprescindível tratar a territorialidade humana como diferente das dinâmicas territoriais dos animais, pois há problemas na comparação de ambas. Sack (SACK apud STOREY, 1986, p. 19) defende que a territorialidade é uma estratégia geográfica e política usada para controlar pessoas e fenômenos através da posição de autoridade sobre determinado espaço geográfico. Para Storey, o comportamento territorial não é algo natural ao homem, mas algo aprendido, ou seja, os seres humanos são condicionados e influenciados pelo ambiente social, político e cultural em que vivem (STOREY, 2012, p. 18). Uma análise mais profunda, como a do historiador Yuval Harari sugere que a versatilidade do pensamento humano é capaz de criar situações que não existem no mundo natural, como o ato de demarcar/reivindicar um território para si (HARARI, 2012).

Após brevemente explicitar as concepções acerca do termo territorialidade, é possível inferir que o ato de reivindicar um espaço reflete uma ação humana baseada em desejos materiais ou imateriais. Segundo Hensel (1996, p. 45), os Estados-nação podem considerar o território importante por razões como recursos, grupos étnicos ou grupos religiosos, assim como por fatores que colaboram para a defesa nacional do Estado – como aspectos geográficos.

Por essa perspectiva, se percebe a relação intrínseca existente entre territorialidade e relações internacionais, pois o ato de reivindicar e demarcar um espaço geográfico implica diretamente o ato de “negociar” diplomática ou militarmente um território com outro Estado reivindicador. Nesse sentido, Raffestin (1993, p. 58) argumenta que quando dois Estados conflitam pela posse de uma região, o conflito não é simplesmente pela aquisição de uma porção do território, mas, também, pelo que o território contém de população e/ou recursos. Consequentemente, em tais situações, o objetivo declarado oculta o desejo pelos verdadeiros trunfos de poder.

Considerando os pressupostos, é possível dizer que a territorialidade é importante para as relações internacionais, como o território é importante para os Estados. Sem a territorialidade, ou seja, sem o ato de reivindicar, demarcar, separar uma porção geográfica, relações *internacionais*, como conhecemos no atual sistema, não existiriam. Ademais, a territorialidade importa para os Estados e para as relações internacionais, pois, apesar de nem sempre ser a razão principal, foi e tem sido por causa dela (da

territorialidade) que o globo terrestre enfrentou, enfrenta e enfrentará conflitos de pequenas, médias ou grandes proporções.

## 1.2 Território e Conflito

“Todas as guerras começam com problemas, mas nem todos os problemas são resolvidos pela guerra.” John Vasquez, 2009.

Disputas territoriais comumente são definidas como reivindicações conflitantes entre dois ou mais Estados sobre o domínio ou a soberania da mesma porção de terra. Essa definição leva em conta disputas sobre fronteiras terrestres e ilhas em alto mar (FRAVEL, 2014). Tais disputas envolvem dois interesses cruciais aos Estados – sua soberania e a integralidade de seu território (FRAVEL, 2014). Sendo assim, território e conflito armado estão relacionados por várias razões, que podem ser resumidas em interesses nacionais e nacionalismo (FRAVEL, 2014).

Geralmente, o território disputado é altamente valorizado por razões materiais, como a importância estratégica ou econômica subjacente da terra, e também por razões simbólicas, devido à visão acerca da identidade nacional de um estado e de sua soberania (RAFFESTIN, 1993; FRAVEL, 2014). Por vezes, os valores materiais e simbólicos do território se entrelaçam, principalmente quando as disputas se intensificam e chamam a atenção do público doméstico, que não deseja ver seus líderes admitindo derrota por algo tão importante como a soberania nacional (FRAVEL, 2014; ZHANG, 2017; ZHANG; ZHAO, 2019).

Assim como há relações intrínsecas entre os conceitos de território, Estado, territorialidade e relações internacionais, também território e conflito caminharam juntos no curso da história. Fravel salienta que “decisões tomadas pelos principais líderes políticos, em usar a força ou resolver essas disputas (territoriais), têm enormes consequências para a paz e a estabilidade nas relações internacionais” (FRAVEL, 2014, p. 524).

Antes de entender como, atualmente, os Estados lidam com conflitos territoriais e para vislumbrar possíveis cenários para as disputas que serão analisadas mais à frente, é necessário considerar os precedentes históricos da relação entre território e conflito. Assim, cabe compreender mais do que a relação entre território e conflito, mas também o quanto essa relação tem impactado o sistema internacional historicamente. Ou seja, comparadas a outras querelas interestatais, seriam questões territoriais mais ou menos

prováveis de culminarem em grandes conflitos? Considerando que disputas territoriais desempenham papel central nas relações internacionais, estudiosos, cada qual à sua maneira, fazem análises acerca de conflitos e guerras ocorridas ao longo de períodos históricos no intuito de demonstrar o quanto questões territoriais são propensas a desencadear guerra (FRAVEL, 2014; VASQUEZ, 1993; VASQUEZ, 2009).

Holsti (HOLSTI, 1991), em sua revisão das grandes guerras de 1648 a 1989, tenta delinear os inúmeros problemas pelos quais guerras foram travadas neste período. Ele divide o domínio temporal de sua análise em cinco períodos históricos padronizados, quais sejam: 1648-1714, 1715-1814, 1815-1914, 1918-1941 e 1945-1989. Holsti descobre que as questões territoriais são as únicas que estiveram entre as questões dominantes em cada um dos períodos apresentados.

Segundo Holsti, em quatro dos cinco períodos, mais guerras envolveram questões territoriais (incluindo disputas fronteiriças) do que qualquer outro tipo de questão. Três guerras, apenas no período de 1815 e 1914, ocorridas pela "manutenção da integridade do Estado / império"; entre 1648 e 1714, as disputas territoriais e fronteiriças corresponderam a 55% das guerras; entre 1715 e 1814, foram a 68%; entre 1815 e 1914, ficaram em 42%; entre 1918 e 1941, subiram a 47%; e entre 1945 e 1989, abaixaram para 31% (HOLSTI, 1991).

Luard é outro autor que contribui nesse sentido. Sua análise teórica acerca das guerras possui o recorte temporal de 1400 a 1983, dividido da seguinte maneira: Era das dinastias (1400–1559), Era das religiões (1559–1648), Era da soberania (1648-1789), Era do nacionalismo (1789-1917), e a Era da ideologia (1917–1990) (LUARD apud VASQUEZ, 1985). Apesar das diferenças entre os caminhos percorridos por Holsti, e, embora defenda que os motivos que dominam as guerras em cada período variam bastante, Luard também conclui que questões territoriais e fronteiriças (nos termos de reivindicação específica à terra) foram o foco de guerras em cada um dos períodos apresentados acima (LUARD apud VASQUEZ, 1085).

Ambas as argumentações previamente apresentadas corroboram a afirmação de que conflitos territoriais são questões mais sensíveis aos Estados e, portanto, mais facilmente desenvolvidas ao ponto de um conflito militarizado. John Vasquez propõe uma análise mais específica acerca da relação entre território e conflito e a frequência com que essa relação desencadeou em guerras. Em sua obra, *O Quebra-cabeça da Guerra Revisitado* (2009), Vasquez defende que questões relacionadas ao território, e não a aquisição de poder, têm sido a fonte fundamental de conflitos que terminam em guerras.

Em concordância com uma das abordagens de Holsti, o autor sustenta que poucas guerras acontecem primariamente pelo ganho de poder ou hegemonia (HOLSTI, 1991).

No entanto, para defender sua linha de raciocínio, Vasquez lança mão de uma visão diferente da de outros autores, como Holsti e Luard. Os dois últimos confirmam em suas análises que disputas territoriais têm sido o maior foco de guerras, porém, cada qual com ressalvas. Luard, como dito anteriormente, considera uma série de motivos diferentes para a causa das guerras no período de sua análise. Holsti, separa, por exemplo, os conflitos por “territórios estratégicos” daqueles por “território” somente.

Por seu turno, Vasquez defende que problemas que envolvam: a criação (ou unificação) de um Estado nacional; a manutenção da integridade de um Estado ou império; a criação de um império; a sobrevivência de um regime ou Estado; e direitos/sucessões dinásticas (um princípio básico de transferência de território) são todos, de alguma forma, relacionados a questões territoriais (VASQUEZ, 2009, p.142). Isso porque, segundo o autor, tais problemas possuem uma dimensão de *territorialidade* ligada a eles, caracterizando-os, portanto, como problemas que envolvam algum tipo de reivindicação/demarcação de território (VASQUEZ, 2009, p.142). Sendo assim, conflitos que não podem ser considerados de origem territorial são aqueles relacionados a comércio/navegação; proteção de nacionais/ interesses comerciais; proteção de etnias irmãs; defesa de aliados; libertação ideológica; composição de governo; balança de poderes etc (VASQUEZ, 2009, p.142).

### 1.3 Territórios contíguos e conflitos

Dentre os problemas territoriais com maior chance de desencadear grandes conflitos, as disputas que envolvem territórios contíguos, isto é, vizinhos, são as mais propensas a resultarem em conflitos armados ou guerras (VASQUEZ, 2009; WALLENSTEEN apud VASQUEZ, 1981; DIEHL apud VASQUEZ, 1985; BREMER apud VASQUEZ, 1992). Nesse sentido, Vasquez argumenta que não é o fato de terem territórios contíguos que fazem os Estados entrarem em confronto, mas os problemas territoriais que envolvem o território em disputa (VASQUEZ, 2009). A contiguidade não é, por si só, causa suficiente para a guerra, uma vez que ela é constante e a guerra não (ALLAN apud VASQUEZ, 1983). Assim, disputas envolvendo *o controle* de territórios contíguos são a causa ou origem dos confrontos. Ainda, é importante ressaltar, segundo Vasquez, que tais disputas não são diretamente responsáveis pela guerra, mas sim uma

série de eventos decorrentes delas que, se não controlados, resultam em guerra (VASQUEZ, 2009, p.139).

É evidente, na análise de John Vasquez, a importância da *territorialidade* para defender a causa originária dos conflitos entre Estados contíguos, uma vez que não é por terem territórios vizinhos adjacentes que estes entram em confronto, mas pelo controle/reivindicação/demarcação destes. O autor, no entanto, busca outras fontes para comprovar a relação entre territórios contíguos e a maior probabilidade de confronto militar ou guerra. Uma delas parte de Wallenstein (1981) que, guardadas as diferenças analíticas com Vasquez, identifica a contiguidade como um fator associado a conflitos. Segundo ele, 93 por cento dos principais Estados-vizinhos têm confrontos militares e 64 por cento desses pares possuem guerras; considerando que, em média, 85 por cento dos pares têm confrontos militares e 55 por cento têm guerras (WALLENSTEEN apud VASQUEZ, 1981, p.137).

Diehl também sustenta que se Estados tiverem disputas militarizadas por territórios contíguos, a probabilidade de que estes se envolvam em guerras é maior comparada a disputas em relação a outros problemas (DIEHL apud VASQUEZ, 1985). Este autor ressalta que entre um quarto das disputas envolvendo lugares contíguos, 12 de 50, escalam para a guerra, enquanto apenas 1 em 54 de disputas de territórios não-contíguos escalam (2 por cento) (DIEHL apud VASQUEZ, 1985, p.138). Ademais, das 13 guerras da amostra de Diehl, 12 começaram com uma disputa de um território contíguo por parte de um ou de ambas as partes, o que mostra que problemas que envolvem territórios contíguos são uma condicionante importante para a guerra entre rivais (DIEHL apud VASQUEZ, 1985, p.138).

Bremer, em seus estudos acerca de territórios contíguos, também contribui para relacionar contiguidade e conflitos de maiores proporções. Segundo este autor, a probabilidade de guerra entre Estados contíguos é 35 vezes maior do que entre Estados não contíguos (BREMER apud VASQUEZ, 1992, p. 139). Bremer propõe também que, enquanto a variável contiguidade é a mais potente no desencadeamento de guerras, se considerado outros fatores existentes, como Estados maiores e menores, não democráticos, maior capacidade econômica, ou alianças militares, tais fatores possuem um efeito maior como resultantes de guerras apenas se os Estados forem contíguos. Assim, se combinar contiguidade com esses outros fatores, a probabilidade de guerra é ainda maior.

O autor sugere que as piores combinações são: territórios contíguos com ambos Estados sendo altamente militarizados; quando entre um dos contíguos existe um Estado mais forte; quando ambos territórios contíguos são não democráticos; quando são territórios contíguos e possuem uma diferença média de poder; quando nenhum dos contíguos possuem grande capacidade econômica (BREMER apud VASQUEZ, 1992, p. 130-140).

Considerando os dados analisados, Vasquez afirma que guerras nem sempre acontecem entre vizinhos, pois, como dito anteriormente, o fato de possuírem territórios contíguos nem sempre é razão para confrontos. O autor sugere que a contiguidade territorial é uma área sensível aos Estados que pode ocasionar disputas e, quando isso acontece, essas disputas são mais propensas a terminarem em guerra do que outros tipos de conflitos (VASQUEZ, 2009). Mas, apesar de conflitos territoriais serem mais propensos a resultarem em guerras, estudos empíricos demonstram que os Estados conseguem, com certa regularidade, resolver disputas territoriais sem que estas escalem até um conflito maior (HENSEL apud FRAVEL, 2000; HUTH apud FRAVEL, 1996; HUTH; ALLEE apud FRAVEL, 2002).

Segundo Fravel, há certas características que permitem aos Estados optarem mais pela resolução do que pela escalada do conflito, sendo elas: quando são aliados e compartilham interesses de segurança abrangentes, o que faz crescer os custos de um conflito entre eles; quando ambos os Estados são democráticos; quando o território é menos valioso; e, paradoxalmente, quando os Estados são mais fortes militarmente, eles são mais propensos a oferecer concessões necessárias para resolver as disputas (FRAVEL, 2014). Porém, o autor salienta que, como Estados democráticos aliados são algo relativamente raro, ambos o valor material do território e a capacidade superior militar são os dois fatores que mais contam na análise da maioria das resoluções de conflitos territoriais (FRAVEL, 2014).

Embora, ao longo da história, disputas territoriais tenham sido um terreno fértil para confrontos militarizados e até para a guerra, Holsti (1991) nos mostra perspectivas positivas acerca desse tipo de conflito. Segundo o autor, apesar de as disputas territoriais terem escalado mais facilmente para guerra comparadas a outras disputas, desde a derrota de Napoleão Bonaparte, houve um declínio gradual em relação à proeminência de conflitos territoriais, tanto na porcentagem de todos os problemas que geram conflitos como naqueles que são fontes de guerra (HOLSTI, 1991).

Como fonte de guerra, o declínio foi mais notável desde 1945. Nesse período, a taxa de declínio atingiu um nível (31 por cento) de menos da metade do que havia sido no século XVIII e cerca de 30% menor do que havia sido entre Waterloo e o início da Segunda Guerra Mundial. O autor, no entanto, pondera que, em termos percentuais, de todos os conflitos, os territoriais foram aqueles que tiveram um declínio menor. Mas afirma que ambos estão, atualmente, em mínimos históricos (HOLSTI, 1991, p. 308).

Por fim, cabe salientar que esses dados não significam que os chefes de Estado passaram a valorizar o território menos que em outras eras, mas sim que passou a haver uma vontade menor de fazer uso da força para resolver esses problemas comparado a períodos anteriores (HOLSTI, 1991). Holsti sugere que uma possível explicação para isso fora a questão do custo-benefício de confrontos militares e da guerra, é que, atualmente constrangimentos internacionais contra a resolução de conflitos pelo uso da força se tornaram mais fortes e mais influentes (HOLSTI, 1991).

#### 1.4 Conflitos Territoriais Marítimos

“Hoje, vivemos em tempos de águas turbulentas”. Michael Klare, 2009.

Se, por um lado, os conflitos em geral estão em declínio, particularmente depois de 1945, assim como o uso da força para a resolução destes, desde o fim da Guerra Fria é possível perceber uma proeminência maior, em termos relativos, de conflitos territoriais marítimos. (FRAVEL, 2014; DANIELS; MITCHELL, 2017; KLARE apud DANIELS; MITCHELL, 2002; KLEIN apud DANIELS; MITCHELL, 2011). Tais conflitos têm se tornado mais militarizados do que outros tipos de conflitos que envolvam a água, como reivindicações de rios transfronteiriços. Enquanto 41 por cento das reivindicações territoriais de 1816 a 2001 corresponderam a uma ou mais disputas militarizadas, 27,3 por cento foi a taxa para reivindicações marítimas no mesmo período (HENSEL; MITCHELL apud DANIELS; MITCHELL, 2008). Nesse sentido, é preciso entender o porquê as águas do globo terrestre têm se tornado, cada vez mais, protagonistas de conflitos no cenário internacional.

Primeiramente, é necessário compreender que, mesmo geograficamente permanecendo os mesmos de outras eras, os mares e oceanos passaram a sofrer novos tipos de ameaças, tidas como ameaças modernas (DANIELS; MITCHELL, 2017). Algumas dessas ameaças, que influenciam na segurança marítima incluem: pirataria, terrorismo marítimo, tráfico de ilícitos, como drogas, armas e pessoas, pesca ilegal e

destruição ambiental (KLEIN apud DANIELS, MITCHELL, 2011). Consequentemente, os Estados precisam, cada vez mais, movimentar esforços no intuito de proteger seus espaços marítimos. Atualmente, a segurança marítima inclui: garantir a liberdade de navegação, o fluxo do comércio e a proteção dos recursos oceânicos, bem como a proteção “do domínio marítimo de ameaças de Estados-nação, terrorismo, tráfico de drogas e outras formas de crime transnacional, pirataria, destruição ambiental e imigração ilegal no mar”(KLEIN apud DANIELS; MITCHELL, 2017, p. 299).

Em segundo lugar, os Estados pautam suas condutas em áreas marítimas ligadas a algo tão (talvez mais) importante quanto às ameaças previamente citadas, que é o valor estratégico do local o qual estes reivindicam e buscam proteger seus interesses (FRAVEL, 2014; DANIELS; MITCHELL, 2017).

As ações de Estado voltadas a uma estratégia de aquisição de poder e defesa de seus interesses nacionais por meio da geografia requerem uma análise mais complexa e profunda, que será feita no próximo capítulo. Por isso, neste momento, nos limitaremos a citar dois fatores que podem (ou não) gerar conflitos marítimos entre Estados, são eles: a navegação comercial, que é um dos principais meios pelos quais, há séculos, os Estados exportam e importam mercadorias, conectando-se uns aos outros em nível global; e a posição estratégica de espaços marítimos que assim o são pela disposição ou localização em que se encontram nos mares ou oceanos, e/ou pelo fato de conterem recursos naturais – nomeadamente petróleo, gás natural, áreas de pesca abundantes – que são cruciais ao abastecimento e desenvolvimento nacional dos Estados (FERNANDES, 2018).

Assim, considerando a atual importância das águas no tabuleiro internacional, pode-se inferir que se o século XXI vive dias *relativamente* mais pacíficos no que se concerne as disputas territoriais, não é possível afirmar o mesmo quanto aos crescentes conflitos marítimos. Nesse sentido, por acreditar que disputas sobre soberania territorial estão intimamente relacionadas a conflitos sobre jurisdição marítima, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), oficialmente em vigor a partir de 1994, buscou criar um novo regime legal abrangente para os mares e oceanos institucionalizado e pautado no direito internacional.

De acordo com a UNCLOS, um Estado só pode reivindicar direitos marítimos a partir de recursos terrestres. Dentro de doze milhas náuticas (mn) de sua costa, um estado desfruta do equivalente à jurisdição soberana, à exceção da passagem inocente. A área de até 200 mn da costa de um estado é uma zona econômica exclusiva (ZEE), na qual os estados gozam do direito exclusivo de explorar os recursos naturais e realizar

determinados outros tipos de atividades. Ademais, os Estados podem usufruir de direitos exclusivos adicionais se sua plataforma continental ultrapassar os 200 mn (até 350 mn da costa) (UNCLOS, 1994).

A entrada em vigor da UNCLOS em 1994 promoveu um movimento curioso no que concerne os conflitos marítimos em alguns continentes, pois, paradoxalmente à tentativa de regular os oceanos e mares internacionais e nacionais por meios pacíficos, ela promoveu um maior acirramento das disputas marítimas entre os Estados. Isso se deu, principalmente, pelo fato de que, embora a UNCLOS não falasse sobre a resolução de disputas sobre a terra, os direitos exclusivos presentes no tratado criaram novas disputas potenciais onde as ZEEs de um Estado e/ou sua plataforma continental se sobrepõem às de outros Estados e vice-versa (FRAVEL, 2014). Dentre os continentes afetados pelo tratado, a Ásia acabou por se tornar o epicentro do acirramento de disputas marítimas no acórdão do século XXI.

### 1.5 A Ásia e os Conflitos Territoriais Marítimos

Mas a Ásia não assumiu o protagonismo das disputas territoriais e marítimas no mundo por causa da ratificação da UNCLOS em 1994. Já na metade do século XX, o continente contabilizava boa parte desse tipo de conflito em comparação a outras regiões no mundo. Entre 1945 e 2000, a Ásia teve mais disputas territoriais do que qualquer outra região do planeta, sendo responsável por 28% de todas as disputas territoriais durante esse período. O índice de guerras interestatais sobre território foi de 33%, já que um quarto das disputas militarizadas da região desencadearam em guerras (FRAVEL, 2014). Nos anos 2000, o continente contabilizava quase 40% de todas as disputas territoriais ativas no mundo (FRAVEL, 2014). Sendo assim, o que se percebe é que o tratado da UNCLOS foi um elemento a mais a colaborar para as disputas dentro do continente e não causa basilar delas.

Além de possuir os maiores índices de conflitos territoriais, o continente asiático é, também, responsável pelo maior número de conflitos armados dentre as distintas regiões do globo (34%). Isso significa dizer que em mais da metade das disputas territoriais na Ásia ameaçou-se ou se fez uso da força em disputas interestatais. Atrás somente da África setentrional e do Oriente Médio, os conflitos sobre território na Ásia tiveram maior propensão a resultar em uma guerra interestatal quando comparados a outras regiões (FRAVEL 2014).

Analisando os dados sobre a militarização de disputas na Ásia entre 1945 e 2000, percebe-se que houve um pico destas de 1950 até a metade de 1960, período marcado pela formação de novos Estados asiáticos, alguns por meio de revoluções. Além disso, novos líderes nacionais que haviam assumido o poder buscavam se consolidar, tensionando as relações na região (FRAVEL, 2014). Assim, esse foi um período de confrontos entre Estados recém estabelecidos e em busca da consolidação de suas independências das potências coloniais na região, como foi o caso do conflito entre a Indonésia e a Holanda pela Papua Ocidental (antiga Irian Jaya ocidental).

Outros conflitos armados pelo controle de fronteiras aconteceram nesse período também. Por exemplo, em 1959, as forças indianas e chinesas entraram em confronto várias vezes enquanto a China perseguia rebeldes tibetanos que haviam fugido para o sul, fazendo com que a Índia deslocasse suas forças para o norte no intuito de garantir a segurança de sua fronteira com a China (FRAVEL apud FRAVEL, 2008). Ao todo, aconteceram sete guerras por disputas territoriais na Ásia no período em questão, as quais foram: a Guerra entre Paquistão e Índia (1947-48); a Guerra da Coréia (1950-53); a Guerra de fronteiras entre China e Índia, (1962)<sup>1</sup>; a Guerra do Vietnã (1965-75); a Guerra entre Índia e Paquistão (1965); a Guerra entre China e Vietnã (1984-85); e a Guerra de Cargil entre Índia e Paquistão (1999) (FRAVEL, 2014).

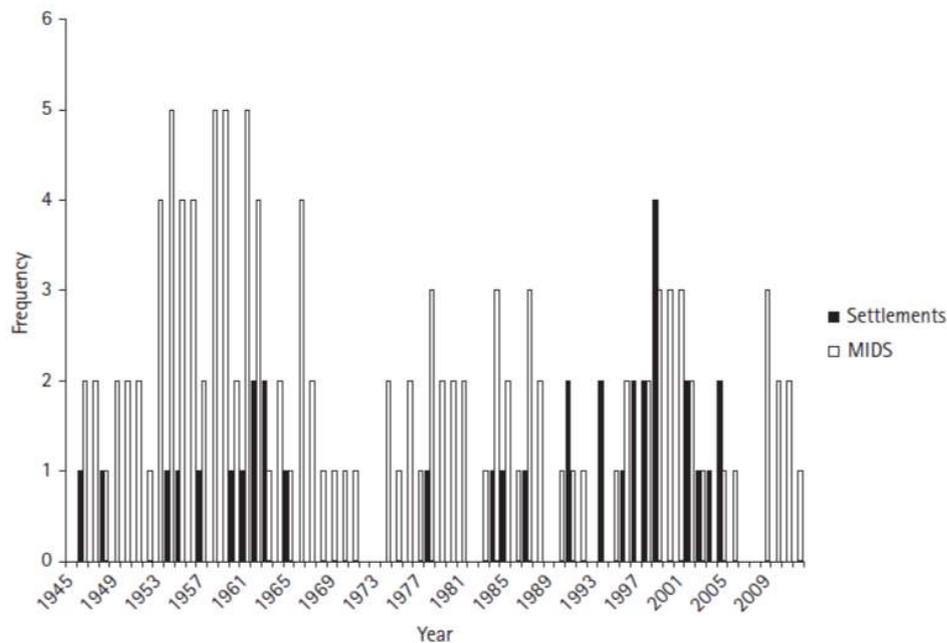
Embora a Ásia apresente maior resistência na resolução de conflitos territoriais comparada a outras regiões<sup>2</sup>, entre 1945 e 2012, 27 pares de países do continente conseguiram resolver aproximadamente 45 disputas territoriais. Mais da metade dessas resoluções eram disputas territoriais com participação da China (FRAVEL, 2014). Cabe ressaltar também que, a despeito da previsão de teóricos de que, ao fim da Guerra Fria, a tendência era que os conflitos territoriais na Ásia aumentassem, provocando maior instabilidade na região (FRIEDBERG, 1993), os índices demonstram que a frequência de conflitos militarizados em disputas territoriais tem estado em curva de declínio, Como mostra o gráfico a seguir:

---

<sup>1</sup>Precedida pelos conflitos entre ambos Estados em 1959.

<sup>2</sup>De todos os conflitos territoriais resolvidos entre 1945 e 2000, apenas 20% se deram na Ásia.

Gráfico 1: Escalada e Resolução de conflitos na Ásia (1945-2012)



Fonte: Taylor Fravel, 2014

Através do gráfico (em preto, as resoluções; em branco, os confrontos militarizados), nota-se que os anos mais turbulentos no que se concerne os conflitos territoriais militarizados se relacionam justamente ao período de formação de novos Estados e confrontos entre ex-colônias e metrópoles. Após esse período, tais disputas oscilaram entre mais e menos, porém permaneceram em declínio ao final da década.

Um dado importante é que a grande maioria dos conflitos resolvidos se concentra em disputas territoriais por fronteiras terrestres, não ilhas marítimas. Apenas 4 das 34 disputas resolvidas eram por ilhas marítimas (FRAVEL, 2014), o que demonstra que tem sido relativamente mais difícil resolver contendas marítimas no continente asiático.

Apesar da habilidade dos Estados asiáticos em resolver parte de suas disputas territoriais, o cenário ainda não se mostra dos mais favoráveis. Atualmente, há 24 disputas territoriais ativas e latentes (FRAVEL, 2014), sendo que a maioria das disputas envolvendo território marítimo não foram resolvidas. Apenas um terço das disputas territoriais sobre ilhas marítimas foram resolvidas e um terço das disputas ainda existentes na região são sobre ilhas marítimas (FRAVEL, 2014). Além disso, o fato de que muitas das disputas insulares neste continente incluem mais de dois Estados com reivindicações sobrepostas torna ainda mais difícil a resolução dos conflitos. Alguns exemplos são: as disputas pelas ilhas do arquipélago de Spratly entre China, Taiwan, Vietnã, Filipinas, Malásia e Brunei; as disputas pelas ilhas do arquipélago das ilhas Paracels entre China,

Taiwan e Vietnã; e em relação às ilhas Senkaku, disputam China, Taiwan e Japão (FRAVEL, 2014).

Brozski (2013, p. 58) sustenta que, com os grandes avanços tecnológicos no campo da exploração profunda, “o oceano foi deixando de ser valorizado apenas como meio estratégico por sua posição geográfica em relação às rotas comerciais e à defesa e segurança e passou a ser visto também como fonte provedora de riquezas minerais”.

Dentro desse contexto, especificamente no sudeste asiático, está inserida uma região marítima - geograficamente estratégica,<sup>3</sup> - que tem suscitado os mais variados estudos no campo das Relações Internacionais, e mais importante, tem tensionado as relações dos países do sudeste asiático em níveis, no mínimo, desconfortantes. Disputado por 5 países política, econômica e culturalmente distintos, e tendo a China como seu maior expoente, o Mar do Sul da China atrai interesses diversos que têm colocado em xeque as perspectivas de paz para a Ásia, quando não para o mundo. É para o histórico de disputas nessa região que agora nos dirigimos.

---

<sup>3</sup> Por causa de sua disposição no globo terrestre, e também por conter recursos naturais importantes e estratégicos para os Estados, como área de pesca abundante e possivelmente recursos energéticos como o petróleo e hidrocarbonetos.

## **2 O Mar do Sul da China e a Emergência Das Disputas Territoriais No Sudeste Asiático.**

Os primórdios do século XXI experimentam anos de *relativa* paz. Nas relações internacionais, novas dinâmicas de relacionamentos entre diversos atores emergem, contrastando cenários globais e regionais e até mesmo sub-regionais. Se, posteriormente à emergência da era moderna, o cenário internacional foi significativamente impactado pelo continente europeu, o século XXI parece assistir à ascensão de um novo protagonista. Localizada no hemisfério oriental do globo terrestre, a Ásia tem sido apontada como o “novo centro” das relações internacionais (FRIEDBERG, 1994; BORTHWICK, 1998).

Seguindo a importância desse continente de tradições milenares, vem seus tabuleiros regionais, como o nordeste e o sudeste asiáticos, apontados como territórios de relações complexas e perigosas que podem, eventualmente, mudar o futuro das relações internacionais para o bem ou para o mal, ou, ainda, para o equilíbrio entre estes dois (FRIEDBERG, 1994; MEARSHEIMER, 2001; ACHARYA, 2004; KANG, 2007).

Localizado no sudeste asiático, o Mar do Sul da China (MSC) é um amplo espaço oceânico semifechado e cercado por: República Popular da China, Taiwan (República da China), Filipinas, Malásia, Brunei, Cingapura, Indonésia, Vietnã, Camboja e Tailândia (os dois últimos estão conectados ao MSC pelo Golfo da Tailândia). Sendo um dos maiores mares do mundo, o MSC cobre uma área de aproximadamente 3,5 milhões de km<sup>2</sup> que possui uma costa geográfica complexa caracterizada pela abundância de pequenas ilhas, ilhotas, rochas e recifes de coral (SCHOFIELD; STOREY, 2009). Ademais, cento e vinte e cinco grandes rios desaguam em variados pontos do MSC, que possui mais de 30% de todos os corais do mundo localizados em partes de fronteiras ou ao longo da região, particularmente ao redor dos arquipélagos da Indonésia e das Filipinas (BATEMAN apud SANTOS, 2017).



A literatura, bem como os estudos acerca do MSC, são múltiplos, assim como são múltiplas as visões sobre seu significado em ambos tabuleiros, regional (asiático) e global. No entanto, uma visão parece ser unânime entre os estudiosos desse amplo espaço marítimo – ele é estratégico (FRIEDBERG, 1994; ACHARYA, 2004; KANG, 2007; SCHOFIELD; STOREY, 2009; BEUKEL, 2010; FRAVEL, 2011; FERNANDES, 2018; FENG; HE, 2019). Por que o Mar do Sul da China é *considerado* estratégico? A parte “considerado” da questão é crucial para se compreender as razões de sua importância. Pois se falássemos em termos naturais, o MSC seria apenas mais uma região marítima do planeta, tão essencial ao equilíbrio da terra como são os demais mares, os oceanos, os rios, os lagos, o céu, a terra, os seres vivos e vegetais etc. Porém, falamos em termos políticos, econômicos e sociais. Nestes termos, o MSC tem sido considerado estratégico há séculos.

O MSC ser considerado, e não apenas ser estratégico, traz à tona agentes que assim o consideram, o porquê consideram e como agem individual e coletivamente frente a esse fato. O resultado dessa cadeia de ações é o que Rudolf Kjellén<sup>4</sup> chamou de *geopolítica* em 1905, ou seja, o uso do espaço geográfico na guerra ou no exercício do poder estatal (FERNANDES, 2015). Ou ainda, o que Friedrich Ratzel afirmou em sua obra, *Geografia Política*, sobre o território e seus recursos: “*espaço é poder*” (COSTA, 2010). Assim sendo, o MSC é considerado estratégico pois possui elementos geográficos e geopolíticos que sustentam ambições diversas de atores regionais e internacionais. A partir deste momento, passaremos a compreender quais são estes elementos estratégicos.

## 2.2 As Ilhas

Como dito anteriormente, o MSC é caracterizado pela abundância de pequenas ilhas, ilhotas, rochas e recifes do coral; dentre elas se destacam: as ilhas Pratas (também conhecidas como Ilhas Dongsha), o arquipélago dos Paracel, o arquipélago das Spratly e o recife de Scarborough. Por que, dentre tantos, estes se destacam? Porque são considerados espaços marítimos estratégicos do MSC disputados por China, Malásia, Vietnã, Brunei, Filipinas e Taiwan. Neste momento, trataremos brevemente das características desses espaços e o que fazem deles territórios estratégicos.

As ilhas Pratas (Dongsha) possuem um atol que se estende por aproximadamente 2,8 km<sup>2</sup>, o que torna a principal ilha das Pratas a maior formação do MSC. Esse grupo de

---

<sup>4</sup> É importante frisar que Kjellén criou a palavra geopolítica, mas a temática a qual ela se refere já era discutida muitos antes da criação do termo geopolítica, ou seja, muito antes do século XX.

ilhas fica a 200 milhas náuticas<sup>5</sup> distante de Hong Kong e a 530 de Taipei. É considerado altamente relevante, pois permite a instalação de equipamentos de vigilância na Ilha, além do fato de estar localizado de frente para o estreito de Taiwan, o que possibilita o monitoramento deste espaço geográfico. Atualmente, esse conjunto de ilhas é controlado por Taiwan, entretanto, considerando que a China enxerga Taiwan como uma província rebelde, então todos os territórios sob controle de Taipei são, na verdade, para ela de controle chinês. Logo, a China também disputa as Pratas (FERNANDES, 2018).

Mapa 2: Ilhas Pratas



Fonte: The times, 2020.

O arquipélago dos Paracel é formado por um conjunto de aproximadamente 130 ilhas e recifes (sendo Woody a única ilha habitada) espalhadas por uma área de 15 mil km<sup>2</sup>, destes, 7,7 km<sup>2</sup> correspondem a uma área emersa. A região é cercada de zonas pesqueiras e há indícios da existência de petróleo em seu subsolo marítimo. Até 1974, essa região estava sob controle do Vietnã. Porém, após expulsar as guarnições vietnamitas

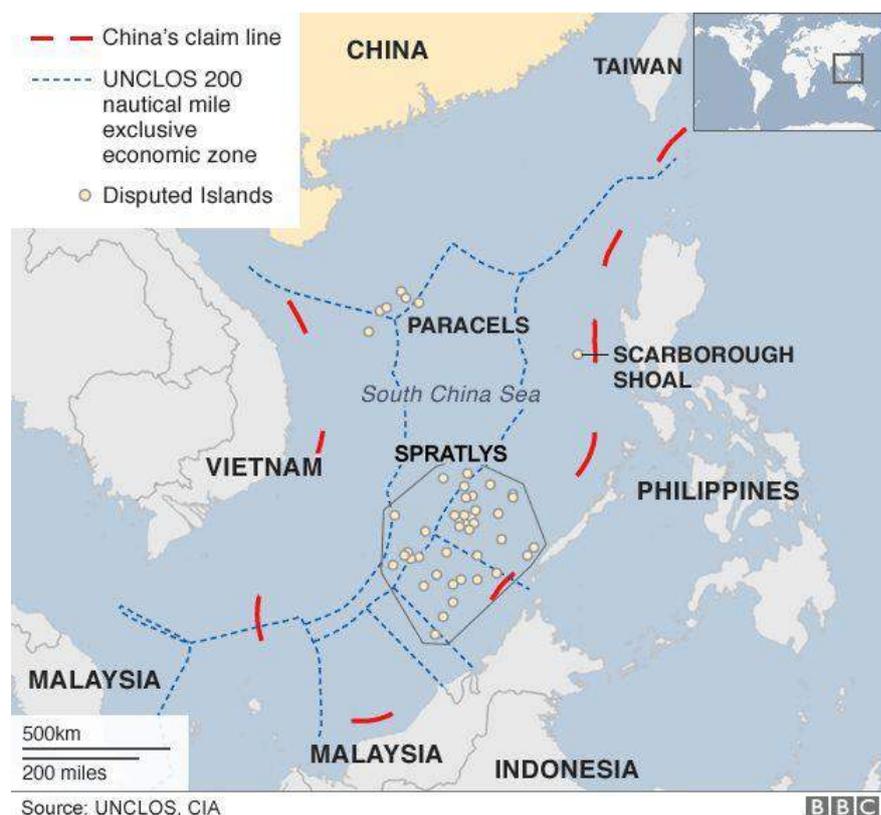
---

<sup>5</sup> Milha náutica é uma unidade de medida de comprimento ou distância que equivale a 1 852 metros ou 1.85 km. Ela é utilizada quase exclusivamente em navegação marítima e aérea e na medição de distâncias marítimas (CONVERTWORLD, 2021).

estacionadas na área, a China tem controlado e ocupado as ilhas Paracel. Atualmente, reclamam para si a soberania das Paracel, China Vietnã e Taiwan (FERNANDES, 2018).

O arquipélago das Spratlys é formado por aproximadamente 190 ilhas, recifes, atóis e rochedos que totalizam uma área de mais de 450 mil km<sup>2</sup>; destes, pouco menos de 4 km<sup>2</sup> correspondem a uma área constantemente emersa. O fator estratégico desse arquipélago reside nas áreas de pesca e possíveis áreas de petróleo e gás inexplorados. Atualmente, controlam e disputam as Spratlys China, Taiwan, Vietnã, Filipinas, Malásia e Brunei, sendo que os cinco primeiros têm instalações militares nas ilhas do arquipélago. Cabe ressaltar que China, Taiwan e Vietnã reivindicam soberania sobre a totalidade das Spratlys, enquanto Brunei, Malásia e Filipinas reclamam apenas partes do território baseados nas diretrizes da UNCLOS (FERNANDES, 2018).

Mapa 3: Ilhas reivindicadas no Mar do Sul da China



Fonte: BBC, 2018

Por último, mas não menos importante, o recife de Scarborough é formado por um conjunto de recifes, bancos de areia e rochas que se espalham por um perímetro de 49 km. Em termos de recursos, o recife possui apenas as áreas de pesca, uma vez que não há dados suficientes que comprovam a existência de recursos importantes em seu subsolo

marinho. Porém, este recife é considerado estratégico por sua posição geográfica privilegiada se relacionado com os demais arquipélagos. Isto é, o domínio das formações de Paracel, Spratlys e Scarborough proporciona a qualquer Estado o alcance do controle político-militar (e por consequência o econômico) do Mar do Sul da China. Ainda que pela UNCLOS este recife esteja dentro da ZEE das Filipinas, a China contesta a soberania filipina e disputa mais essa porção marítima com o país (FERNANDES, 2018).

Figura 1: Triângulo estratégico do Mar do Sul da China.



Fonte: Finance Twitter, 2017

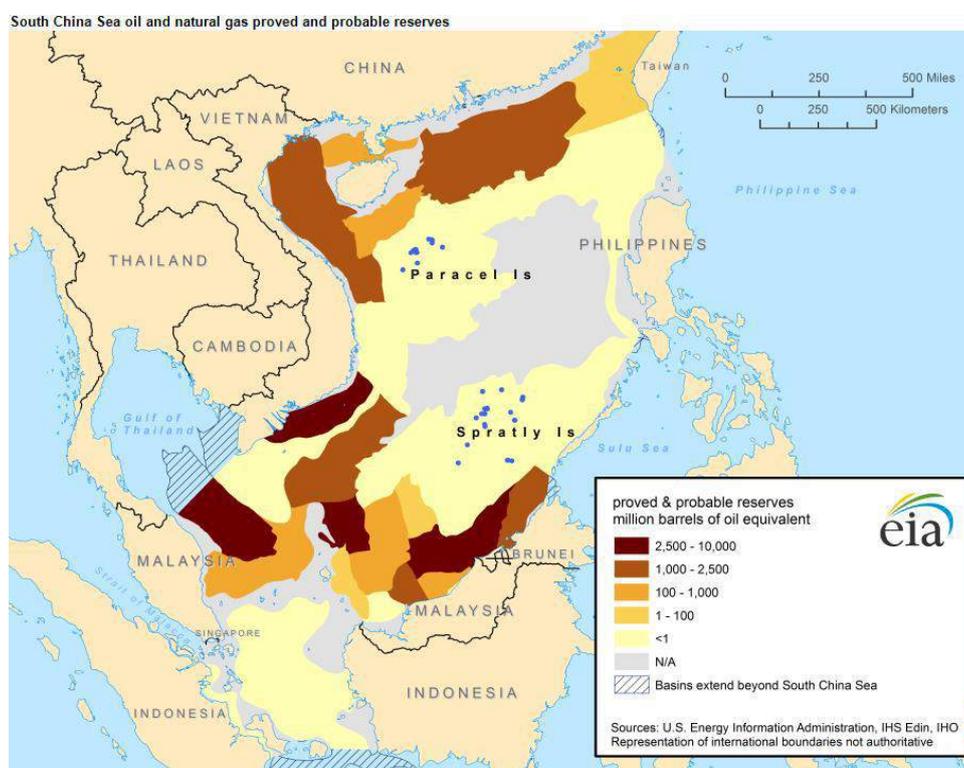
### 2.3 Os Recursos Marítimos

A grande dimensão do Mar do Sul da China, somada ao fato da existência de possíveis riquezas naturais e minerais, faz das porções marítimas previamente descritas, lugares altamente valorizados e cobiçados tanto por países do sudeste asiático quanto por potências externas. Isso se deve principalmente pelo fato de um terço dos seus mais de 3 milhões de km<sup>2</sup> estar localizado sobre uma plataforma continental de menos de 200 metros de profundidade a oeste e sul do continente asiático (DJALAL, 1998). No entanto, se é fácil saber exatamente a profundidade de plataformas continentais, não se pode dizer

o mesmo sobre precisar a presença de petróleo e gás natural. As estimativas do potencial destes recursos têm variado significativamente até os dias atuais.

Enquanto os Estados Unidos alegam haver a presença de 7 bilhões de barris de petróleo sob as áreas do MSC, o governo chinês estima o potencial entre 105-213 bilhões de barris. Similarmente, há divergências acerca do potencial de hidrocarbonetos, gás e petróleo. Enquanto a Agência de Energia Americana estima que existam reservas de 11 bilhões de barris de petróleo e aproximadamente 190 trilhões de metros cúbicos de gás, as agências chinesas consideram 125 bilhões de barris de petróleo e 500 trilhões de metros cúbicos de gás (BATEMAN apud SANTOS, 2017).

Figura 2: Prováveis e existentes reservas de petróleo e gás natural no MSC.



Fonte: EIA, 2013.

É importante salientar que há uma grande diferença entre recursos (o que está no subsolo) e reservas (a proporção de recursos que pode ser extraída), pois geralmente um terço dos recursos podem ser trazidos para a superfície tecnicamente, enquanto apenas aproximadamente um decimo pode ser trazido a superfície comercialmente (HAYTON, 2014). Assim sendo, as estimativas de recursos no subsolo do MSC poderiam impactar de forma significativa as economias de países menores e mais pobres, como as Filipinas e o Vietnã. O mesmo não seria verdade para a China, pois, considerando o fato de que

esta consome por volta de 3 bilhões de barris de petróleo e 5 trilhões cúbicos de gás natural todo ano, a quantidade de recursos prevista pelas agências não sanariam as necessidades chinesas por muito tempo (HAYTON, 2014).

Quanto à precisão acerca dos recursos no subsolo do MSC, percebe-se um paradoxo, pois as profundezas do mar não podem ser acessadas justamente pelas disputas entre os países do sudeste asiático. Enquanto as disputas se prolongam, o mar permanece “de ninguém”, portanto, ninguém tem o direito de explorá-lo para saber se e quanto de recursos naturais este possui. Desse modo, todas as informações provenientes das agências chinesas e estadunidenses, ou quaisquer outras, são apenas estimativas.

Em seu livro, Bill Hayton cita os estudos do geólogo Jon Savage, que ao ser questionado sobre as águas profundas do MSC, em uma conferência em 2013, respondeu: “A maior parte é crosta oceânica, não há rocha de origem para petróleo e gás, nenhum reservatório de acumulação e nenhum selo para evitar que ele vaze. Conclusão, não há potencial de hidrocarbonetos” no Mar do Sul da China (HAYTON, 2014, p. 148). Hayton afirma que essa visão é compartilhada pela maioria no setor industrial e sugere que, na contra direção das evidências, as autoridades chinesas continuam a insistir na existência desses recursos por uma crença baseada na junção de dogma e oportunismo. Nesse sentido, o autor afirma: “O mar do Sul da China é, atualmente, muito mais importante pelos hidrocarbonetos que passam sobre ele do que por aqueles que se encontram abaixo dele” (HAYTON, 2014, p.150).

Das análises mais negativas até as mais otimistas acerca dos recursos no MSC, quem pode dizer qual é a certa? Quem pode garantir que a estimativa da Agência de Energia Americana (EIA, sigla em inglês) está mais ou menos correta do que as estimativas da Corporação Nacional de Petróleo marítimo da China (CNOOC sigla em inglês)? Como dito anteriormente, devido as disputas correntes no Mar do Sul da China, não é possível garantir nem a certeza dos recursos em seu subsolo, nem qual estimativa está mais próxima da realidade.

Hayton apresenta uma análise interessante e pragmática acerca da incerteza de tais estimativas, principalmente ao invocar os argumentos do geólogo Jon Savage. Porém, em que medida poderíamos conceber as análises de Savage como mais ou menos verossímeis do que a de outros geólogos ou agências, como a EIA e a CNOOC? Infelizmente, estas são perguntas sem respostas, pelo menos por enquanto. No entanto, algo permanece certo:

somente pelo fato de haver a possibilidade da existência destes recursos, expectativas são criadas. Na teoria Keynesiana, por exemplo, as expectativas são capazes de moldar ações futuras e presentes dos agentes econômicos. Basta que se tenha a *possibilidade* de um conflito entre Irã e EUA para que as bolsas de valores despenquem. Basta que haja a *possibilidade* de recursos naturais valiosos nas profundezas do MSC para que os Estados adjacentes (e externos, como os EUA) superestimem seu valor e se apressem para reivindicar um espaço para si.

No que se concerne à questão de recursos marítimos, existe ainda um outro fator importante em relação às porções marítimas do MSC, a pesca. Estudos apontam que no mar habitam 3,365 espécies de peixes e ele é uma das cinco maiores zonas produtoras de pescado do planeta. Estima-se que o volume de pesca no MSC esteja por volta das 10 milhões de toneladas, ou seja, 12% do volume mundial de pesca no período de um ano. Em termos econômicos, esse volume seria de 21,8 bilhões de dólares, nos quais a China detém 45% de participação (SCHOFIELD, STOREY, 2009; FERNANDES, 2018).

O mercado de pesca também é importante para o setor de exportação dos países do sudeste asiático, pois, além de dar a eles o protagonismo no suprimento mundial destes produtos, é uma importante fonte de divisas. Ademais, no caso do MSC, a pesca possui um importante significado socioeconômico, já que dos 3,2 milhões de barcos pesqueiros oficiais e regulamentados no mundo, cerca de 1,77 milhões (55%) estão localizados no MSC. Isso corresponde a 3,7 milhões de pessoas empregadas só neste setor da economia. Isso, é claro, contabilizando somente os barcos pesqueiros oficiais, pois se considerados os não registrados, os valores podem aumentar consideravelmente (FERNANDES, 2018).

Imaginemos que as estimativas menos otimistas sobre os recursos no Mar do Sul da China se concretizassem e que, de fato, a maior parte do seu subsolo fosse apenas crosta oceânica, o que aconteceria? O MSC perderia seu valor estratégico? Ainda não, pois a pesca continuaria sendo um fator importante tanto para a segurança alimentar dos países como para o setor econômico de exportação destes. Mas e se, de repente, os peixes fossem extintos por qualquer desastre humano? O MSC deixaria de ser considerado estratégico afinal? Para o bem ou para o mal, não. Talvez tanto quanto ou mais importante do que os recursos que o MSC possui é a sua localização geográfica privilegiada.

Esse amplo espaço marítimo está localizado em uma das zonas de tráfego marítimo mais movimentadas do planeta, com os portos de Cingapura, Hong Kong,

Shenzhen e Guangzhou entre os dez mais movimentados do mundo em termos de mercadoria (MORAES, 2015). Segundo Moraes:

[...] Mais de 40.000 navios, representando mais de metade da tonelagem total a (sic) nível mundial, circulam anualmente no MSC, um volume de tráfego duas vezes superior ao do Canal do Suez e três vezes superior ao do Canal do Panamá; cerca de 15% do volume total do comércio mundial transita pelas Rotas Marítimas de Comunicação do Sudeste Asiático [...] (MORAES, 2015, p. 575).

Isso se explica, principalmente, porque as rotas marítimas que ligam o Nordeste Asiático e a zona Ocidental do Pacífico ao Oceano Índico e ao Oriente Médio atravessam o MSC, fazendo deste a porta de entrada e saída do mundo para os países do sul asiático (ANH apud SANTOS, 2017). Ademais, o MSC é uma rota extremamente importante para a segurança energética dos países do sudeste asiático, uma vez que, ele proporciona o caminho mais curto a partir do Oriente Médio e da África para o escoamento de petróleo e recursos naturais rumo à Ásia e ao sudeste asiático (ROSENBERG apud SANTOS, 2017). Mais de 50% da frota petrolífera e comercial do mundo atravessam as Rotas de Comunicação do Sudeste Asiático, onde se encontram os maiores exportadores de manufatura do planeta (SANTOS, 2017; MORAES, 2015).

#### 2.4 Os Estreitos e a logística do MSC

Todo o abastecimento comercial e energético dos países do sudeste asiático acontece através de uma complexa logística marítima proporcionada pelos chamados “*chokepoints*” (gargalos estratégicos) que se ligam ao MSC. São eles: o estreito de Taiwan, o estreito de Málaca, o estreito de Sunda e o estreito de Lombok, sendo os dois primeiros considerados cruciais não apenas pela questão econômica, mas também pelo posicionamento geopoliticamente estratégico que estes possuem para os países adjacentes ao MSC e potências externas, em especial China e Estados Unidos (BEUKEL, 2010; SANTOS, 2017; FERNANDES, 2018).

Enquanto ao norte, o estreito de Taiwan conecta o MSC ao oceano Pacífico, ao sul o estreito de Málaca o conecta ao oceano Índico. Ambos são considerados gargalos marítimos sensíveis aos Estados, pois ameaçam tanto o abastecimento comercial destes quanto a capacidade de projeção de suas respectivas seguranças nacionais (BEUKEL,

2010; FERNANDES, 2018). O estreito de Taiwan está localizado entre a China continental e a ilha de Taiwan (Formosa), separadas por 180 km de distância.

Esse estreito já foi palco de inúmeros confrontos entre as forças chinesas e taiwanesas, os quais resultaram no *Taiwan Relations Act* de 1979, em que Taipei entregou a sua garantia de defesa a Washington em caso de agressão (FERNANDES, 2018). Assim, a China não tem medido esforços para impedir a independência da ilha e fortalecer sua posição frente à ameaça externa de grandes potências, neste caso, os EUA. Enquanto isso, os EUA, como potência ocidental e com grandes interesses na ordem regional do leste asiático, não tem medido esforços para defender o princípio da liberdade de navegação em todas as rotas marítimas do planeta, inclusive e especialmente aquelas que atravessam o MSC (BEUKEL, 2010).

Mapa 4: Estreito de Taiwan



Fonte: CIA, 2020

Por sua vez, o estreito de Málaca está localizado entre a Malásia, a Indonésia e a cidade-Estado de Cingapura e não somente conecta o MSC ao Índico, como também, através do MSC, conecta o Índico ao Pacífico. Essa ampla conexão faz dele o estreito mais crucial aos Estados do sudeste asiático em termos comerciais e energéticos

(BEUKEL, 2010, VÁSQUEZ, 2013; FERNANDES, 2018). Segundo os estudos de Villar & Hamilton (apud FERNANDES 2018),

Quase um terço dos 61% da produção global de petróleo e outros líquidos que atravessaram as rotas marítimas em 2015, transitaram o estreito de Málaca, o segundo maior chokepoint em comércio de petróleo no mundo, depois do estreito de Ormuz. O trânsito de petróleo e outros líquidos no estreito de Málaca aumentou pela quarta vez nos últimos cinco anos em 2016, alcançando a marca de 16 milhões de barris por dia (VILLAR, HAMILTON apud FERNANDES, 2018, p.76).

Os autores ainda ressaltam que Málaca “é a rota marítima mais curta entre os fornecedores do Golfo Pérsico e os mercados chaves asiáticos. Os navios de petróleo que passam pelo estreito de Málaca abastecem a China e a Indonésia, duas das economias que mais crescem no mundo” (VILLAR; HAMILTON apud FERNANDES, 2018, p.76). Enfim, o tráfico marítimo é tão denso neste estreito que ele tem sido denominado "estrada de ferro" (VÁSQUEZ, 2013).

Figura 3: Fluxo de barris de petróleo por dia no MSC.



Fonte: EIA, 2013.

Importante e vital às grandes economias do sul asiático, a “estrada de ferro” é também um gargalo geograficamente problemático para a navegação devido à sua baixa

profundidade e sua extrema estreitura. O canal de Phillips, que é o ponto mais crítico do estreito de Malaca e vital para os portos de Cingapura, possui apenas 2,8 km de largura e somente 25 metros de profundidade. Sendo assim, os navios muito grandes (que superam o chamado "Malaccamax") precisam tomar rotas alternativas, por exemplo, pelo estreito de Lombok (VÁZQUEZ, 2013).

O estreito de Lombok está localizado entre ilhas da Indonésia (mais especificamente entre Bali e Lombok) e conecta o Oceano Índico com o mar de Java. Esse gargalo possui comprimento de 60 km e uma largura que varia entre 20 e 60 km, sendo mais estreito que a passagem de Sunda. Por outro lado, sua profundidade atinge aproximadamente 250 metros, o que o torna mais profundo que o estreito de Malaca, por isso, essa passagem é a melhor rota alternativa para o trânsito de navios que ultrapassem o padrão Malaccamax. Um exemplo disso seriam os superpetroleiros da categoria ULCC (Ultra Large Crude Carrier) que, quando totalmente carregados, excedem os 25 metros de profundidade do estreito de Malaca (FERNANDES, 2018).

Por seu turno, o estreito de Sunda fica localizado entre as ilhas de Sumatra e Java na Indonésia e conecta o Oceano Índico ao mar de Java, adjacente ao MSC. Este possui aproximadamente 30 km de largura que se estendem até 100 km à frente. O tráfego, no entanto, é limitado devido à pouca profundidade de Sunda, que atinge apenas 20m. Um fato interessante é que por estar a apenas três dias de viagem da província indonésia de Achém, essa passagem é a rota preferida em caso de bloqueio do estreito de Malaca (FERNANDES, 2018).

Figura 5: estreitos estratégicos no MSC.



Fonte: Market News, 2017.

Se observarmos atentamente o Mar do Sul da China, é possível perceber que as ilhas anteriormente ditas não são consideradas estratégicas apenas pelos possíveis recursos naturais em seus respectivos subsolos. Geograficamente, essas ilhas providenciam acesso mais rápido e fácil aos estreitos previamente descritos, que, por sua vez, são de vital importância às economias do leste e sudeste asiáticos. Nos casos específicos de China, Japão e EUA, as ilhas, somadas aos estreitos, são pontos críticos não apenas às economias, mas à segurança de seus Estados (KANG, 2007; IKENBERRY, 2008). China e Japão possuem deficiências geológicas que os fazem dependentes da exportação de recursos naturais essenciais – como o petróleo. Os EUA, por sua vez, exercem influência na ordem regional do leste e sul asiáticos desde o fim da Segunda Guerra Mundial, tendo estabelecido parcerias estratégicas com Japão, Coreia do Sul, Taiwan e Cingapura (IKENBERRY, 2008).

A ascensão econômica e militar chinesa nas últimas três décadas tem ameaçado os interesses estadunidenses e tensionado as relações com o sudeste asiático em níveis ainda não vistos. O Mar do Sul da China, suas ilhas e os estreitos adjacentes a este estão, atualmente, no centro desse embaraço geoeconômico e geopolítico.

Considerando os atuais conflitos pelo MSC, o que tem a história deste espaço marítimo a dizer sobre as atuais disputas ali situadas? Desde quando o MSC é considerado estratégico e, por extensão, obstinadamente disputado regional e internacionalmente? O próximo tópico busca responder a estes questionamentos através de um breve, mas importante, relato sobre as relações internacionais no entorno do sudeste asiático dos longínquos tempos pré-históricos até o século XX, quando China, Taiwan, Vietnã, Malásia, Brunei e Filipinas iniciaram as atuais disputas pelas ilhas do Mar do Sul da China.

## 2.5 O Mar do Sul da China a História e as Relações Internacionais em Seu Entorno

No século V a.C, a Ásia já era conhecida pelos gregos como uma terra vasta, rica e poderosa – a Ásia Maior - que englobava o império Persa<sup>6</sup> (550 – 330 a.C) e posteriormente o maior império contíguo do mundo, o império Mongol (1206 – 1368 d.C) liderado por Genghis Khan e seus descendentes (BORTHWICK, 1998). Mas é claro que muito antes dos gregos considerarem a Ásia uma terra grandiosa, o continente já era vasto e diverso em suas regiões, assim como eram diversas as relações humanas que se desenvolviam de norte a sul, leste a oeste ao longo das terras firmes e também, e especialmente, pelas águas asiáticas. Laços linguísticos, culturais, políticos e econômicos floresceram em meio aos rios - como o grande e admirável Yangtzé que nasce nas montanhas do Tibete e atravessa longos 6.300 km pelos vales chineses até encontrar sua foz no Oceano Pacífico - e em meio aos oceanos, Índico e Pacífico, e mares – como o Mar do Sul da China no sudeste asiático.

As primeiras evidências de seres humanos no Sudeste da Ásia datam de aproximadamente 1,5 milhão de anos atrás. Restos do chamado “homem Java”, mais conhecido como *homo erectus*, foram encontrados em Java e na China e há cerca de 50.000 anos essa espécie desapareceu, possivelmente por causa do seu parente mais inteligente, o *homo sapiens* (HARARI, 2012; HAYTON, 2014). Crânios encontrados em Bornéu e nas Filipinas indicam que os humanos modernos chegaram nestes territórios por volta de 40.000 e 22.000 anos atrás (HAYTON, 2014).

Um ponto importante na busca de evidências acerca das relações do mundo antigo no sudeste asiático é o estudo das variações linguísticas que lá existiam. Alguns destes estudos sugerem que haviam similaridades de dialetos entre regiões e povos separados

---

<sup>6</sup> Localizado na região de Anatólia, conhecida como Ásia Menor, onde hoje se encontra o território da Turquia.

por milhares de quilômetros oceânicos, indicando o compartilhamento de laços culturais entre diferentes povos. Entre essas regiões estavam os atuais territórios de Taiwan, Havaí, Ilha de Páscoa, Nova Zelândia, Malásia e Madagascar (HAYTON, 2014).

Há estudiosos que defendem que as raízes desses diferentes dialetos teriam origem em uma única língua, chamada de “proto-austronésio”, falada, no atual território de Taiwan, por volta de 5,500 anos atrás (HAYTON, 2014). Tais estudos foram e continuam importantes para o rastreamento histórico das origens e das imigrações e interconexões entre os povos antigos. Alguns historiadores defendem que tais povos eram descendentes de agricultores que foram pioneiros no cultivo de arroz nos vales do Yangtzé há cerca de 8,500 anos e se espalharam gradualmente para o leste e sul até chegarem à costa chinesa por volta de 5,500 anos atrás, alcançando o leste e sudeste da Ásia (HAYTON, 2014). Outros sustentam que, ao invés do povoamento do sul e leste asiáticos ter acontecido a partir do território de Taiwan, houve, na verdade, uma constante rede de comunicação que transportava informação e tecnologia em direções diversas (HAYTON, 2014).

Fato é que, mesmo com a impossibilidade da certeza de qual teoria está mais próxima da realidade do Sudeste asiático na antiguidade, estudos e achados arqueológicos comprovam o desenvolvimento de sociedades diversas e complexas nas terras e águas as quais hoje denominamos Ásia. No que se concerne as relações econômicas, por exemplo, sabe-se que no século três a.C já chegavam navios malaios à costa chinesa e mais tarde juntaram-se a estes, navios vindos das costas da Índia e do Oriente Médio (HAYTON, 2014). Através dessas relações econômicas surgiram grandes impérios. Além de presenciar a emergência e derrocada do grande império Persa no período pré-histórico, a então “Ásia Maior” foi palco de inúmeras outras grandes potências que ascenderam e caíram, especialmente no sudeste asiático, nos arredores do Mar do Sul da China.

## 2.6 O Mar do Sul da China na Idade Média

Nos primeiros séculos d.C, a potência dominante no sudeste asiático provavelmente foi um lugar chamado pelos chineses de “Funan”. Localizado onde hoje estão o sudeste do Vietnã e o Camboja, Funan dominou o comércio no MSC por quase três séculos através de sua localização geográfica privilegiada e astúcia política (HAYTON, 2014). No campo econômico, o império foi construído e fortalecido por meio de sua posição crucial nas rotas entre Europa e a Índia a oeste e a China a leste, se enriquecendo à medida que Roma se tornava protagonista na compra da seda chinesa e

de especiarias do sudeste asiático (BORTHWICK, 1998; HAYTON, 2014). No campo político, Funan lançava mão tanto da diplomacia como da força para se defender dos rivais e manter sua supremacia no sudeste asiático (HAYTON, 2014).

Funan foi apenas um entre tantos outros grandes impérios que surgiram nas redondezas do MSC. Após perder forças em meados do século IV, Funan foi sucedida pelo império Champa. Champa se estabelecia e desenvolvia suas relações nos vales dos rios ao longo do leste da Indochina. Este império ficou conhecido por ter dominado o comércio marítimo com a China e por, raramente, ter sido um império pacífico em seus mil anos de história (HAYTON, 2014).

Paralelamente às relações comerciais com Champa, a China também negociava com outros reinos do sudeste asiático, como, por exemplo, o Reino de Taruma localizado na Java Ocidental (atual Indonésia) e outros governadores da região da Sumatra (HAYTON, 2014). Do século VI ao IX, a região que compreendia Java e a ilha de Sumatra se tornou um importante centro econômico no sudeste asiático após a ascensão do império Srivijaia. Este império dominou o comércio e os portos marítimos entre o oeste da Índia e o leste da China até o fim do período clássico (BORTHWICK, 1998; HAYTON, 2014).

Além de Srivijaia, um outro importante reino que surgiu aos arredores do MSC foi o império Angkor. Também chamado de Khmer, este poderoso reino situava-se na região do golfo tailandês e precedeu o atual Estado do Camboja. Angkor se estendeu do século IX ao XIV e ficou conhecido principalmente pelo seu refinado sistema de irrigação que lhe rendia alta renda das grandes plantações de arroz e por suas majestosas construções arquitetônicas (BORTHWICK, 1998). Graças às suas tecnologias e inteligência, os khmers deixaram para o sudeste asiático um rico arcabouço arquitetônico e cultural, bancado indireta e diretamente pelas águas do MSC. Segundo Borthwick (1998), diferentemente de outros reinos que dependiam do comércio e/ou do poder econômico, a riqueza de Angkor estava no povo e nas águas - nas águas do Mar do Sul da China.

Um fato interessante sobre os reinos previamente citados é que todos eles adotavam elementos religiosos e culturais de origem indiana. Por exemplo, eles se declaravam reinos hinduístas ou budistas, ou ainda, no princípio, hinduístas e, mais tarde, budistas. Funan, Champa e Srivijaia adotavam o hinduísmo e Angkor era um império

hindu-budista (BORTHWICK, 1998; HAYTON, 2014). Assim, apesar de terem na China um grande e influente parceiro comercial e influente quando se tratava de suas respectivas atividades econômicas, estes e outros impérios do sudeste asiático eram religiosa e politicamente influenciados por elementos culturais vindos da Índia (HAYTON, 2014). Este fato é particularmente importante, pois influenciou a concepção territorial destes reinos por séculos, conseqüentemente afetando o modo como estes enxergavam a si mesmos e suas relações externas.

Impérios e reinos se auto referiam pelo termo sânscrito<sup>7</sup> *mandala* (roda) e se enxergavam como centros de redes e não como Estados com fronteiras devidamente delimitadas (HAYTON, 2014). As relações entre reinos aconteciam de forma fluida, de modo que os centros menos poderosos deviam obediência a mais de uma mandala. A legitimidade deles se dava mais pelo reconhecimento por parte de outros *cakravartin* (governantes) do que pelo controle físico de seus territórios. Essa legitimidade, no entanto, precisava, também, ser apoiada pelo poder militar dos respectivos reinos (HAYTON, 2014).

Essa ordem territorial pensada através da mandala revelava um tipo diferente de “territorialidade”, pois ainda que os objetivos fossem similares aos da territorialidade moderna, ou seja, ainda que os reinos usassem o território para controlar pessoas e recursos localizados em seus territórios, o modo como se dava essa demarcação – a territorialidade – dos espaços geográficos era significativamente diferente dos atuais padrões. Por consequência, também era diferente a maneira como se davam as relações internacionais entre os países do sudeste asiático influenciados pela cultura indiana.

O sistema de mandala e suas peculiaridades começaram a perder forças a partir do Tratado de Zaragoza em 1529, quando portugueses e espanhóis desenharam uma linha imaginária sobre o sudeste asiático, dividindo a região em dois impérios europeus (HAYTON, 2014). Uma mudança ainda mais brusca para este sistema aconteceu com a chegada da era moderna, quando, a partir da Paz de Vestfália e dos tratados de Münster e Osnabrück em 1648, inaugurou-se o moderno sistema internacional que consagrou as

---

<sup>7</sup> Sânscrito é uma língua ancestral derivada do proto-indo-europeu, que teve origem na Ásia há aproximadamente 3000 a.C, mais especificamente na região onde hoje situam-se o Nepal e a Índia. Foi e é importante, pois possui uso litúrgico no hinduísmo, budismo e jainismo (SANSKRIT, 2020).

noções e princípios do Estado-nação, da soberania estatal, da igualdade jurídica entre os Estados, da não intervenção e, por fim, do que conhecemos hoje por territorialidade.

Foi em meados do século XVII também que se iniciaram os debates mais calorosos relacionados à liberdade de navegação. Duas teses que influenciam o debate normativo e político acerca das questões marítimas até os dias atuais foram assinadas pelos juristas Hugo Grotius e John Selden. Enquanto Grotius defendia o *mare liberum*, isto é, a liberdade dos mares, a não monopolização e controle dos oceanos, Selden defendia o *mare clausum*, isto é, a demarcação jurisdicional por meio de linhas imaginárias dos mares, o controle de áreas específicas por parte dos Estados, seja pela proximidade, seja por tempo de ocupação destas (HAYTON, 2014). Embora ambos juristas concordassem que era possível traçar linhas imaginárias sobre os mares, eles discordavam de onde exatamente estas linhas deveriam ser desenhadas (HAYTON, 2014).

Apesar de importantes e significativos, o sistema mandala e demais influências culturais indianas não foram os únicos a impactarem a ordem regional do sudeste asiático. De fato, essa região compreendia tradições milenares diversas que coexistiam com as indianas e impactavam a visão de mundo das civilizações asiáticas. A China era outra civilização de peso e relevância para os países que circundavam o MSC, em especial pelas interações econômicas com os demais reinos e impérios.

Do início ao fim da idade média houve, entre outras, três dinastias chinesas que impactaram significativamente tanto a ordem doméstica chinesa quanto as relações externas do sudeste asiático, as dinastias Tang, Song e Ming (BORTHWICK, 1998). Todas elas tinham como pano de fundo filosófico e cultural o confucionismo que, por vezes sofria influência de outros dois sistemas filosóficos, o taoísmo e o budismo (BORTHWICK, 1998). Isso significa dizer que, guardadas as diferenças entre as dinastias, elas adotavam uma estrutura hierárquica conservadora que enfatizava um comportamento ritual e ético e que, através do taoísmo e do budismo, buscava a manutenção de relações harmoniosas, interna e externamente (BORTHWICK, 1998). Em que medida esses sistemas filosóficos eram importantes e impactavam a ordem regional do sudeste asiático? Assim como o sistema de mandala, estes sistemas filosóficos se tornavam sistemas políticos e normativos que acabavam por influenciar outros países, bem como a construção e gerenciamento das relações externas da China com estes.

O Vietnã foi um dos Estados a receber grande influência da cultura chinesa e dos preceitos confucionistas. E mesmo tendo recebido outras influências de povos do sudeste asiático, o Vietnã pode ser considerado uma espécie de fronteira entre duas visões de mundo diferentes que impactaram diferentes sistemas de governança no sudeste asiático naquela época (BORTHWICK, 1998). Isso pode ser observado nos contrastes entre o aparelho burocrático vietnamita e os territórios onde hoje se localizam, Malásia, Brunei, Indonésia e Filipinas, que foram majoritariamente influenciados pelo sistema mandala e pela cultura indiana (BORTHWICK, 1998).

Nos reinos hinduístas e/ou budistas, o padrão de relações oficiais era significativamente mais complexo, porque faltavam os direcionamentos que definiam claramente a questão da autoridade, que eram evidentemente definidos no Vietnã (BORTHWICK, 1998). Ademais, diferente da rígida característica vietnamita, o controle sobre as regiões mais distantes se dava de forma mais dispersa, com os governantes das províncias mais livres para definirem regras, sem contradizer o reino central (BORTHWICK, 1998).

Quanto às regiões de fronteira, os reinos de influência indiana não faziam questão de defini-las tão estritamente, sendo estas incertas e permeáveis, o que representava um grande contraste frente as regras vietnamitas que exigiam uma linha rigorosamente acordada (BORTHWICK, 1998). Por último, enquanto nos reinos hinduístas e/ou budistas, as relações econômicas entre os Estados se dava de maneira mais informal, estando, inclusive, sujeitas aos gostos e desgostos dos reis do mais alto escalão, no Vietnã isso não acontecia, já que este era guiado por regras padronizadas e condutas baseadas em diretrizes a serem seguidas não importasse o governante (BORTHWICK, 1998).

Como dito anteriormente, os pensamentos de Confúcio influenciaram até mesmo na administração das relações externas chinesas. Criado na dinastia Tang, o Sistema Tributário chinês era o meio pelo qual a China gerenciava suas relações com os territórios estrangeiros, que ao enviarem suas embaixadas aos governantes chineses, se tornavam Estados tributários (BORTHWICK, 1998). A exata dinâmica desse sistema será discutida mais adiante, no capítulo 3. Neste momento cabe apenas salientar que a base sobre a qual este sistema foi criado tinha origem na estrutura hierárquica e rígida confucionista que extrapolava as questões burocráticas de Estado e influenciava a visão de mundo chinesa sobre suas relações externas (BORTHWICK, 1998).

Das relações sino-asiáticas emergiu um grande mercado marítimo e também uma clara divisão de trabalho, dividida entre a manufatura doméstica e o comércio exterior. Em meados da era Tang, o comércio marítimo do sudeste asiático tinha se tornado uma indústria de exportação altamente integrada, com empresas em várias partes da China criando e produzindo em massa produtos para mercados específicos (HAYTON, 2014). A rota marítima da seda, que compreendia a supervia Abássida-Tang de Guangzhou a Bagdá rendeu frutos de vasta riqueza para os que dela tinham o privilégio e poder de participar (HAYTON, 2014). Um fato interessante é que, já nessa época, o poderoso império Srivijaia controlava os acessos a ambos estreitos de Málaca e Sunda, sujeitando a seu consentimento o comércio marítimo que passava por essas rotas (HAYTON, 2014).

No século X, após o desfalecimento da dinastia Tang, os Song iniciaram uma nova ordem comercial na China que abriu suas portas ao ocidente e a colocou no epicentro do mundo, fazendo com que seus portos se enchessem de coreanos, árabes, iranianos e outros estrangeiros (BORTHWICK, 1998). A nova ordem escolhida pelos Song caracterizava-se pelo comércio privado nos mares, mercado livre e menos controle estatal. Segundo Bill Hayton, foi nesse período também que, pela primeira vez, a China zarpu pelos oceanos em suas próprias embarcações “rumo ao Mar do Sul da China e além” (HAYTON, 2014, p. 21). Este fato foi uma das razões principais para a derrocada do império Srivijaia, pois, apesar deste ser um dos estados tributários chineses e ter mantido boas e lucrativas relações durante a dinastia Tang, acabou perdendo o controle de suas rotas comerciais leste-oeste com o advento das navegações comerciais chinesas (BORTHWICK, 1998).

Fato é que os fortes laços de comércio marítimo que se desenvolveram entre o nordeste e o sudeste asiáticos no início da dinastia Tang contribuíram significativamente para a economia da costa marítima de ambas regiões (BORTHWICK, 1998). Estes laços comerciais se estreitaram ainda mais na era pré-moderna quando o Império Mongol caiu em ruínas e a dinastia Ming desembarcou na China no século XIV. A chegada dos Ming culminou no advento da “era do comércio” no sudeste asiático (BORTHWICK, 1998). E, apesar de ter promovido um período de grandes navegações e crescimento das trocas comerciais marítimas na Ásia, os Ming não tornaram a China uma grande potência naval, pois o sentimento aventureiro e conquistador deles encontrava barreiras nas preocupações com recursos para lidar com a crescente crise interna no território chinês (BORTHWICK, 1998; HAYTON, 2014).

A verdade é que, paradoxalmente à promoção de um período de grandes navegações no sul asiático, a dinastia Ming adotou um modelo comercial centrado no Estado. Assim que tomou o poder, tentou abolir o comércio marítimo privado implantado pelos Song, e reverteu as relações comerciais chinesas de mercado aberto ao sistema tributário novamente (BORTHWICK, 1998).

## 2.7 O Mar do Sul da China na Era Moderna

O fim da dinastia Ming se deu no século XVII, quando a China foi invadida por povos bárbaros e passou a ser governada pelos manchus<sup>8</sup> (BORTHWICK, 1998; HAYTON, 2014). Enquanto isso, já no século XV, o sudeste asiático experienciava a invasão de outros povos “bárbaros”, os portugueses e os espanhóis. Pela primeira vez, o sudeste asiático se viu governado por apenas dois impérios não asiáticos (HAYTON, 2014). Nesse período, se a China conseguiu conter com mãos firmes grande parte das interferências dos europeus, o mesmo não pode ser dito para outras regiões e Estados do sul asiático. O tratado de Zaragoza marcou o início de longos séculos de controle comercial, político e territorial nos arredores do MSC por parte dos europeus (HAYTON, 2014).

As primeiras grandes interferências começaram com Portugal e Espanha. Em 1511, Portugal tomou o controle do estreito de Málaca, o que só teve fim 130 anos depois; em 1529, enquanto os portugueses retinham o atual território da Indonésia, os espanhóis retinham as ilhas onde hoje se localizam as Filipinas (HAYTON, 2014). Essa demarcação territorial permanece até os dias atuais, cinco séculos depois.

Disputas por território, como, por exemplo, entre as Filipinas e a Indonésia pela província de Sabah permanecem vivas e latentes até a presente data, isso sem mencionar as questões étnicas e religiosas (HAYTON, 2014). Além de causar conflitos recorrentes entre os países em disputa, por que isso importa para o sudeste asiático? Porque disputas como as da província de Sabah impedem que os países não somente cheguem a um acordo entre seus próprios territórios, mas também não consigam estabelecer acordos de fronteiras em relação ao Mar do Sul da China (HAYTON, 2014). Talvez, os territórios das Filipinas e da Indonésia poderiam estar em paz em relação às suas fronteiras

---

<sup>8</sup> Os Manchus eram originários da região da Manchúria, no nordeste da China. Eram considerados bárbaros, pois não eram da etnia Han, que pertence ao grupo de povos originários da China (BORTHWICK, 1998).

marítimas no MSC, mas os efeitos do Tratado de Zaragoza seguem vivíssimos cinco séculos depois.

No findar do século XVI, a união ibérica já começava a dar sinais de falência. O século XVII seria quase todo da Holanda. Foi a vez dos holandeses dominarem o comércio pelas rotas do MSC (e de todo globo terrestre), conquistando, inclusive, o estreito mais cobiçado da região – Málaga (HAYTON, 2014). Mas os mandos e desmandos do império holandês não duraram muito tempo. No fim do século XVII, holandeses, portugueses e espanhóis acabaram por se tornar grupos isolados com pouco controle sobre o sudeste asiático (HAYTON, 2014).

Com os manchus governando a China, estava para começar “o século chinês” no MSC (HAYTON, 2014). Grandes grupos chineses partiram em busca de fortunas no sudeste asiático e, mesmo com os europeus tentando desmoralizá-los adotando políticas racistas, as comunidades chinesas perduraram e geraram riqueza na região. Segundo Hayton, o resultado disso foi uma espécie de

[...] “império informal” às margens do MSC: informal no sentido de que este não era sistematicamente explorado pelas autoridades Qing (manchu). Para eles, era uma fonte de receita, não de conquista territorial. Eles prestavam pouca atenção ao mundo que estava além das costas marítimas (HAYTON, 2014, p. 43).

Durante 130 anos, a China viveu o auge de suas relações econômicas, militares e sociais (GALILEU, 2019). Triplicou de tamanho ao conquistar o Tibete, Taiwan, Xinjiang, e territórios da Sibéria, além de enriquecer seu arcabouço cultural com a produção do Siku Quanshu, a maior coleção de livros sobre a história da China até hoje (GALILEU, 2019). Assim, o século XVIII é tido como um período de prosperidade para a China e para as relações sino-asiáticas, já o sucessor dele nem tanto.

A chegada do Império britânico ao sudeste asiático no século XIX abalou não só a já alterada ordem regional então existente, mas também o controle chinês sobre seus próprios portos (BORTHWICK, 1998). A China estava prestes a vivenciar o seu “século da humilhação”, que só começaria a ter fim em 1912, com a Revolução Xinhai que a transformou numa república (BORTHWICK, 1998). Pressionado pela coroa britânica e outras potências a abrir seus portos, principalmente para o comércio do ópio, o Império do Meio estava sendo, pela primeira vez, controlado pelos ocidentais (HAYTON, 2014).

Enquanto isso, o leste e sudeste asiáticos experimentavam apenas mais uma das tantas investidas dos europeus. Em 1819, a coroa britânica colonizou o atual território de Cingapura e, não muito tempo depois, se tornou a próxima potência a assumir o controle, nada surpreendente, do estreito de Málaca (HAYTON, 2014). A Malásia e a Indonésia foram majoritariamente divididas pelos britânicos e holandeses em 1842; a fronteira entre a China e o Vietnã foi ordenada pelos franceses em 1887; a maioria das fronteiras filipinas foram estabelecidas pelos Estados Unidos e pela Espanha em 1898; e a fronteira entre as Filipinas e a Malásia também foi determinada pelos Estados Unidos e pela Inglaterra em 1930 (HAYTON, 2014).

O Sistema de Vestfália, com seus princípios de soberania e liberdade de navegação, já estavam solidamente consagrados no século XIX. Na Ásia, o Estado soberano havia se sobreposto ao sistema mandala e o *mare liberum* de Grotius havia se sobreposto ao *mare clausum* de Selden. E a Europa, como a grande fundadora do moderno sistema de Estados, era a que mais o desrespeitava. Apenas os princípios estavam consagrados a prática deles, somente quando conveniente às potências marítimas.

## 2.8 O Mar do Sul da China na Era contemporânea

O MSC como uma rota marítima importantíssima às milenares relações econômicas entre o ocidente e o oriente sempre esteve na mira das grandes potências, fossem elas regionais ou extra-regionais. E no século XX isso não foi diferente, já que, não somente suas rotas estavam sendo controladas, mas também suas ilhas invadidas e reivindicadas: em 1909, com a exploração japonesa nas ilhas Pratas; em 1933, com a invasão francesa às Spratlys; em 1945, com a ocupação japonesa das ilhas Woody nas Paracel e de Itu Aba nas Spratlys; em 1946, com as reivindicações pelas Spratlys pelas, agora, independentes Filipinas; e em 1947, com as reivindicações entre a China e a França sobre as Paracel (HAYTON, 2014).

A declaração de 1958 marcou a primeira vez em que a China vinculou suas reivindicações à soberania territorial no MSC com a afirmação de direitos marítimos. E o ano de 1974 marcou a primeira colisão de forças pelas ilhas do MSC, quando China e Vietnã se enfrentaram pelas Ilhas Paracel (BEUKEL, 2010). Era o início dos confrontos sino-asiáticos pelo MSC.

Porém, o que elevou o tom das disputas pelo MSC não parece ter sido somente as reivindicações sobrepostas dos países do sudeste asiático, mas a (re) ascensão de uma

China política, econômica e militarmente determinada. As reformas de Deng Xiaoping no início dos anos 80 surtiram lucrativos efeitos para o Estado chinês e provocativas ações aos EUA, a potência do século XXI que faz de quase um tudo para manter sua esfera de influência no leste e sudeste asiáticos (IKENBERRY, 2008; SHAMBAUGH, 2013). Novamente, chegamos a um padrão nada surpreendente na ordem asiática - os tentáculos estrangeiros de uma potência ocidental frente aos assuntos internos dos países do sudeste asiático.

Na presente data, percebe-se que tanto a concepção e diferença entre o sistema de mandala e o sistema vestfaliano de Estados, como os debates sobre a liberdade de navegação são duas discussões paradigmáticas e não esgotadas que “perturbam” o sistema internacional há séculos, especialmente o sudeste asiático. Do ponto de vista geográfico, normativo e político, é possível dizer que, após a chegada dos europeus na Ásia, os Estados do sudeste asiático não definiram seus próprios destinos. Foram definidos por estrangeiros. Países estrangeiros, pessoas estrangeiras, normas estrangeiras, políticas estrangeiras e, principalmente, uma visão de mundo estrangeira às suas culturas. O “legado” dessas condutas estrangeiras que, posteriormente, se tornaram internacionais assombra as relações dos países do sudeste asiático entre si e com o resto do planeta até os dias atuais.

Por outra perspectiva, é possível dizer, também, que a máxima do filósofo contemporâneo Yuval Harari de que “todas as culturas humanas são, em parte, legado de impérios e civilizações imperiais” (HARARI, 2012, p. 212) faz bastante sentido para os Estados do sudeste asiático de hoje, bem como para as reivindicações sobre o MSC. Na era moderna, essa foi uma das regiões a serem conquistadas pelos europeus com o pretexto de disseminar uma cultura ocidental superior. Atualmente, o que se percebe é que os europeus foram, pelo menos em parte, bem sucedidos (HARARI, 2012; KISSINGER, 2015). Os Estados do sudeste asiático (assim como todo o globo) acabaram por acreditar e adotar princípios nascidos e fundados no “velho Mundo”, como a autodeterminação, a soberania, o capitalismo, o liberalismo e, em certa medida, os direitos humanos, todos eles legados do ocidente (HARARI, 2012).

Mas, é claro que, apesar de aceitarem grande parte da herança cultural dos impérios ocidentais, os Estados asiáticos moldaram-na de acordo com suas tradições e também com o que lhes é necessário (HARARI, 2012). Talvez seja, exatamente, no ponto de interseção entre herdar aspectos culturais externos e adaptá-los às suas próprias crenças

e tradições que as relações do leste e sudeste asiáticos seguem assombradas e difíceis de resolução. Afinal, o que se percebe, hoje, sobre as disputas marítimas pelo MSC é que estas são travadas em nome das mesmas bandeiras e princípios daqueles que um dia fizeram a antiga ordem regional asiática sucumbir. Mas quem garante que os atuais meios usados pelos Estados asiáticos nestas disputas são para os mesmos fins dos europeus na Ásia durante a Era moderna?

A verdade é que após uma “Era de Extremos” (HOBSBAWM, 1995), que presenciou não só duas das maiores incivilidades humanas, mas também a síntese das bases dos conflitos no Mar do Sul da China, o mundo chegou ao século XXI com enigmas perigosos em mãos, um deles é o futuro da ordem do leste e sudeste asiáticos. É verdade também que o caráter estratégico dessa região não é recente. A história revela que a importância das rotas que atravessam o MSC é milenar. E mesmo que as disputas por este tenham mudado de substância e forma ao longo dos séculos, elas sempre estiveram presentes de algum modo. No século XXI, elas são travadas sob os princípios do direito internacional e sob as reivindicações jurídicas de China, Taiwan, Vietnã, Malásia, Filipinas e Brunei (além, claro, da atual potência ocidental, os Estados Unidos).

## 2.9 Entre Fronteiras Fluidas e Rígidas e Lacunas Jurídicas

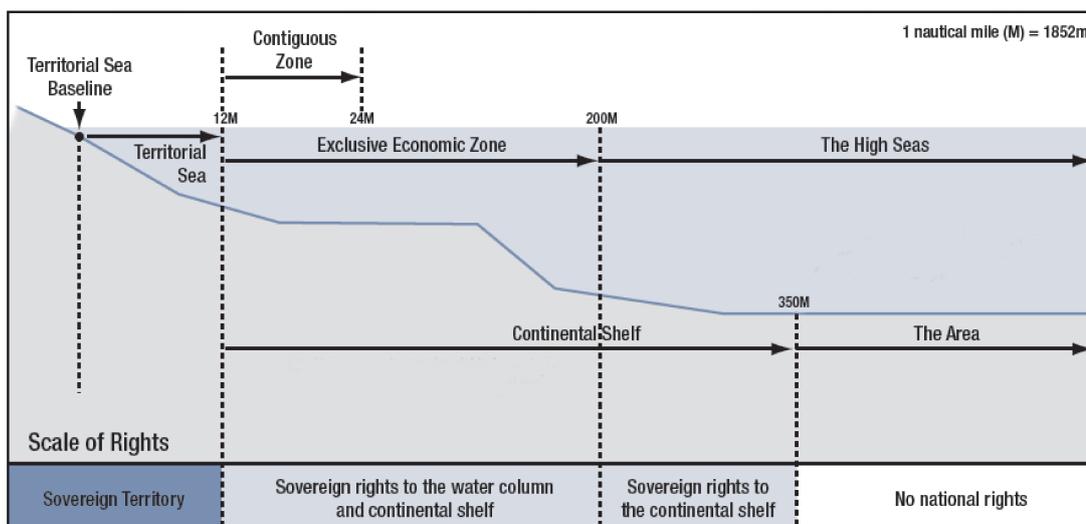
Como visto antes, os debates acerca da liberdade de navegação, as batalhas entre impérios e a mudança de concepção acerca dos limites fronteiriços a partir do século XV proveram algumas das bases do Direito Internacional moderno (HAYTON, 2014).

A mudança entre as fronteiras fluidas – o sistema de mandala – para as fronteiras rigorosamente demarcadas – o sistema de Vestfália – no sudeste asiático fundamentou não só a moderna cartografia política desta região, mas também os atuais conflitos no Mar do Sul da China. Atualmente, é possível perceber essa mudança mais de perto através da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), um tratado majoritariamente baseado no *mare liberum* de Hugo Grotius (HAYTON, 2014; UNCLOS, 1994).

Acordada na Jamaica em 1982, a UNCLOS introduziu o conceito de zona econômica exclusiva (ZEE), reconheceu o direito do Estado a expandir sua plataforma continental além de seu limite e, após ser oficialmente estabelecida em 1994, institucionalizou, através do direito internacional, um novo regime global abrangente para lidar com mares e oceanos (LEMONDE DIPLOMATIQUE, 2016). A carta determinou

que um Estado só pode reivindicar direitos marítimos a partir de recursos terrestres (UNCLOS, 1994). Assim sendo, o Estado exerce jurisdição soberana sobre doze milhas náuticas (mn) de sua costa, à exceção da passagem inocente, e a área de até 200 mn da costa de um Estado é uma zona econômica exclusiva (ZEE), onde estes, por direito, pode explorar exclusivamente os recursos naturais e realizar determinados outros tipos de atividades. Além disso, os Estados podem usufruir de direitos exclusivos adicionais se sua plataforma continental ultrapassar os 200 mn (até 350 mn da costa) (UNCLOS, 1994).

Figura 4: Fronteiras Marítimas na UNCLOS.



Fonte: Arctic Council, 2009.

Todos os Estados que disputam espaços marítimos no MSC são signatários da UNCLOS, à exceção de Taiwan, que não é membro da ONU (UNCLOS, 1994). Nesse contexto, China, Vietnã, Malásia, Filipinas e Brunei reivindicam a soberania sobre territórios marítimos do MSC no âmbito da UNCLOS. China e Vietnã reivindicam soberania sobre as Ilhas Paracel no noroeste do MSC, enquanto Brunei, China, Malásia, Filipinas e Vietnã reivindicam alguns ou todos os espaços marítimos das Ilhas Spratly na parte sul do mar (SCHOFIELD, STOREY, 2009). Mesmo não sendo signatário do tratado, Taiwan faz reivindicações análogas às chinesas. Além disso, China e Taiwan reivindicam a propriedade das Ilhas Pratas e sobre os bancos de areia Macclesfield e Scarborough. Este último também é reivindicado pelas Filipinas (SCHOFIELD, STOREY, 2009).

Todos os Estados, exceto Brunei, que reivindicam soberania sobre as ilhas do MSC têm sustentado suas reivindicações ocupando um ou mais espaços marítimos do mar em questão. O Vietnã ocupa 21, as Filipinas 9, a China 7, a Malásia 5 e Taiwan 1

(SCHOFIELD, STOREY, 2009). Essas ocupações incluem, entre outros: construção de instalações; guarnição de elementos; construção de infraestrutura civil e militar nas Spratlys; melhorias na infraestrutura para expandir a área ao redor dos atóis; a construção de paredes marinhas; abrigos de tufões; cais; cais de desembarque; faróis; instalações civis e quartéis; pistas de pouso e pistas de pouso de helicópteros; e fornecimento de água potável e redes de telecomunicações (SCHOFIELD, STOREY, 2009).

Nesse contexto, ainda que a elaboração do tratado da UNCLOS visasse ordenar e simplificar as questões que envolvam os direitos marítimos dos Estados soberanos, isso não tem acontecido de forma tão simples na prática. O MSC é um cenário exemplar disso. Ocorre que tanto as previamente descritas ocupações quanto muitas das interpretações dos Estados em disputa sobre a divisão territorial marítima são ilegais se considerado as regras do tratado da UNCLOS.

Um primeiro exemplo acerca dessas ilegalidades é que, mesmo existindo um amplo consenso sobre a amplitude das zonas marítimas, de onde exatamente essas zonas são reivindicadas é um fator problemático. A maioria dos Estados costeiros definiu sistemas de linhas de base retas de onde suas reivindicações marítimas são medidas, o que, no entanto, é inconsistente com a lei internacional (SCHOFIELD, STOREY, 2009). Isso porque a UNCLOS definiu uma série de critérios pelos quais as linhas de base diretas devem ser construídas, mas essas regras não são específicas. Assim sendo, muitos Estados costeiros do MSC, interpretaram essas regras de forma liberal, buscando vantagem territorial uns sobre os outros. A UNCLOS, por não ter regras específicas sobre esse fato, não possui aparato jurídico para precisar quando um determinado conjunto de linhas de base retas é necessariamente excessivo ou não (SCHOFIELD, STOREY, 2009).

Um segundo exemplo é sobre o status das ilhas e a sua capacidade de gerar reivindicações extensivas ao espaço marítimo. A UNCLOS definiu duas categorias diferentes no artigo 121 que rege o “regime de ilhas”: ilhas que são capazes de gerar todo o conjunto de zonas marítimas, e as simples “rochas que não podem sustentar a habitação humana ou a vida econômica própria” (SCHOFIELD, STOREY, 2009, p.17). Essas últimas não podem reivindicar direitos à plataforma continental e à ZEE. Entretanto, os pormenores da distinção entre essas duas categorias insulares possuem elementos de ambiguidade no tratado e permanecem uma questão problemática para o direito internacional (SCHOFIELD, STOREY, 2009).

No MSC, os Estados costeiros usam a falta de precisão jurídica do artigo 121 a favor de seus interesses próprios ao fazerem interpretações diversas acerca deste. Isso acontece porque, se consideradas as regras do tratado, a vasta maioria das ilhas localizadas no MSC se encaixam na categoria de “simples rochas”, ou seja, não geram direitos à plataforma continental e à ZEE (SCHOFIELD, STOREY, 2009). Para driblar esse obstáculo à aquisição territorial marítima, os Estados costeiros ocupam os espaços marítimos reivindicados usando as ferramentas anteriormente citadas, além de construir ilhas artificiais, tática amplamente usada pela China (BBC, 2017).

Ainda, um terceiro exemplo é sobre a questão das chamadas “águas históricas”. Alguns Estados costeiros do MSC sustentam que possuem soberania sobre os espaços marítimos reivindicados por questões históricas, isto é, porque estes espaços foram descobertos e/ou habitados há séculos por nativos destes Estados (BBC, 2017). Esse argumento histórico é usado principalmente por China, Taiwan e Vietnã. Porém, além desse tipo de argumento ser complexo e problemático do ponto de vista comprobatório, ele também não é reconhecido pela UNCLOS, já que em seu tratado constitutivo não existe aquisição de territórios marítimos por ocupação histórica (SCHOFIELD, STOREY, 2009).

Assim, o que se percebe é que entre argumentos difíceis de se comprovarem, brechas jurídicas no âmbito da UNCLOS e interpretações diversas sobre as leis internacionais, o MSC segue sendo, ao mesmo tempo, um mar “de ninguém” e obstinadamente disputado por aqueles que querem mudar esse cenário.

## 2.10 Os Estados, Suas Reivindicações e Seus Argumentos

Além da ratificação da UNCLOS, a mudança de fronteiras fluidas para rígidas pode também ser percebida de perto pelos atuais argumentos dos Estados que reivindicam porções marítimas no MSC através da UNCLOS. Os Estados são: Brunei, Malásia, Filipinas e Vietnã no Sudeste da Ásia, e Taiwan e China no leste da Ásia. As reivindicações são:

### Brunei

Segundo Clive Schofield e Ian Storey, a atuação de Brunei no MSC se caracteriza por “uma abordagem discreta” (SCHOFIELD, STOREY, 2009, p.36), isso porque além de reivindicar poucos espaços em comparação aos demais países, este Estado é o único a

não fazer nenhum tipo de ocupação física nos locais que reivindica (SCHOFIELD, STOREY, 2009). De fato, na parte Sul do MSC, Brunei reclama uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE) de 200 milhas náuticas e o aumento natural de sua plataforma continental. Reivindica, também, soberania sobre o Recife de Louisa no arquipélago das Ilhas Spratly. Desde 1982, Bandar Seri Begawan argumenta que o fato do Recife de Louisa estar localizado dentro da plataforma continental reivindicada, ele deve estar, naturalmente, sobre a jurisdição e soberania de Brunei (SANTOS, 2017).

### Malásia

O posicionamento da Malásia no MSC é classificado por Schofield e Storey como o de “minimizar as tensões, mas permanecer vigilante” (SCHOFIELD, STOREY, 2009, p. 34). É possível notar a validade dessa classificação na conduta de Kuala Lumpur, já que desde 1960, quando a Malásia fez as suas primeiras reivindicações no MSC, o país aumentou gradual e moderadamente sua capacidade militar, porém, mesmo assim, tem preferido as vias diplomáticas às militares para lidar com as disputas em que está inserida (SCHOFIELD, STOREY, 2009).

A Malásia reivindica a parte sul do arquipélago Spratly; uma ZEE de 200 milhas náuticas; o prolongamento de sua plataforma continental no MSC ao longo da sua costa leste, da costa de seus estados Sabah e Sarawak; também o prolongamento de sua plataforma até o Golfo da Tailândia além de sua costa nordeste peninsular. Desde 1983, quando ocupou o recife de Swallow, a Malásia não parou de expandir seu controle sobre a região e atualmente controla ao menos três ilhas e recifes no arquipélago de Spratly (SANTOS, 2017).

### Filipinas

“Militarmente fraca, legalmente esquizofrênica” (SCHOFIELD, STOREY, 2009, p.27) é a característica endereçada ao posicionamento de Manila no MSC por Schofield e Storey. Segundo os autores, as reivindicações de Filipinas são ambíguas, pois, por um lado, o país reclama zonas marítimas consistentes com as normas internacionais, mas por outro, mantém reivindicações baseadas em questões históricas, que por sua vez, estão em desacordo com o que determina o tratado da UNCLOS (SCHOFIELD, STOREY, 2009). Assim sendo, entre argumentos legais e não legais, as Filipinas reivindicam soberania sobre quase todas as ilhas do arquipélago de Spratly; os Recifes Royal Charlotte, Swallow e Louisa; uma ZEE de 200 milhas náuticas e o prolongamento de sua plataforma

continental no MSC. As Filipinas argumentam que as ilhas são parte do arquipélago filipino, sendo, portanto, uma extensão dele e de soberania dele. Atualmente, Manila controla oito ilhas, ilhotas e recifes ao longo do arquipélago de Spratly (SANTOS, 2017).

#### Vietnã

“Diplomacia e Dissuasão” (SCHOFIELD, STOREY, 2009, p.30) é o lema das condutas do Vietnã no MSC segundo Schofield e Storey. Entre os países do sudeste asiático, o Vietnã é o principal protagonista nas disputas pelo MSC. Atrás apenas da China em ações ofensivas, o Estado é um dos que mais usa a força para defender suas reivindicações. Porém, a diplomacia tem sido o meio principal de Hanói para lidar com as disputas em que está inserida (SCHOFIELD, STOREY, 2009).

O Vietnã reivindica a soberania sobre a totalidade dos arquipélagos de Paracel e Spratly; uma ZEE de 200 milhas náuticas e a expansão natural da sua plataforma continental no Mar do Sul da China para o leste e sudeste da costa vietnamita e o Golfo de Tonkin (SANTOS, 2017). Além disso, o Estado reivindica a soberania das ilhas, ilhotas e recifes situadas até 200 milhas náuticas de seu território (SANTOS, 2017). Assim como os chineses e taiwaneses, os vietnamitas alegam ter ligações históricas com estes territórios que remontam o período pré-colonial e colonial francês (SCHOFIELD, STOREY, 2009; SANTOS, 2017). Na presente data, o Vietnã controla mais de 20 ilhas, ilhotas e recifes ao longo do arquipélago Spratly e também todas as ilhas, ilhotas e recifes no Golfo da Tailândia (SCHOFIELD, STOREY, 2009; SANTOS, 2017).

#### Taiwan

As reivindicações taiwanesas são as mesmas da sua vizinha, China. A também chamada Ilha de Formosa reivindica soberania sobre: as ilhas Paracel, Spratly, Prata; sobre as principais partes das zonas marítimas da China, inclusive as chamadas “águas históricas” que se estendem tanto ao sul quanto a leste e nordeste da Indonésia, passando pelo norte da Malásia no estado de Sarawak, pelo nordeste ao longo da costa de Brunei e o Estado malaio de Sabah, até o norte e oeste das Filipinas (SANTOS, 2017). O Estado também reclama uma ZEE de 200 milhas náuticas e o prolongamento natural da sua plataforma continental no Golfo do Tonkin. Como Pequim, as reivindicações de Taipei são baseadas em mapas usados para defender a sua presença histórica nos locais reclamados, o que lhe dá naturalmente o direito sobre eles. Atualmente, os territórios

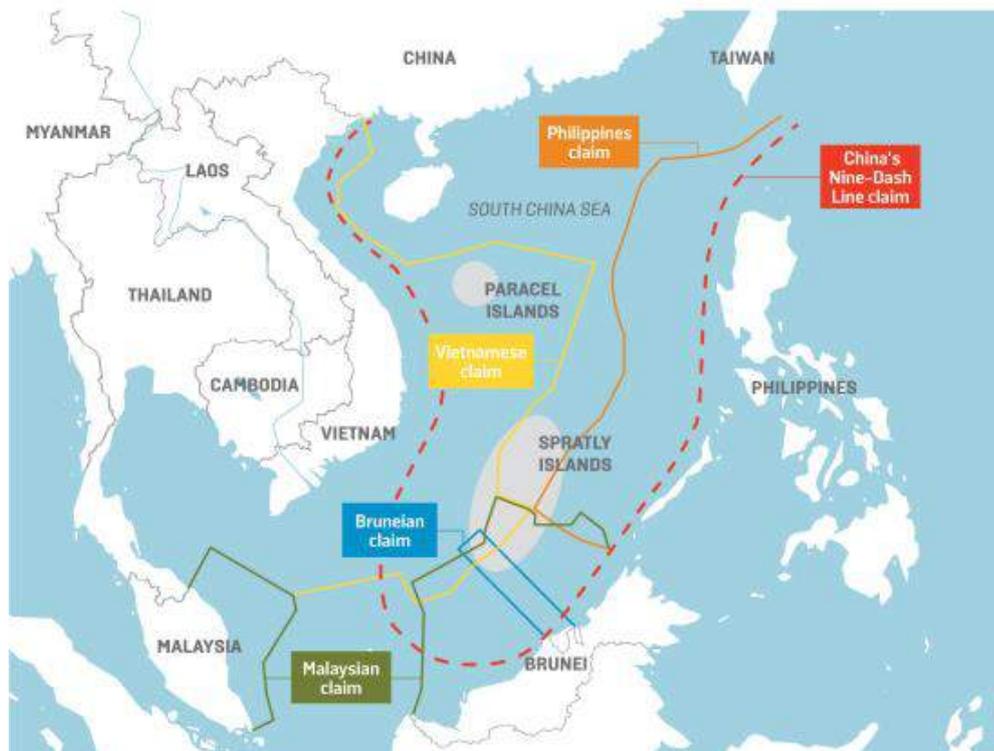
marítimos controlados por Taiwan são Itu Aban no arquipélago de Spratly e as Ilhas Prata (SANTOS, 2017).

### China

A China é, sem sombra de dúvidas, o maior expoente das reivindicações sobre o Mar do Sul da China. Os chineses reivindicam soberania sobre todas as ilhas Paracel, Spratlys e Pratas, e também os Recifes de Macclesfield e Scarborough (SCHOFIELD, STOREY, 2009). Essas reivindicações se concentram nas principais zonas marítimas do MSC, e representam uma área em forma de U que passa pelo sul e leste da costa vietnamita, o Nordeste das Ilhas Natuna (controladas pela Indonésia), o norte da Malásia, o Nordeste da costa de Brunei e o estado malaio de Sabah, até o Norte tomando toda parte oeste das Filipinas (SANTOS, 2017, p.189). Além disso, a China reclama uma ZEE de 200 milhas náuticas e o prolongamento de sua plataforma continental ao longo do Golfo de Tonkin (SANTOS, 2017).

As reivindicações de Pequim são baseadas em registros e mapas históricos que segundo a China comprovam o argumento das “águas históricas”, pois mostram que foram os chineses que descobriram os grupos de ilhas no MSC, e que foram eles também que ocuparam e desenvolveram esses locais. A China controla o arquipélago de Paracel desde 1974, parte das ilhas Spratly desde 1988 e, atualmente continua a expandir seu controle sobre essas últimas (SCHOFIELD, STOREY, 2009; SANTOS, 2017).

Figura 5: Linhas imaginárias dos pontos reivindicados no MSC.



Fonte: Foreign Policy, 2020

Além dos Estados previamente citados, cabe destacar, ainda, o interesse de dois outros Estados externos à essa disputa que podem ser impactados por ela, mesmo não tendo reivindicações diretas no MSC, a Indonésia e os Estados Unidos.

#### Indonésia

A Indonésia não reivindica nenhum espaço marítimo no MSC e, portanto, não tem participação nas disputas por este mar. Porém, a ausência de Jacarta nestes conflitos pode não durar por muito tempo. A explicação para isso reside no fato de que no sudoeste do Mar do Sul da China há ilhas de soberania e controle indonésios, como o grupo de Ilhas Natuna que é, vez ou outra, invadido por barcos pesqueiros chineses, além de, segundo a China, fazerem parte de suas “águas históricas” (SCHOFIELD, STOREY, 2009; LEXPRESS, 2016). E apesar de China e Indonésia nunca terem disputado jurídica ou militarmente tais ilhas, a proximidade que estas possuem com as áreas em disputas no MSC, pode colocar Jacarta “no jogo” caso, eventualmente no futuro, haja algum exercício de delimitação das fronteiras marítimas no MSC (SCHOFIELD, STOREY, 2009).

Além dos fatos anteriormente ditos, a Indonésia reivindica uma ZEE de 200 milhas náuticas e o prolongamento de sua plataforma continental até o Sul da China, e por possuir um território bastante recortado e arquipélago, suas reivindicações seguem a norma de medição contínua de suas ilhas (SANTOS, 2017). As reivindicações indonésias parte do pressuposto de que as ilhas são uma extensão de seu arquipélago e, portanto, naturalmente pertencentes ao Estado, o mesmo argumento usado pelas Filipinas (SANTOS, 2017).

#### Estados Unidos

Os Estados Unidos, assim como a Indonésia, não fazem parte das disputas marítimas pelo MSC; mas, diferentemente de Jacarta, a presença de Washington nas águas do Sudeste e Leste asiático serve, segundo os estadunidenses, como uma guardiã da liberdade de navegação nas zonas marítimas internacionais. Assim, os EUA têm defendido, ao longo dos últimos anos, que os conflitos pelo MSC devem ser resolvidos pacificamente, sem o uso da força e de acordo com o direito internacional (SCHOFIELD, STOREY, 2009). Por trás da nobre retórica da liberdade dos mares, existem, claro, os interesses dos EUA na ordem regional do sudeste e leste asiáticos, lá presentes, pelo menos, desde o fim da Segunda Guerra Mundial (IKENBERRY, 2008).

O Mar do Sul da China representa um ponto vital para os interesses estratégicos e econômicos de Washington (SANTOS, 2017). A liberdade do fluxo marítimo pelas rotas marítimas do referido mar são cruciais tanto ao bem estar econômico dos estadunidenses, como ao de seus aliados no sudeste e nordeste asiático. Esse fluxo marítimo possibilita o trânsito dos EUA entre o Pacífico ocidental e o Índico, além de facilitar os projetos de explorações nos litorais do MSC das corporações energéticas dos EUA. Toda essa logística fortalece a postura militar de Washington globalmente (SCHOFIELD, STOREY, 2009).

A ascensão da China nas últimas décadas, acompanhada de seu rápido desenvolvimento bélico e econômico e, portanto, de uma postura mais assertiva nas disputas pelo MSC, representam uma ameaça à liderança global dos EUA e, por isso, estes tem aumentado sua presença bélica e estratégica – através de alianças com países da região – no Leste e Sudeste asiático, principalmente, no Mar do Sul da China (IKENBERRY, 2008; SCHOFIELD, STOREY, 2009; SANTOS, 2017).

A verdade é que, logo após o fim da Segunda Guerra Mundial, a maioria das ilhas do Mar do Sul da China não eram ocupadas ou controladas por nenhum Estado. 50 anos depois, quase todas elas são (HAYTON, 2014). Há 75 anos, o leste e sudeste da Ásia vivenciam a expressão máxima da geopolítica. A história mostra que o fator geoestratégico do Mar do Sul da China não é recente, no entanto, é na era contemporânea que ele assume o centro de uma das mais importantes questões das relações internacionais, a paz mundial. Como escreve Hayton (2014, p. 17) sobre o MSC:

Culturas misteriosas surgiram e desapareceram ao redor de suas margens, invasores vieram e se foram, ventos de comércio e guerra conectaram diretamente o mar aos destinos de impérios distantes por séculos. Sua história também é uma história global. Seu futuro deve ser uma preocupação mundial. Em nossa época, o que acontece no Mar do Sul da China definirá o futuro.

E mesmo que seja uma discussão óbvia que os cinco séculos de invasões de potências ocidentais no sudeste asiático e a consagração internacional dos princípios de Vestefália deixaram como legado as bases dos conflitos no Mar do Sul da China, não é algo óbvio como essa herança histórica ditará o futuro da Ásia – e do mundo. “A Ásia emergiu como um dos mais significativos legados do sistema vestfaliano”, conseqüentemente, [...] “o objetivo da política de Estado não é transcender o interesse nacional – como acontece nos conceitos atualmente em moda na Europa e Estados Unidos -, mas sim buscar satisfazê-lo com o máximo de energia e convicção” (KISSINGER, 2015, p. 177-180).

Hoje, ninguém mais do que a China busca satisfazer o interesse nacional com o máximo de energia e convicção possível. No entanto, será possível afirmar que os caminhos utilizados pelo Império do Meio para reascender-se como tal, são indistintos daqueles utilizados por outras potências da Era moderna? Essa não parece ser uma discussão tão óbvia. No capítulo a seguir, o intuito é responder a esta pergunta considerando as ações e estratégias chinesas no MSC nos últimos 20 anos, o quão similares ou diferentes são estas das tradicionais políticas externas chinesas e quais são os impactos destas na ordem regional do sudeste asiático.

### **Capítulo 3: A China e o Mar do Sul da China: ações, estratégias e consequências para as relações internacionais do sudeste asiático.**

Situado em um dos tabuleiros regionais da Ásia, especificamente no sudeste asiático, o Mar do Sul da China é considerado uma fonte grande e importante de recursos naturais como petróleo e gás natural, além de ser uma rota de extrema importância para o comércio mundial, uma vez que, a partir de estreitos como os de Málaca, Sunda e Lombok, passam mais de 50% da tonelage da frota mercante mundial (FERNANDES, 2018). Ademais, em seu entorno vivem aproximadamente 2 bilhões de pessoas em uma região que tem apresentado os maiores índices de desenvolvimento do mundo (FERNANDES, 2018).

É, também, através deste mar que atravessam as rotas marítimas que ligam o nordeste asiático e a zona ocidental do Pacífico ao Oceano Índico e ao Médio Oriente (MORAES, 2015, p. 575 apud FERNANDES, 2018). Nesse sentido, percebe-se que a importância do MSC extrapola as questões econômicas, abarcando também um quesito caro aos Estados, a geopolítica. Por isso, China, Brunei, Indonésia, Malásia, Filipinas, Taiwan e Vietnã têm se debatido militar e diplomaticamente desde meados da década de 1970 para defender, cada qual com argumentações próprias, “suas ilhas” no Mar do Sul da China (BEUKEL, 2010; SANTOS, 2017; FERNANDES, 2018).

Os conflitos diplomáticos e militares que têm ocorrido no e por causa do Mar do Sul da China revelam que a dinâmica das relações internacionais no sudeste asiático tem sido colocada a provas de fogo perigosas, mas que, ainda assim, não tem conseguido desestabilizar em grande escala a ordem regional desta sub-região da Ásia. Cabe-nos, neste capítulo, fazermos uma análise o mais concreta possível sobre quais as características das relações sino-asiáticas, levando em consideração o agravante dos conflitos no MSC e como tais características têm impactado a ordem do sudeste asiático nos últimos 20 anos.

#### **3.1 As Ações e Estratégias Chinesas no Mar do Sul da China.**

Antes de expor as ações e estratégias de Pequim sobre o Mar do Sul da China, cabe fazer um breve relato histórico das reivindicações sobrepostas nesta região. Para tanto, voltaremos alguns anos antes do marco temporal deste trabalho, que compreende

as duas últimas décadas 1999-2019, a fim de explicitar melhor a conjuntura histórica e atual do MSC.

Como dito anteriormente, a declaração de 1958 marcou a primeira vez em que a China vinculou suas reivindicações à soberania territorial no MSC com a afirmação de direitos marítimos. O primeiro conflito, no entanto, se deu somente em 1974, quando a China e o Vietnã do Sul colidiram com suas forças em relação às Ilhas Paracels (BEUKEL, 2010). A partir de então, iniciaram-se outros conflitos militares. Em 1988, China e Vietnã se enfrentaram pela parte ocidental das ilhas Spratly. Em 1995, pescadores filipinos descobriram estruturas de madeira (com navios armados) construídas pela China no recife de Mischief, nas Ilhas Spratly, o que tensionou as relações sino-filipinas (BEUKEL, 2010). Depois da escalada de tensões na região entre meados da década de 1980 e fins da década de 1990, a China adotou uma postura mais retraída e diplomática, assinando um código de conduta (CDC) com as Filipinas, em 1995, e outro CDC no âmbito da ASEAN com os países-membros acerca do MSC (BEUKEL, 2010; FENG, HE, 2019).

Em 2005, a China se juntou a um acordo de pesquisa sísmica em uma porção do MSC com as Filipinas e o Vietnã. Esse acordo expirou logo em 2008, devido às suspeitas quanto às ações do governo filipino em território marítimo. Também em 2008, o acordo entre China e Vietnã sobre a limitação de pesca no golfo de Tonkin (2004) se desfez em meio ao aumento de navios vietnamitas nas Ilhas Paracel, fato que, segundo a China, feriu sua soberania sobre as ilhas e suas reivindicações marítimas. Dentre outras causas, a combinação do aumento da atividade pesqueira vietnamita com o aumento da assertividade da presença chinesa gerou uma nova escalada de tensão na região. De 2009 a 2011, inúmeros incidentes aconteceram entre as embarcações da Vigilância Marítima chinesa e as embarcações dos Estados Unidos, das Filipinas e do Vietnã.

Em 2009, navios chineses entraram em conflito com o navio de vigilância marítima dos EUA, Impeccable. Na época, a China alegou que a embarcação estadunidense estava navegando sobre a zona marítima exclusiva chinesa na costa da ilha Hainan (ZHANG, F, 2019). Em 2011, navios chineses perseguiram e ameaçaram uma embarcação filipina que realizava estudos sísmicos no Banco Reed. Além deste, outros cinco incidentes ocorreram entre embarcações dos dois países no MSC (ZHANG, F, 2019). Também em 2011, três navios da Vigilância Marítima chinesa colidiram com um navio vietnamita que realizava pesquisas sísmicas. Nesta ocasião, os chineses chegaram

a cortar o cabo de exploração da PetroVietnam, uma firma de energia do Estado do Vietnã. Um mês depois, as embarcações chinesas e vietnamitas colidiram novamente. Desta vez, os barcos pesqueiros chineses forçaram a tripulação vietnamita a cortar o cabo de pesquisa sísmica de seu navio (ZHANG, F, 2019).

Na crise de Scarborough Shoal de 2012, a China, mais uma vez, conduziu uma política agressiva em relação às Filipinas e, eventualmente, ganhou o controle de Scarborough Shoal (FENG, HE, 2019). Como pôde ser visto, o período de 2006 a 2012 presenciou inúmeros conflitos entre países do sudeste asiático e uma postura mais agressiva da China em relação a estes. O gráfico a seguir mostra como a China se tornou mais presente em pontos estratégicos com o aumento considerável das ações policiais por parte da Vigilância Marítima chinesa no Mar do Sul da China, no Mar do Leste da China e no Mar Amarelo.

Tabela 1: Números de vezes em que ações de aplicação da lei por meio de patrulhas marítimas foram usadas no MSC.

Table 1. CMS law-enforcement action, 2006–2012.

Year	No. of vessels dispatched	Sail range/1,000 nautical miles	No. of planes flown	Air range/1,000 miles	No. of alleged intrusions by foreign vessels, planes, and other objects
2006	27	45	96	n/a	n/a
2007	130	520	693	n/a	110
2008	113	212	242	n/a	406
2009	130	228	540	390	759
2010	188	211	523	334	1,560
2011	227	266	354	255	966
2012	296	440	423	244	3,303

Source: compiled from Project Team of the China Institute for Marine Affairs of the State Oceanic Administration, ed. (2006–2012).

Notes: These actions refer to all rights-protection patrols in the 'near seas', not just the South China Sea, but also the East China Sea and the Yellow Sea. No comparable data are published before 2006 or after 2012. 'n/a' denotes data unavailable.

Fonte: ZHANG, 2019, p. 7

Em 2015, as disputas entre a China e outros reclamantes de território no MSC começaram a gradualmente se acalmar depois que a China anunciou que os seus projetos de 18 meses de construção de ilhas haviam chegado ao fim e também que tanto o Vietnã quanto as Filipinas recuaram em suas estratégias agressivas em relação à China no MSC. Os últimos acontecimentos de considerável mérito se relacionam às operações de liberdade marítima dos EUA no MSC que, em 2016, levaram a China a deslocar três

aviões e três navios de guerra para “expulsar” as embarcações estadunidenses de águas chinesas (LONDON; SCIUTTO apud FENG; HE, 2019). Ademais, em novembro de 2019, o governo chinês mandou um novo recado aos estadunidenses: "Urgimos aos Estados Unidos que parem com essas ações provocativas para evitar acidentes imprevisíveis" (ALJAZEERA, 2019).

Como demonstram os fatos anteriormente descritos, desde o início das disputas por regiões marítimas do MSC, a China oscilou entre a cooperação, a diplomacia e a assertividade em relação aos demais países reivindicadores de territórios no MSC. Mas quais têm sido, exatamente, as ações e estratégias adotadas pela China para defender as próprias reivindicações no Mar do Sul da China? Primordialmente, pode-se classificar tais ações e estratégias em três vertentes diferentes: a geopolítica, a geoeconômica e a diplomática (BLACKWILL; HARRIS, 2016; FRAVEL, 2011).

A geopolítica se refere à expansão e modernização das forças armadas chinesas. Desde 1990, a China passou a investir pesadamente na expansão de suas capacidades militares e a partir dos anos 2000, seguindo o 10º Plano Quinquenal, o documento “Defesa Nacional da China” definiu os planos para ação e modernização das forças militares em relação aos objetivos do país no século XXI (FERNANDES, 2018). Moraes ressalta que, se antes a China possuía o oitavo gasto militar da terra, em 2006 o país passou a figurar em segundo lugar entre as potências, desbancando, inclusive, as tradicionais como a França, o Reino Unido e a Rússia. (MORAES, 2015).

A China expandiu e continua a expandir suas forças armadas terrestres, marítimas e aéreas destas, as duas últimas se destacam pelo aumento mais expressivo em relação às terrestres na última década. (MORAES, 2015; FERNANDES, 2018). Na aeronáutica, alguns projetos merecem destaques, como o caça furtivo (*stealth*) não tripulado de quinta geração, Chengdu J-20. A tecnologia empregada neste caça é altamente refinada e permite que este não seja tripulado, oferecendo menos perigo aos soldados do país, além de ser invisível aos radares graças ao seu componente *stealth*. Nesse sentido, esse tipo de caça representa um salto tecnológico em missões de reconhecimento e vigilância, que impacta o poder de defesa e ataque chinês, principalmente em áreas sob disputa, como acontece no MSC (FERNANDES, 2018). A criação deste caça colocou a China lado a lado aos EUA e Rússia como os únicos Estados a possuir tecnologia aérea de quinta geração.

Ainda no setor aeronáutico, vale destacar mais um projeto de peso executado pela China na última década: “o lançamento de quinze satélites ao espaço em 2010, doze para

fins militares e três para fins civis” (MEDEIROS, TREBAT, 2015 apud FERNANDES, 2018). Este lançamento igualou China e EUA na quantidade de satélites lançados ao espaço naquele ano (FERNANDES, 2018).

O setor naval é outro que representa grande parte dos investimentos e expansão militares da China. Os chineses têm privilegiado o desenvolvimento de capacidades plenas de navegação de acesso a mares que se localizam próximos às costas chinesas (FERNANDES, 2018). Assim, destacam-se, entre outras, as seguintes capacidades navais chinesas: 13 submarinos nucleares, dos quais, seis ficam estacionados na ilha de Hainan, podendo ser rapidamente mobilizados para ação no MSC; dentre os seis, dois são submarinos de ataque, enquanto os outros quatro possuem capacidade para lançar mísseis balísticos (FERNANDES, 2018). Também, o país possui aproximadamente 49 submarinos movidos a diesel, dos quais 16 estão designados para o MSC. Além disso, a China tem realizado avanços no campo da propulsão independente de ar, um novo método de deslocamento que permite a submersão dos submarinos por mais tempo, além de torná-los mais silenciosos (FERNANDES, 2018).

No Mar do Sul da China, a expansão militar chinesa pode ser vista na prática tanto pela intimidação por forças chinesas em relação às embarcações de países vizinhos, como demonstrado em momento anterior, como pelos exercícios militares que ela tem efetuado no MSC em maior escala nos últimos anos. (FRAVEL, 2014). Segundo Fravel, os exercícios militares servem para demonstrar a capacidade bélica chinesa e têm sido o meio principal usado pela Marinha do Exército de Libertação Popular para dissuadir outros reivindicadores no MSC (FRAVEL, 2014).

É preciso ressaltar, no entanto, que mesmo com a expansão militar chinesa nos últimos anos, esta não tem sido a principal ação e estratégia da China para defender-se no MSC. De fato, como argumenta Fravel, a capacidade militar chinesa possui um papel secundário na defesa de seus interesses marítimos (FRAVEL, 2014), de modo que a ampliação destas capacidades serve mais como uma resposta defensiva às tentativas de ingerência e desestabilização regional dos estadunidenses e seus aliados do que como uma estratégia de coerção militar chinesa (FERNANDES, 2018). Assim, permanecem como ações e estratégias centrais da política externa chinesa para o MSC, as vertentes geoeconômica e diplomática.

Geoeconomia, segundo Blackwill e Harris definem, é “o uso de instrumentos econômicos para promover e defender interesses nacionais, e para produzir resultados geopolíticos favoráveis [...]” (BLACKWILL; HARRIS, 2016). No caso da China, essa

vertente se concentra nas políticas comercial, de investimento e, principalmente nos projetos de infraestrutura, em especial a construção do “colar de pérolas” e no sistema “Sticks and Carrots” (punições e recompensas) em relação a outros países (BLACKWILL; HARRIS, 2016).

A China possui plena consciência de que é dependente dos oceanos para realizar 90% de suas transações comerciais (FERNANDES, 2018). Este fato se torna um problema devido a posição de dominância administrada pelos EUA no leste e sudeste asiáticos. A estratégia geopolítica estadunidense tem visado, entre outras coisas, manter o poder sempre fragmentado na eurásia, ou seja, promover a balcanização deste espaço por meio de desestabilizações políticas e econômicas (FERNANDES, 2018). Para reverter o cenário a seu favor, Pequim investe pesadamente em sua “Nova Rota da Seda” construindo e financiando projetos de infraestrutura, que incluem: oleodutos, gasodutos, ferrovias de alta velocidade, rodovias, etc. O objetivo neste caso é conectar a China com a Ásia Central, o Oriente Médio e com a Europa, integrando, portanto, a Eurásia (FERNANDES, 2018).

Além da Nova Rota da Seda, Pequim também investe em estratégias que imitam o sistema “sticks and carrots” para lidar com a presença de Washington na Eurásia. Isso se dá através das relações de punições e recompensas que a China possui com os países do SE asiático. Um exemplo de como o país tem usado seu peso econômico em relação aos vizinhos foi o recuo de Manila ao retirar sua guarda marítima filipina do recife de Scarborough, depois que Pequim rejeitou mais de 150 carregamentos de bananas (estimados em US\$ 760.000), em resposta ao aprisionamento de alguns pescadores chineses que estavam nas proximidades deste recife (FERNANDES, 2018). Como relatam Blackwill e Harris:

A influência da China na região é ajudada pelos fortes níveis de comércio bilateral. O comércio entre a China e a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) atingiu US \$ 350 bilhões em 2013; naquele ano, o comércio bilateral atingiu US \$ 36,4 bilhões com as Filipinas, US \$ 40 bilhões com o Vietnã e US \$ 60 bilhões com a Indonésia. O surgimento da China como o parceiro comercial e de investimento mais importante para praticamente todo o Sudeste Asiático confere uma qualidade preemptiva a quaisquer ameaças geoeconomicamente coercitivas que Pequim possa emitir. O Vietnã, por exemplo, suavizou sua abordagem às reivindicações territoriais com a China como resultado de observar o que aconteceu com as Filipinas. O controle econômico da China sobre o Vietnã é tal que Hanói permanece mais vulnerável do que Manila à coerção chinesa: o Vietnã é altamente dependente da RPC para a borracha, e as principais importações chinesas são usadas nas mercadorias que o Vietnã exporta. Ao contrário das Filipinas, o Vietnã não possui um tratado de defesa mútua com os Estados Unidos. Talvez não por coincidência, as reivindicações da China no Mar da

China Meridional são particularmente agressivas em relação ao Vietnã, ameaçando 70 por cento da zona econômica exclusiva do Vietnã (BLACKWILL; HARRIS, 2016, p. 112).

Por essa perspectiva, as estratégias geoeconômicas da China estão intimamente ligadas ao MSC, na medida em que este, como dito em momento anterior, é geograficamente estratégico por ser um canal capaz de conectar o Índico ao Pacífico, além de ser a porta de entrada dos países para o sudeste asiático.

A vertente diplomática, no entanto, parece ser a via preferencial não só da China, mas dos países do sudeste asiático para resolver conflitos, ainda que estes estejam relacionados ao território (ACHARYA, 2004; BISLEY, 2009; BEUKEL, 2010; FRAVEL, 2011; KANG, XINRU, 2019, TRANG, 2019). No que diz respeito ao MSC, Pequim enfatiza que está aberta a negociações e que “todas as disputas deveriam ser resolvidas por meios pacíficos sob as bases das provisões do Direito Internacional, incluindo a convenção da ONU de 1982 sobre o direito do mar” (FRAVEL, 2011). No ato das negociações em si, a China tem buscado sempre as conversas bilaterais às multilaterais, isso porque Pequim entende que multilateralmente é mais difícil chegar à caminhos consensuais e que a favorecem. (FRAVEL, 2011).

A via diplomática também é usada pelos chineses para impedir atividades comerciais e de exploração nas águas em disputa (FRAVEL, 2011). Isso é visto diariamente através da atividade das agências de aplicação da lei marítima civil chinesa. As principais são: o Departamento de Administração Pesqueira da Região do Mar do Sul (*Nanhaiqu Yuzhengju*), que é responsável por monitorar as atividades pesqueiras nas áreas reclamadas pela China no MSC; e a Força de Vigilância Marinha (*haijiano budui*), responsável pelo combate à exploração de hidrocarbonetos por parte de outros países no MSC (FRAVEL, 2011; YAMAGUCHI, 2016).

Basicamente, tais agências marítimas chinesas, de maneira cada vez mais coordenada (YAMAGUCHI, 2016), “guardam” o “território chinês” de explorações e pescas estrangeiras, principalmente nas regiões onde se localizam as ilhas Spratlys e Paracel (FRAVEL, 2011). Por isso, faz parte do “papel” dessas agências capturar e deter navios ou barcos e suas tripulações, caso estes estejam em território reclamado pela China. Entretanto, essa abordagem nem sempre tem sido feita de forma diplomática. Como dito anteriormente, a China já tomou atitudes agressivas e, até mortais, contra navios filipinos e vietnamitas que a desafiaram no MSC (FRAVEL, 2011).

Outra ação da China para afirmar sua presença e reclamação no MSC é a construção de ilhas artificiais em espaços marítimos deste (FRAVEL, 2011; YAMAGUCHI, 2016). Pode-se dizer que essa ação combina diplomacia, geoeconomia e geopolítica. No discurso, a China argumenta que tais ilhas servem à instalação de habitações para uso de civis; como disse o diretor geral do Departamento de Fronteiras e Assuntos Oceânicos, Ouyang Yujing, o objetivo maior é melhorar as condições de vida para as pessoas que estacionam nestas ilhas (YAMAGUCHI, 2016).

Ao mesmo tempo, percebe-se que essas ilhas artificiais são economicamente estratégicas tanto do ponto de vista das áreas pesqueiras quanto do ponto de vista da proximidade destas de estreitos importantes, como o cobiçado estreito de Málaca. Por fim, percebe-se o uso geopolítico dessas bases artificiais através dos armamentos bélicos ali estacionados, além da construção de bases que, claramente, servem à fins militares (FRAVEL, 2011; YAMAGUCHI, 2016).

São cada vez mais perceptíveis as várias ações e estratégias chinesas para defender suas reivindicações no MSC, assim como se torna cada vez maior a coordenação entre as agências e departamentos do governo de Pequim para atingir seus objetivos geopolíticos, geoeconômicos e diplomáticos neste mar. Isso demonstra não somente a determinação da China em defender o seu quinhão no MSC, mas também o quão organizada e disciplinada ela têm se tornado frente a seus adversários. Assim, cabe questionar, como têm reagido e o que têm feito os países do sudeste asiático frente à determinada e organizada China no MSC?

### 3.2 As reações dos países do sudeste asiático frente aos posicionamentos chineses no MSC: 20 anos de busca pelo equilíbrio regional.

Como mencionado anteriormente, os países que reivindicam territórios no MSC são: China e Taiwan, Vietnã, Filipinas, Malásia e Brunei. Destes, o único que não possui ações e estratégias em destaque até os dias atuais é o sultanato de Brunei. Quanto aos demais será notado mais adiante que, mesmo tendo ações e estratégias de destaque, o que se percebe é que os países do sudeste asiático têm optado por vias diplomáticas de resolução de conflitos no MSC em detrimento de ações e estratégias mais agressivas.

#### Filipinas

As Filipinas, que são um dos Estados do sudeste asiático que possui tratado de aliança com os EUA, têm adotado uma postura mais conciliatória em relação à China (CARLYLE, 2011; KUOK, 2019). Os elementos que corroboram tal postura diplomática

são a busca filipina pela manutenção de relações cordiais com a China. Alguns exemplos disso podem ser notados nos incidentes acontecidos em 2011 entre a China e as Filipinas quando o primeiro intimidou e dissuadiu tripulações de embarcações do segundo em áreas consideradas pela China como sendo de sua soberania (CARLYLE, 2011). No primeiro incidente, as Filipinas não fizeram nenhum tipo de protesto formal em relação às embarcações chinesas. No segundo incidente, Manila respondeu despachando duas aeronaves OV-10 para investigar a área em conflito. Além disso, protocolou um protesto formal enviado à secretaria de relações exteriores da China, o qual foi ignorado (CARLYLE, 2011).

Também em 2011, além de submeter uma carta às Nações Unidas reforçando a defesa da soberania Filipina sobre ilhas em disputa no MSC, as agências militares e de defesa das Filipinas iniciaram uma nova estratégia de defesa em resposta aos desdobramentos conflitivos na região (CARLYLE, 2011). Essa nova estratégia estava focada nas operações de segurança interna e externa de defesa territorial. Foi anunciado o aumento de patrulhas aéreas e navais no sul das Filipinas no MSC, além do melhoramento do Campo Aéreo de Rancudo e reparação de quartéis. Foram obtidos dois novos barcos de patrulha marítima rápida, aeronaves marítimas de longo alcance, equipamentos de vigilância e comunicação (incluindo, defesa aérea e radares costeiros no litoral oeste das Filipinas) (CARLYLE, 2011).

Outras duas ações de Manila merecem destaque: os acordos com os EUA e as conversas regionais promovidas e encabeçadas pelas Filipinas com os países do SE asiático. O acordo com os estadunidenses envolve, entre outros quesitos, um programa de treinamento das forças navais filipinas. Esse acordo prevê o melhoramento das missões e o fornecimento de segurança para atividades de exploração de petróleo no litoral filipino. Um exemplo disso foi a aquisição das Filipinas em 2011 do navio patrulha de Guarda Costeira USCGC Hamilton estadunidense para o patrulhamento das áreas em disputa no MSC (CARLYLE, 2011).

Quanto às conversas regionais, estas aconteceram principalmente sob a administração do presidente Aquino e visou fortalecer os laços diplomáticos com países do SE asiático. Nas missões de Aquino, que incluíram visitas diplomáticas aos países asiáticos, Aquino buscou promover ações de conciliação de conflitos sobre disputas territoriais, manutenção da paz e estabilidade regional (CARLYLE, 2011). O lema de Aquino em relação à China era: “O que é nosso é nosso, e o que está em disputa, nós podemos trabalhar em cooperação conjunta” (CARLYLE, 2011, p.84). Assim como na

administração de Aquino a busca foi de tom conciliatório, o governo Duterte também faz questão de manter relações de cooperação com a China e demais países vizinhos. O foco de Duterte tem se voltado para a conclusão de acordos de cooperação para a exploração de gás e petróleo na região do MSC (KUOK, 2019).

#### Vietnã

Em 1974, o Vietnã travou uma batalha violenta contra as embarcações chinesas objetivando obter o controle das ilhas Paracel. No entanto, apesar de no passado ter sido mais agressivo e, também de no presente ser um dos países que mais resistem às intimidações de Pequim, o Vietnã também tem buscado vias conciliatórias quando se trata de conflitos territoriais no MSC (CARLYLE, 2011; KUOK, 2019). Exemplos disso são os incidentes que aconteceram em 2011 entre embarcações chinesas e vietnamitas. Por mais de uma vez, a China intimidou, dissuadiu e cortou os cabos de embarcações vietnamitas de exploração que realizavam pesquisas sísmicas em uma zona marítima considerada soberana do Vietnã (CARLYLE, 2011). Naquela época, o Vietnã apresentou protestos diplomáticos para o embaixador da China alegando a violação do direito internacional e da soberania vietnamita. Hanói também exigiu uma recompensa pelo dano causado ao Vietnã (CARLYLE, 2011). Ou seja, nenhuma resposta veemente foi dada por Hanói quando das intromissões chinesas.

O primeiro ministro Nguyen Tan Dung defendeu, ainda em 2011, “a soberania marítima incontestável do Vietnã em relação aos dois arquipélagos, Paracel e Spratlys” (CARLYLE, 2011, p.88). Percebe-se aqui o endurecimento da diplomacia pública do país que viu o sentimento patriótico, principalmente dos estudantes, ficar aflorado à medida em que a China se tornava mais agressiva em relação às questões marítimas. Ainda assim, as missões diplomáticas enviadas de Hanói a Pequim naquele ano demonstraram que, na verdade, o país preferiu amenizar as tensões por conflitos territoriais com a China e privilegiou ações de cooperação entre os dois países (CARLYLE, 2011).

No entanto, a postura menos agressiva do Vietnã nos episódios de 2011 não significa que este não tenha adotado medidas de precaução para lidar com a incisiva China. Naquele ano, Hanói recebeu seu segundo míssil guiado da classe Fragata Gepard. Posteriormente, os vietnamitas também intensificaram gradualmente seus acordos de cooperação em defesa com os Estados Unidos (CARLYLE, 2011). Iniciou-se uma modernização das forças vietnamitas com o objetivo de formar áreas de anti-acesso, sendo essa uma estratégia notadamente de combate à presença chinesa nas áreas de soberania

do Vietnã. Além disso, o país também encomendou seis submarinos convencionais da classe Kilo e mais dez caças a jato Su-30 multifuncionais (CARLYLE, 2011).

Em desenvolvimentos mais recentes, o Vietnã parece incrementar de forma gradual suas forças militares. Em 2017, por exemplo, o país celebrou o 73º aniversário do Exército Popular do Vietnã, lançando um míssil de procedência russa Club-S 3M-54E, a partir de um de novos submarinos da mencionada classe Kilo (DEFENSE STUDIES, 2017). Percebe-se, portanto, a cautela dos vietnamitas em equilibrar as relações de cooperação com o vizinho mais forte e, ao mesmo tempo, adotar medidas de precaução vis-à-vis a China.

#### Malásia

Assim como Manila, o governo de Kuala Lumpur tem demonstrado sua preferência por um tom conciliatório em relação às disputas marítimas no MSC. A Malásia tem depositado bastante confiança que o código de conduta negociado no âmbito da ASEAN possibilite maior estabilidade e diplomacia no sudeste asiático (KUOK, 2019). Em 2019, a Malásia também anunciou um acordo bilateral de consultas com a China sobre questões marítimas. Apesar deste não possibilitar a resolução de conflitos entre ambos países, pode-se dizer que é um desenvolvimento positivo para os conflitos no MSC (KUOK, 2019).

No entanto, é válido notar que o governo malaio parece fazer vista grossa para certas ações e estratégias vindas de Pequim. Um exemplo disso é o fato do ministro de relações exteriores da Malásia, Saifuddin Abdullah, negar ter visto um aumento nos navios da marinha chinesa, mesmo com relatos de que estes navios, os da guarda costeira têm sido cada vez mais vistos no Mar do Sul da China (KUOK, 2019).

Outro fator curioso em relação às ações e estratégias de Kuala Lumpur é que esta faz coro à premissa de que “os países asiáticos estão trabalhando para resolver problemas de segurança asiáticos e que não há necessidade de ‘estranhos’, como os Estados Unidos se envolverem” (KUOK, 2019, p.7). Segundo Kuok, tal fato demonstra a insatisfação da ASEAN, e particularmente, da Malásia com as possíveis intromissões por vias marítimas de potências militares em assuntos que envolvem o sudeste asiático e, principalmente, o Mar do Sul da China (KUOK, 2019).

### 3.3 As atuais tradições de relações exteriores chinesas: uma ruptura com o passado ou uma extensão dele?

O atual cenário político dos países do sudeste asiático e da China demonstra que, apesar das querelas jurídico-territoriais e marítimas entre eles, a preferência pela resolução de conflitos por meios diplomáticos tem se sobressaído aos meios militares e mais assertivos (ACHARYA, 2004; FRAVEL, 2014; KANG, 2019; TRANG, 2019). Assim, percebe-se que a política externa destes Estados pretende assegurar a soberania e autodeterminação destes, e, portanto, os territórios por eles reivindicados, porém evitando conflitos que possam escalar confrontos perigosos e que coloquem em xeque a paz regional desta parte da Ásia. Por ser o maior e mais desenvolvido Estado do SE asiático, a China tem tido papel fundamental e decisivo no jogo das relações externas desta região há séculos, e na atual conjuntura a sua presença tem sido cada vez mais significativa.

Segundo Shambaugh (2013), a atual política externa chinesa começou a se formar ainda em 1991 com a visão de desenvolvimento pacífico de Deng Xiaoping. A partir de então, cinco princípios passaram a ditar a tomada de decisão de Pequim em suas relações externas, são eles: 1) Respeito mútuo pela soberania e integridade territorial; 2) Não agressão entre os Estados; 3) Não interferência na política interna; 4) Igualdade entre os Estados e benefícios mútuos em seus relacionamentos; 5) Existência dos Estados baseada na paz (Junior, 2016). Brevemente, a China passou a privilegiar a busca pela harmonia, pela independência política e a defesa da soberania do Estado (JUNIOR, 2016).

O “desenvolvimento pacífico” estabelecido por Xiaoping se explicava através do seguinte posicionamento político que o então líder sinalizou:

Observe cuidadosamente, assegure nossa posição, lide com os assuntos calmamente, esconda nossas capacidades e tenha paciência: seja bom em manter a discrição, nunca proclame liderança. Tropas inimigas estão além dos muros. São mais fortes que nós. Devemos ficar principalmente na defensiva (DENG apud KISSINGER, 2011, p. 422).

Xiaoping sinalizou às futuras gerações que o “Desenvolvimento é o princípio absoluto” (2011) da política externa chinesa para o século XXI (JUNIOR, 2016). Para alguns teóricos de Relações Internacionais as noções de “Desenvolvimento pacífico” e de que o “desenvolvimento é o princípio absoluto”, estabelecidas por Deng Xiaoping, são, na verdade, narrativas criadas e propagadas pela China que não condizem, de fato, com o posicionamento, segundo eles, cada vez mais agressivo e assertivo dos chineses em relação a seus vizinhos em áreas sensíveis a Pequim, como o Mar do Sul da China.

Mearsheimer e Johnston são dois autores que consideram a China como uma potência de estratégia ofensiva. Segundo a teoria de Mearsheimer, é necessário avaliar

como se deu a emergência de grandes potências no passado para analisar o comportamento dos Estados que ascendem como potências tradicionais ofensivas (MEARSHEIMER, 2001). Nesta lógica, os Estados mais poderosos tentam se estabelecer enquanto hegemônicos em suas respectivas regiões ao mesmo tempo que tentam evitar que nenhuma outra potência rival possa estabelecer sua hegemonia em outra região. Isso se dá pela própria dinâmica do sistema internacional que, de acordo com Mearsheimer, faz com que os Estados se preocupem com suas seguranças e os força a competirem entre si pelo poder. Assim, o objetivo último de toda potência é a maximização de poder e o domínio do sistema (MEARSHEIMER, 2001).

Johnston, por seu turno, parte de um estudo histórico-cultural sobre o comportamento da China frente aos outros Estados e chega à conclusão de que a estratégia chinesa é ofensiva por ser uma “estratégia parabellum” – no sentido de estar se preparando para a guerra (JOHNSTON, 1995 apud FENG, 2007). Assim, para Johnston a China, ao longo de sua história, demonstrou ser mais propensa à ofensividade e ao uso da força para resolver conflitos, apesar da pouca capacidade material para tanto. Em concordância com Johnston e Mearsheimer, Friedberg credita à China o título de potência ofensiva e considera que a ascensão desta tende a desestabilizar a ordem regional do sudeste asiático, justamente pelo fato de que, ao emergir enquanto potência, a tendência é que Pequim busque sujeitar e rivalizar, em graus cada vez maiores, a sua relação com os seus vizinhos (FRIEDBERG, 1994).

Os argumentos de Mearsheimer, Johnston e Friedberg possuem fundamentos se comparados à realidade. Os Estados realmente se preocupam com a segurança de seus territórios; eles realmente se armaram e continuam a ser armados belicamente; e a ascensão de uma potência pode, de fato, causar a erupção de uma rivalidade perigosa entre os Estados vizinhos. Se olharmos a história das relações internacionais será possível enxergar elementos empíricos que comprovam tais pontos de vista.

Um exemplo relativamente recente foi o acontecimento das duas grandes guerras mundiais no século XX. Em ambas houve intenção de maximização de poder, corrida armamentista e uma rivalidade entre Estados vizinhos que ocasionou a morte de milhares e milhões. No entanto, é preciso notar que o argumento destes autores falha quanto à observação cuidadosa de como diferentes Estados possuem objetivos, estratégias e reações diversas uns dos outros em questões sensíveis a seus objetivos. Todos os Estados possuem a mesma estratégia de salvaguarda de suas soberanias? Todos os Estados possuem o mesmo objetivo fim de se armarem? Todas as regiões do globo terrestre sofrem

com a rivalidade desenfreada por parte de Estados mais fortes em relação aos mais fracos? As dinâmicas regionais do ocidente são as mesmas do oriente?

A resposta para tais questionamentos não pode partir de argumentações teóricas generalizantes tal como os pressupostos realistas de Mearsheimer, Johnston e Friedberg. No caso da China, é crucial compreender sob quais princípios e preceitos a sua política externa têm sido pautada. Não para imputar ao Estado chinês uma política externa moral ou imoral, ofensiva ou defensiva, mas para analisá-la e inferir dela as principais nuances que construíram a China até aqui, o Estado que ela é hoje e o Estado que ela deseja se tornar nas próximas décadas.

#### 3.4 As tradições da China em suas relações internacionais com o sudeste asiático: o mundo aos olhos do confucionismo.

Não é possível falar, nem compreender a política externa chinesa antiga e atual sem olhar a visão de mundo daquele que a influenciou, Confúcio. As ideias partidas de Confúcio, que ficaram conhecidas como confucionismo, enfatizavam a importância do equilíbrio, isto é, a virtude propiciada pela harmonia que um líder precisaria ter para ser moral e ético em sua administração. Assim, o conceito confucionista de moralidade e ética sustenta que através de um bom governo, paz interna e prosperidade, a China pode desempenhar um papel de liderança global e servir como um exemplo para as demais nações (FENG, 2007; KANG, 2019).

A noção de harmonia em Confúcio é de suma importância para entender como a China visualiza e pauta sua tomada de decisão em relação a conflitos, internos ou externos. Como Machado explica, harmonia significa evitar conflito. Se a religião ocidental pensa o mundo através da disjunção na qual Deus (bem) vence o Diabo (mal), na filosofia oriental essas forças não entram em conflito nem se sobrepõem uma à outra: elas se equilibram. Equilíbrio e moderação andam de mãos dadas (MACHADO, 2007).

Tal visão de mundo foi propagada na China não só através do confucionismo, mas também através do general estrategista e grande teórico da guerra, Sun Tzu, na célebre obra “A Arte da Guerra”. Assim como Confúcio, Sun Tzu acredita que em situações de conflito é necessário preservar a moral e a ética. Na prática, isso se traduz pelo fato de que o objetivo na guerra é capturar o Estado inimigo intacto e não arruinado e, sem ter que lutar, fazer estragos nas estratégias dos inimigos, rompendo alianças entre eles antes mesmo de atacar (TZU, 2020). O vitorioso é aquele que sabe quando lutar e quando não pode, aquele que sabe usar tanto as grandes como as pequenas forças, aquele que tem as

tropas unidas pelo mesmo propósito e aquele que é prudente e fica na espera pelo inimigo (TZU, 2020).

Ademais, ambos acreditam que o uso da força deve ser um último recurso, sendo a diplomacia sempre mais importante na resolução de conflitos. Isso porque, na perspectiva das correntes filosóficas orientais, a guerra é econômica e moralmente onerosa demais aos Estados, pois além de provocar grande dispêndio financeiro e humano, ela desestabiliza a imagem do Estado frente à opinião pública e ao sistema internacional (FENG, 2007; TZU, 2020). Nesse sentido, é possível afirmar que o confucionismo proveu não somente as bases das relações internas chinesas, mas também a perspectiva da China em relação à política, o Estado e as relações internacionais.

A despeito do que algumas correntes teóricas afirmam quando apontam a China como uma potência ofensiva, historicamente é possível perceber a influência do confucionismo na prática das relações internacionais chinesas. Um dos exemplos foi o Sistema Tributário que balizou as relações externas chinesas a partir da Dinastia Tang. Segundo Borthwick, o Sistema Tributário foi:

O sistema tradicional chinês para gerir suas relações exteriores. Ao estabelecer regras e controlar os meios e formas simbólicas pelas quais as nações estrangeiras entravam em seu território e conduziam suas relações com a China, os chineses encontraram no sistema tributário um mecanismo eficiente de ter a subserviência dos Estados e povos vizinhos em assuntos importantes de política defensiva, economia e de importância diplomática para a China (BORTHWICK, 1998, p. 30).

Segundo David Kang, ao contrário do ideal vestfaliano de igualdade entre os Estados-nação, o sistema tributário enfatizava a "assimetria e interdependência da relação superior / inferior", e a desigualdade era a base de todas as relações entre dois Estados. Esse sistema foi formalizado em duas instituições principais: o reconhecimento pelo Estado superior, conhecido como "investidura", e o envio de tributos da embaixada ao Estado superior (KANG, 2019).

A investidura demonstrava explicitamente a aceitação de status tributário subordinado por parte dos "tributantes" e também era um protocolo diplomático que reconhecia a soberania legítima do outro Estado, bem como o status do rei deste como o governante legítimo. Os tributos das embaixadas serviam para vários propósitos: eles estabilizavam as relações políticas e diplomáticas entre os dois lados, forneciam

informações sobre eventos importantes, formalizava regras para o comércio e promoviam o intercâmbio cultural entre intelectuais e estudiosos (KANG, 2019).

A dinâmica do sistema tributário é particularmente importante para compreender a influência de Confúcio na política externa chinesa, pois, como Kang argumenta, por trás da relação entre China e Estados tributantes existia uma visão de mundo única que é capaz de explicar como essas relações assimétricas foram bem sucedidas<sup>9</sup> ainda que os Estados menores explicitamente se subordinassem à China, o Estado maior. A “hierarquia legítima” existente entre o tributário e os tributantes foi fundamental para os laços entre estes, uma vez que, ela deixava clara a ideia de que o Estado dominante não poderia explorar os Estados subordinados (KANG, 2019). De fato, explica Kang, a China exercia pouco ou quase nenhuma autoridade sobre os demais Estados tributantes. Os tributos feitos à embaixada chinesa serviam para reconhecer a superioridade cultural da China, não sua autoridade política sobre os tributantes (KANG, 2019).

A melhor evidência de que os Estados menores reconheciam a legitimidade da China e do confucionismo é que eles adotavam – voluntariamente – as ideias e instituições chinesas. Não há relatos de conspiração ou traições de Estados menores em relação à China durante o sistema tributário (KANG, 2019). Os escritos vietnamitas, por exemplo, não permitem comprovar nenhum tipo de trapaça por parte do Vietnã em sua relação tributante com os chineses. De fato, o que revelam os relatos daqueles cinco séculos de relações externas balizadas pelo sistema tributário é que Estados como a Coréia e o Vietnã eram motivados a se submeter à China por uma mistura de aceitação legítima desta e de cálculo racional, já que as trocas comerciais eram rentáveis para estes tributantes (KELLEY; LIAM apud KANG, 2019).

Cabe salientar que a influência chinesa e confucionista era bastante difundida – voluntariamente, sem pretensões messiânicas por parte da China -, na Coréia, no Vietnã e no Japão (este último em menor escala), uma vez que, os países do sudeste asiático foram majoritariamente influenciados pela cultura indiana (KANG, 2019, HAYTON, 2014). Neste fato reside mais uma comprovação empírica de que a China, nem mesmo enquanto maior e mais forte Estado da região do sudeste asiático, se valeu de sua condição para sujeitar e submeter a política e a “soberania” dos demais territórios.

---

<sup>9</sup> Bem sucedidas não só pelos ganhos comerciais e econômicos através das trocas entre os Estados, mas também porque eles foram capazes de manter este mesmo sistema majoritariamente pacífico por cinco séculos, com mínimo recurso às guerras (KANG, 2019, p. 68).

Séculos mais tarde, durante o período da dinastia Ming, a China possuía outro grande trunfo: ela se tornou a maior potência naval de sua região e, para surpresa dos realistas Mearsheimer e Waltz, ela não tentou maximizar sua capacidade ofensiva, nem os demais Estados tentaram maximizar a segurança de seus territórios temendo uma ofensiva chinesa (HAYTON, 2014; KANG, 2019). Não existiu nenhum tipo de sistema de colonização chinesa (KANG, 2019). Ao contrário, os governantes daquela época se preocupavam tanto com as invasões internas ao território chinês que, em determinado momento, desmontaram a grandiosa frota naval que possuíam para se concentrarem na defesa doméstica da China (KANG, 2014).

Atualmente, um fator que poderíamos considerar prova significativa da não ofensividade do Estado chinês é o uso do Mandarim. Poucas nações, além da China falam mandarim. Mas na África, muitos falam francês, inglês e alemão – mesmo estas línguas não sendo nativas das culturas africanas.

A verdade, segundo Kang, é que as relações chinesas com seus vizinhos foram caracterizadas pelo pragmatismo, já que a China se preocupava mais com a estabilidade em suas fronteiras do que na expansão de seu território para além delas. Assim, enquanto a sua própria estabilidade territorial estivesse mantida e ninguém a ameaçasse, a China mantinha relações cordiais com os demais Estados (KANG, 2019; FENG, HE, 2019). Percebe-se, portanto, que, assim como o sistema de mandala, a abordagem chinesa acerca da ordem mundial era diferente do pensamento tradicional do ocidente.

Essa abordagem chinesa acerca da ordem mundial também é responsável e explica bem o excepcionalismo chinês. Assim, um conceito que resume bem as noções de governança e autorreconhecimento nos 2 mil anos de história da China imperial é o de Tianxia. Tian indica céu ou paraíso; xia, indica algo que está abaixo. Ou seja, o que está “abaixo do céu”, ou “abaixo do paraíso”. Esse conceito explica porque a China (Zhongguo) se considerava o “Império do Meio”, ou o “Império do Centro”, ou o centro do mundo (ZHENG, 2010).

Em mandarim, Zhong significa centro; Guo significa país, Estado, reino: Zhongguo é nada mais que o Reino do Centro. Aqui é possível perceber não só como os chineses enxergam a si mesmos, mas o resto do mundo em relação a eles. Segundo Kissinger, “os imperadores chineses sentiam que não era prático pensar em influenciar países que a natureza tivera a infelicidade de situar a tão grandes distâncias da China. Portanto, na versão chinesa do excepcionalismo, a China não exportava suas ideias, mas deixava que os outros viessem buscá-las” (KISSINGER, 2011, p. 35).

### 3.5 A China atual: entre a diplomacia e a força

Atualmente, o que se percebe é que a política externa de Pequim continua pragmática, no sentido de preservar as fronteiras chinesas, lucrar a partir da relação de interdependência entre os Estados, isto é, realizando trocas comerciais com os Estados vizinhos, sem, no entanto, diretamente interferir em suas políticas internas e, principalmente, respeitando a soberania territorial destes (KANG, 2019). O Mar do Sul da China coloca dúvidas em relação ao pacifismo da política externa chinesa. Como foi possível notar anteriormente, o crescimento econômico do Estado chinês proporcionou a este uma grande otimização do seu aparato militar que, por sua vez, tem sido usado ostensivamente para defender as ilhas no MSC reclamadas por Pequim.

No entanto, é preciso notar que muito antes de se tornar a atual potência econômica e bélica, a China já requisitava ilhas no MSC e travava batalhas contra Estados vizinhos para defender sua posição (HAYTON, 2014). Assim, descarta-se a ideia de que, após recuperar-se enquanto uma potência, a China passou a expandir seu território ultramar – tornando-se uma potência ofensiva. Descarta-se também a ideia de que, ao tomar atitudes ofensivas no MSC, ela tenha mudado os princípios de respeito à soberania dos demais Estados, uma vez que, assim como os Estados do sudeste asiático possuem prerrogativas para reclamar as ilhas do MSC baseados em seus argumentos históricos e/ou geograficamente definidos pela UNCLOS, também os chineses possuem o mesmo direito de enxergar o MSC como uma região historicamente ligada à China (KANG, 2019).

Segundo Feng e He (2019), o atual posicionamento da China no MSC, que tem por lema principal “afastar as diferenças para o desenvolvimento mútuo” dos países da região, somado à promoção de conversas bilaterais e multilaterais por parte de Pequim, mostram a importância da diplomacia para a China e a relutância desta em usar a força.

A despeito do que dizem Mearsheimer e Waltz acerca dos efeitos “violentos e retaliativos” da ascensão de grandes potências, a China já completou uma transição de poder regional “impressionantemente rápida e pacífica” (KANG; XINRU, 2019, p. 145) e sua política externa tem buscado o equilíbrio entre a diplomacia e a força para defender suas reclamações no Mar do Sul da China sem atacar e/ou submeter diretamente nenhum Estado do sudeste asiático (KANG, 2007; FENG, 2007; BEUKEL, 2010; JÚNIOR, 2015; ZHANG, 2018; ZHAO; ZHANG, 2019; FENG; HE, 2019; KANG; XINRU, 2019).

A atual política externa de Pequim para lidar com os conflitos no MSC tem sido pautada essencialmente pelas influências históricas, filosóficas e culturais citadas anteriormente. Mas não somente, já que, sendo habitantes deste novo mundo moderno, os chineses também precisaram adaptar seus posicionamentos às circunstâncias que são submetidos devido às ações dos demais Estados e das leis internacionais.

Assim, assume-se que as ações e estratégias chinesas para lidar com os conflitos no MSC se dão através de duas faces intrínsecas à sua cultura e ao seu posicionamento enquanto Estado no sistema internacional: a primeira face se refere à vertente Realista e a segunda face à vertente Confucionista (FENG; HE, 2019). Dentro da vertente Realista, encontram-se as estratégias de Hard Power, ou seja, a geopolítica e a geoeconômica (BLACKWILL; HARRIS, 2016); dentro da vertente Confucionista se encontram as estratégias de Soft Power, ou seja, a diplomacia chinesa guiada por preceitos dessa corrente filosófica que impacta o modo de ver e agir da China no sistema internacional há dois mil anos (KANG, 2010; FRAVEL, 2011; JÚNIOR, 2015; FENG, 2019).

A vertente (face) Realista chinesa prima por ações mais assertivas e ofensivas quando esta se sente ameaçada, e a vertente Confucionista, que ressalta a importância da moralidade e encoraja uma política defensiva e de não uso da força, quando o grau de ameaça é menor. Quando o grau de ameaça se localiza no meio termo entre alto e baixo, então a tendência é que a China misture sua face Realista e Confucionista, se valendo de um comportamento que leva a ações e estratégias ofensivas mais limitadas (FENG; HE, 2019).

Para comprovar empiricamente a existência de ambas vertentes confucionista e realista, Feng e He fazem um estudo histórico para demonstrar sob qual face agiu a China no Mar do Sul da China em três diferentes períodos históricos recentes: de 1990 a 2010 defesa moralmente orientada; de 2011 a 2015 posicionamento ofensivo orientado pela face realista; e de 2016 a 2018 ofensa autocontida (FENG, HE, 2019).

No período que compreende os anos de 1990 até 2010, houve inúmeros eventos que prejudicaram e ameaçaram a soberania chinesa, tais como, o embargo do Ocidente após o incidente da praça Tiananmen, os olhares alarmados dos países partes da ASEAN após a ocupação do recife de Mischief pelas frotas chinesas, as pressões diplomáticas que a China sofreu devido seus movimentos em ilhas do MSC, entre outros (FENG; HE, 2019) Porém, neste período, os eventos ocorridos passavam pelas lentes da política externa chinesa como acontecimentos com baixo potencial de ameaça em relação às questões do MSC. Por isso, as estratégias foram majoritariamente defensivas tendo os chineses

priorizado o não uso da força, do equilíbrio e de resoluções pacíficas – ou seja, a face confucionista – na maior parte dos casos (FENG; HE, 2019).

De 2011 a 2015, as ações chinesas no MSC passaram de meramente defensivas a ofensivas. Neste período, a face realista dominou a tomada de decisão de política externa da China (FENG; HE, 2019). Isso porque, a partir de 2009, vários eventos aumentaram a pressão nas disputas pelo MSC, dentre eles, o insucesso do projeto proposto pela China de tentar explorá-lo em conjunto com os demais países do SE asiático, os incidentes acontecidos entre China, Vietnã e Filipinas, a submissão das reivindicações marítimas do MSC para a UNCLOS feita por Pequim (a linha dos nove pontos) e pelos demais países reclamantes, e a gota d'água para que a China passasse a considerar seus interesses no MSC sob alto risco de ameaça, o envolvimento dos Estados Unidos nas disputas pelas ilhas marítimas (FENG; HE, 2019).

Os EUA, que antes mantinham distância da resolução de tais conflitos, mudaram de posicionamento e passou a interferir nos assuntos dos países do sudeste asiático com o pretexto da defesa da liberdade de navegação marítima pelo globo terrestre (FENG; HE, 2019). Com isso, Pequim, que antes já sofria pressões pelos países vizinhos, passou a ser pressionada por Washington e, por isso, adotou uma postura ofensiva para lidar com os assuntos que envolviam o MSC (FENG; HE, 2019).

O período mais recente que vai de 2016 a 2018 foi caracterizado pela diminuição da pressão gradual no MSC, principalmente depois que a China anunciou que havia terminado os seus projetos de construções de estruturas em ilhas da região (FENG, HE, 2019). Com isso, tanto Filipinas como Vietnã também adotaram um comportamento mais restrigido e cessaram as provocações físicas com a China no MSC. No entanto, a presença dos EUA no sudeste asiático através das operações de liberdade de navegação continuaram – e ainda continuam – a manter sobre essa sub-região da Ásia um cenário de tensão com a China (FENG; HE, 2019).

Assim, apesar das relações entre China e países vizinhos terem relativamente melhorado nos últimos anos, os chineses ainda não enxergam o cenário como favorável à proteção dos seus interesses, dada a pressão dos estadunidenses em linhas marítimas requisitadas e próximas à costa da China. Por isso, neste período, a política externa chinesa para o MSC tomou características de ofensiva restringida – ou seja, a mistura entre as faces confucionista e realista (FENG; HE, 2019).

Historicamente, como avalia Kang, o sistema tributário e sua lógica de funcionamento já se foram, mas a China, mais uma vez, se reascendeu como uma grande

potência e fez isso de forma pacífica. Tanto Feng e He como Kang concordam e demonstram, através dos princípios filosóficos e culturais da China que direcionam a sua política externa e das tomadas de decisões de Pequim nos últimos anos, que as premissas realistas de Mearsheimer acerca da ascensão de grandes potências são inválidas para o sudeste asiáticos e para a China (FENG; HE, 2019; KANG, 2019).

A China já é a grande potência da Ásia, e desde a década de 90 o que mais caracteriza as suas relações externas não é a rivalidade, mas as parcerias (KANG, 2019; FERNANDES, 2018). A China tem prezado pelas boas relações econômicas com os países vizinhos e com a grande potência do século XXI, os Estados Unidos. “Evitar conflito” continua sendo uma filosofia confucionista que impera na política externa chinesa, e junto a isso permanecem vivos o pragmatismo da política de Pequim em focar nos problemas domésticos, na defesa de seu território terrestre e marítimo e a promoção de boas relações comerciais que possam continuar alavancando o grande Estado e a enorme população chinesa (KANG, 2019; FENG, HE, 2019).

O sistema tributário de fato acabou, mas se observarmos atentamente, a política de Estado que liderou a China naquele tempo não difere em substância da dos dias atuais – a China continua a preocupar-se mais com a própria sobrevivência e soberania e menos com a maximização de poder e/ou com a balança de poder regional ou global como dizem as teorias de Mearsheimer e Waltz acerca da ascensão de grandes potências. Sob esse espectro, além da ascensão chinesa estar sendo pacífica, a modernização de suas capacidades bélicas não se deve a uma estratégia ofensiva – *parabellum* – no sentido de estar se preparando para a guerra (JOHNSTON, 1995 apud FENG, 2007), mas à defesa do Estado chinês e aos interesses cruciais para a sobrevivência deste, caracterizando, portanto, a China como uma potência defensiva (FENG; HE 2019; KANG; XINRU, 2019).

### 3.6 O Mar do Sul da China e a atual ordem do sudeste asiático

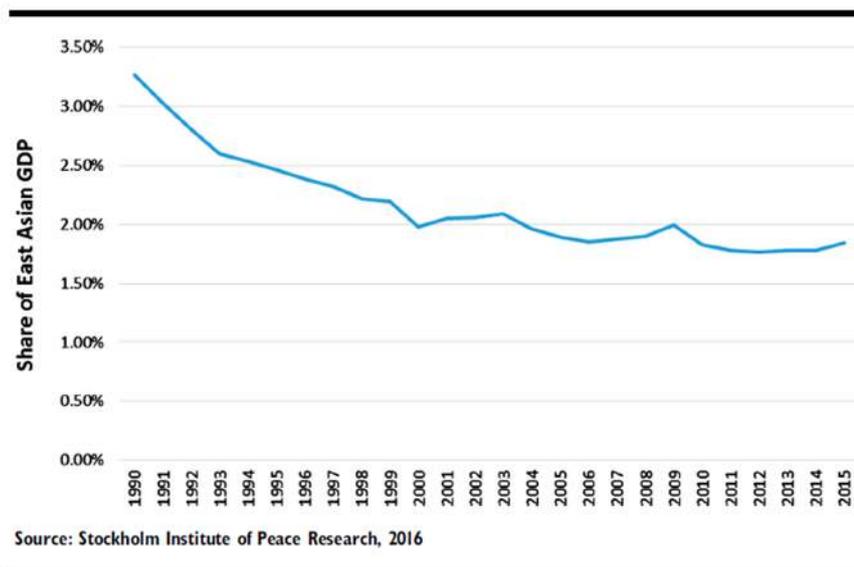
À luz das visões de Friedberg, Waltz e Mearsheimer, os impactos dessa súbita ascensão chinesa na ordem regional da Ásia oriental faz com que as relações sino-asiáticas passam a se basear na rivalidade (FRIEDBERG, 1994), de modo que ações mais assertivas da China nas disputas territoriais no MSC levam ao balanceamento contra ela por parte dos Estados menores e mais fracos (WALTZ, 1979) que, por temerem a ascensão de uma potência ofensiva, aspirante à hegemonia (MEARSHEIMER, 2001), buscam laços com outras potências externas na tentativa de equilibrar o poder regional.

No entanto, as proposições dos três autores previamente citados, além de não darem conta de explicar o comportamento da China após a sua ascensão como potência, não conseguem explicar o cenário regional do sudeste asiático frente a este fato. Dizer que as relações entre China e países vizinhos tendem à rivalidade é o mesmo que fazer uma afirmação à revelia dos fatos. A ordem regional do sudeste asiático não tende à desestabilização simplesmente porque os países não estão balanceando o poder da China (ACHARYA, 2004; KANG, 2007; ZHANG, 2018; KANG; XINRU, 2019).

De acordo com Waltz, os Estados buscam manter a paz no sistema internacional por meio da balança de poder ao promoverem a manutenção de sua posição relativa aos demais Estados através de um equilíbrio no sistema internacional. E como os Estados buscam a sobrevivência, a preocupação central é se defenderem e não necessariamente maximizarem o poder (WALTZ, 1979). Nesse sentido, o balanceamento acontece quando Estados menores formam alianças entre si para se defenderem de alguma ofensiva da grande potência. Bandwagon trata-se de uma estratégia com objetivos similares aos do balanceamento, porém por vias diferentes. Fazer “bandwagoning” é se aliar a uma grande potência para se defender/fazer frente à outra grande potência que pode apresentar algum tipo de ameaça ao Estado que faz Bandwagoning (HAACKE, 2019).

Como explica Haacke, ambos, balanceamento e bandwagoning, denotam estratégias de segurança para responder aos atores vistos como uma ameaça à segurança (HAACKE, 2019, p.377). No leste asiático e, levando-se em consideração as relações sino-asiáticas, tais estratégias não tem tido solo fértil. A primeira evidência disso é que, como mostra Kang, os gastos com defesa do leste asiático têm diminuído de forma constante (KANG, 2019). Agora, a proporção econômica dedicada aos gastos com defesa está quase a metade do que era em 1990 e não mostra nenhum sinal de aumento. Os gastos com defesa de onze principais Estados do leste asiático diminuíram de uma média de 3,35% do PIB em 1990 para uma média de 1,84% em 2015, como assinala o gráfico abaixo (KANG, 2019).

Gráfico 2: Gastos em Defesa do leste asiático 1990-2015



Fonte: KANG, 2019

A segunda evidência é que não há fatos que possam comprovar que os Estados vizinhos à China estão, em sua maioria, se aliando à grande potência ocidental, os Estados Unidos (KANG, 2019; FENG, 2019). Ao contrário, o que se observou nos últimos tempos foi a relutância de países asiáticos, em especial do sudeste asiático, em colaborar ou oficialmente se declararem à favor da presença dos EUA nas rotas marítimas do MSC (KANG, 2019; FENG, HE, 2019). Um exemplo disso é a recusa dos países da ASEAN em fazer parte ou coro às missões de liberdade de navegação promovidas pelos EUA no MSC, mesmo este encorajando a união destes países em prol destas missões, que declaradamente são contra a China. (FENG, HE, 2019)

A terceira evidência é que, diferentemente do que aconteceu com a ascensão de outras lideranças regionais, no sudeste asiático há uma preferência de resolução de conflitos (mesmo estes sendo relativos à soberania territorial, como no MSC) por vias normativas e diplomáticas (TRANG, 2019). Tais vias têm sido usadas, cada vez mais, através de mecanismos de cooperação multilateral (como a ASEAN) que têm promovido, através de seus arcabouços institucionais, um caminho alternativo em direção à estabilidade regional (ACHARYA, 2004; BISLEY, 2009; BEUKEL, 2010; KANG; XINRU, 2019).

Tais evidências, de modo algum, querem dizer que os países do sudeste asiático dão preferência às relações com a China. Elas apenas revelam que, ainda que estes se

relacionem com outras potências, sejam os Estados Unidos, sejam países europeus, eles não o fazem para de alguma forma fazer frente ao poderio chinês. Elas não dizem também que os reclamantes do MSC pararam de se armarem e/ou estão aceitando passivamente as ações da China no mar, mas que estes possuem seus aparatos militares, que são constantemente usados contra a China, porém de forma individual por cada Estado, não em conjunto, ou seja, através de alianças.

### 3.7 O xeque-mate improvável no Mar do Sul da China

Atualmente, o que se percebe é que a China adota uma estratégia ambivalente frente as disputas no MSC, misturando sua face política e militar na tentativa de equilibrar suas relações com o sudeste asiático (BEUKEL, 2010). Nesse mesmo sentido, os Estados do sudeste asiático adotam uma estratégia ambivalente frente a China para, assim como ela, manterem o equilíbrio regional. Essa estratégia parte tanto de relações bilaterais dos países do sudeste asiático como de relações multilaterais através de instituições cooperativas envolvendo todos os países participantes como, por exemplo, a ASEAN (BEUKEL, 2010).

O caráter ambivalente de tais estratégias se faz perceber através dos princípios de *weiwen* (manter a estabilidade) e *weiquan* (proteger os direitos) (ZHANG, 2017), em que China e demais demandantes das ilhas no MSC buscam todas as possibilidades para se precaver de, em última instância, partir para um conflito maior (ACHARYA, 2004; KANG, 2007; TRANG, 2019).

Olhar para o Mar do Sul da China e para os conflitos que o rondam hoje é perceber que, como disse Fravel, a China e os demais Estados do sudeste asiático não estão lutando batalhas para as finalizarem, mas para mantê-las, porque, hoje, essa estratégia é mais conveniente e menos onerosa do que partir para um embate final (FRAVEL, 2011). Nesse sentido, é possível perceber que o cenário que representa melhor as disputas pelo Mar do Sul da China é o mesmo que representa o cenário de um jogo de xadrez.

O xadrez é tanto um jogo de raciocínio estratégico como um jogo de paciência. Não para esperar passivamente os passos do adversário, mas para, na observância dos movimentos dele, tomar tempo e armar os melhores movimentos possíveis para conquistar seu rei. No Mar do Sul da China de hoje, é exatamente isso o que acontece.

A China, os países do sudeste asiático e os EUA parecem estar “eternamente” no centro do tabuleiro (no meio da partida), entrando em confrontos específicos e estratégicos, e mantendo a pressão entre as “pretas e as brancas”, evitando, por enquanto,

a simplificação da partida. Um “mate” de qualquer uma das partes poderia matar “ambos os reis e toda a plebe”. O que parece haver no MSC é a paciência, a espera, a observância de si mesmo e do outro, sem enviar aos confrontos específicos nenhum soldado que não seja realmente necessário. Sobretudo, o que há é a incerteza do futuro dessa partida. Algo, porém, permanece mais certo do que incerto – ninguém quer xeque-mate no Mar do Sul da China.

## **Considerações finais**

A rápida e determinada ascensão da China na Ásia a tornou uma potência globalmente importante, de modo que ela passou a estar no centro de inúmeras questões que envolvem as relações internacionais contemporâneas. A otimização de suas capacidades econômica, militar e política ascenderam um alerta para todos aqueles que se interessam pelos estudos geoestratégicos das Relações Internacionais e, principalmente, para os Estados inseridos no sistema internacional. Nesse sentido, os conflitos no Mar do Sul da China passaram a ser pauta imperativa tanto da política externa chinesa como da dos demais países interessados nas rotas marítimas deste amplo, estratégico e disputado mar.

As ações, táticas e estratégias adotadas pela China e pelos demais países reclamantes de ilhas no Mar do Sul da China têm suscitado os mais abrangentes e diversos estudos acerca dos impactos que estas trazem para a ordem regional do leste e sudeste asiático e do planeta. As ações de Pequim, particularmente, alarmam ainda mais olhares, na medida em que, entre os Estados que possuem reivindicações no MSC, a China é o mais poderoso econômica e militarmente. Portanto, trata-se de um tema altamente relevante para aqueles que visam compreender melhor as dinâmicas políticas, culturais e territoriais do sudeste asiático, além de ser pauta importante para o campo das Relações Internacionais devido aos impactos que essas disputas no Mar do Sul da China podem acarretar para o sistema internacional.

No caso deste estudo, os conflitos que se desenrolam no Mar do Sul da China e as ações da China para lidar com os mesmos são particularmente importantes, na medida em que tais disputas além de tensionarem as relações internacionais entre a China e os demais países do sudeste asiático, pousam, sobre o sistema internacional, uma sombra de dúvida acerca da paz regional no leste da Ásia e, dada as proporções militares atuais, do mundo também. Assim, considerou-se significativa a importância de se investigar as características das ações chinesas no MSC afim de, através de um estudo histórico-qualitativo, descrever e explicar a atual dimensão e as possíveis futuras pretensões das estratégias chinesas no Mar do Sul da China.

Para tanto, buscou-se investigar disputas territoriais e marítimas nas relações internacionais no capítulo um, em que pudemos concluir que a Ásia é, atualmente, um dos continentes que mais possuem conflitos territoriais e, principalmente, marítimos não resolvidos – são 24 disputas correntes e latentes. Também que, se antes os conflitos

marítimos eram travados porque Estados consideravam as águas rotas estrategicamente importantes pelo seu posicionamento geográfico, pelo tráfego comercial e pela relação de defesa e segurança estatal, hoje eles disputam esses espaços marítimos também por verem neles fontes grandiosas de riquezas minerais. Nesse cenário, o Mar do Sul da China tem se tornado um expoente de conflitos travados em nome da cultura histórica, da política, do comércio e da economia estatal.

No capítulo dois foram analisadas as características do MSC, sua importância geoestratégica para a China e para os demais países demandantes de territórios marítimos nele, sendo que conseguimos identificar que a importância das ilhas, dos estreitos, dos recursos e rotas marítimas para estes países extrapola a questão econômica. Para a China, em especial, a logística propiciada por estes recursos presentes no MSC confere um fator geoestratégico para os interesses estatais chineses, na medida em que este mar oferece a Pequim não somente a possibilidade de suprir suas necessidades comerciais, mas também o controle de recursos e rotas marítimas no sul e leste asiáticos de extrema importância para o Estado chinês.

Além disso, foi possível notar como as milenares relações que moldaram e continuam a moldar os países do leste e sudeste asiáticos receberam influências diversas e como, após o tratado de Zaragoza e, principalmente depois da consolidação do sistema de Vestfália, tais relações se adaptaram e se desenvolveram aos atuais padrões, tornando o Mar do Sul da China um lugar de disputas acirradas, incertas e perigosas.

Também neste capítulo, pudemos perceber que as razões oficiais de cada Estado reivindicador de ilhas no MSC estão ancoradas, principalmente, em argumentos históricos, mas que, na verdade, escondem questões estratégicas e embates ainda não superados, como: a pretensão geoestratégica de todos os demandantes do MSC e o fato de que, apesar de parecer que os países asiáticos, a seus modos, adotaram a ordem globalmente imposta de Vestfália, eles ainda não superaram o embate entre duas visões de mundo diferentes acerca da divisão de territórios marítimos. O embate entre o *mare liberum* do jurista Hugo Grotius e do *mare clausum* de John Selden ainda não acabou na Ásia. Por isso, pode-se dizer que, nos bastidores das disputas marítimas, a UNCLOS é uma convenção de direitos marítimos parcialmente aceita, e aceita somente por aqueles que dela se beneficiam.

Por fim, no capítulo três identificamos as ações e estratégias chinesas no MSC, as reações dos demais países reivindicadores do MSC às condutas da China e o impacto disso na ordem regional do sudeste asiático. Neste capítulo, foi possível concluir as

questões a serem investigadas que estabelecemos a partir de nossos objetivos que incluíram: analisar as reações dos Estados que reivindicam territórios no MSC às ações e estratégias chinesas nas últimas duas décadas (1999-2019), analisar as tradições de relações exteriores chinesas no nível regional (sistema tributário) e em que medida as ações e estratégias recentes da China são uma ruptura ou continuidade com seu passado e tradições, além de investigar as implicações das ações e estratégias chinesas no MSC para as suas relações com o sudeste asiático.

Para confirmar a nossa hipótese, que partiu do pressuposto de que as ações e estratégias da China no MSC são defensivas e se coadunam com seu passado diplomático e, também que, tais ações não tem desestabilizado a ordem regional do sudeste asiático, contrastamos o cenário dos últimos vinte anos que envolve China, MSC e demais países reivindicadores, com as teorias realistas de Mearsheimer, Waltz e em menor medida com as proposições teóricas de Johnston alistair e Friedberg.

Após análise, chegamos à conclusão de que o aporte teórico dos realistas não consegue explicar a ascensão chinesa no MSC. Ambos Mearsheimer acredita que a China é uma potência tradicional ofensiva, mas de acordo com as pesquisas dispostas neste trabalho, não há fatos que comprovam que a China é uma potência tradicional ofensiva. Através dos aportes teóricos de David Kang e Feng foi possível confirmar afirmativamente a nossa hipótese de que o atual comportamento de política externa da China no MSC não difere em substância do mesmo comportamento que ela adotou em seus 2 mil anos de civilização. Os chineses continuam a guiar sua política externa inspirados por correntes filosóficas milenares e tradicionais da China e agem muito mais defensiva do que ofensivamente em suas relações internacionais.

É crucial destacar que a conclusão a que chegamos de modo algum sugere que a China age, econômica e militarmente, sem pretensão alguma de expandir o seu poder estatal. A conclusão afirma, sim, que o objetivo e o modo como os chineses lançam mão de suas forças econômicas e militares em ações externas difere substancialmente dos objetivos e meios de potências tradicionalmente ofensivas que a história mundial presenciou. A China não tem, até hoje, mostrado tendências expansionistas, colonizadoras e messiânicas, nem buscado o domínio de territórios ultramar sem se basear em fatos minimamente concretos, como fizeram as potências tradicionais ofensivas.

O que a China tem, de fato, feito é alavancar e acelerar seu crescimento estatal em todas as esferas – econômica, militar e política, através de um comportamento político pragmático, isto é, através das redes comerciais e das relações econômicas que esta tem

estabelecido com os demais países regionais e extra-regionais. Se o modo como ela tem feito isso é uma nova forma de “colonização”, então é necessário que se defina parâmetros para isso. E ainda que se busque comprovar um comportamento “invasivo” da China em relação a outros Estados por meios econômicos – e não militares -, ainda assim, ela não poderá ser considerada uma potência *tradicionalmente* ofensiva.

Nesse sentido, percebe-se que o que os chineses fazem hoje não é muito diferente do que faziam durante os cinco séculos pacíficos do Sistema tributário chinês. A maior diferença está no modo como essas relações funcionam e são vistas hoje, mas, como pudemos notar, a essência pragmática chinesa de se preservar o comércio e evitar intromissões em questões internas dos demais países continua sendo pauta viva da política externa chinesa.

Concluimos também que, apesar do Mar do Sul da China ser um grande obstáculo para a paz regional do sudeste asiático, e à despeito da rápida e veloz ascensão da China como uma potência, não há eventos, nos últimos vinte anos, que possam comprovar a existência de rivalidade entre os países do sudeste asiático e a China. Como pudemos ver, os índices de armamento dos países do leste asiático têm caído gradualmente, os laços econômicos são estreitos e importantes entre ambos China e países vizinhos, e o modo de resolução ou gerenciamento de conflitos – ainda que este seja pelas disputas sobre as ilhas no MSC – tem se dado muito mais por meio da diplomacia do que pelo uso da força.

Por fim, é preciso dizer que, ao fim deste trabalho, continuamos instigados com a forma com que a China (re)ascendeu como potência, sem, no entanto, agir de modo ofensivo e sem desestabilizar a ordem regional do sudeste asiático. Permanece a impressão de que a China possui objetivos e meios de preservação de sua soberania e poderio estatal essencialmente diferentes daqueles adotados pelas potências ocidentais. Essa “diferença essencial” não quer dizer que os chineses hajam de modo moralmente plausível e/ou que são eticamente melhores que os ocidentais. Talvez essa diferença sugira apenas que, para se preservar enquanto Estado e fazer crescer os aparatos econômicos e militares necessários à essa preservação, os chineses hajam por outros meios, pouco convencionais na história do ocidente.

É possível dizer, ao fim deste trabalho, que a forma pragmática dos chineses em lidar com suas relações externas tanto no passado como no presente demonstra não somente que ela não se alterou, mas também que a China sempre compreendeu que a melhor maneira de obter lucro de suas relações – e, portanto, garantir a manutenção dos seus interesses - não era/é por meio da colonização de outros territórios, mas sim das

transações econômicas entre ela e os demais Estados, daí o caráter pragmático das suas relações internacionais.

Os conflitos no Mar do Sul da China dentro deste contexto se tornam mais uma questão que os chineses tentarão resolver por meios tradicionalmente não convencionais no ocidente. O futuro é incerto, como dissemos anteriormente, ninguém quer xeque mate no MSC, e nos parece que as relações ambivalentes entre a China, os países do sudeste asiático e a busca destes pelo equilíbrio – não pelos extremos – tem muito a nos revelar. Neste momento, revelam que é preciso enxergar o mundo além das construções do Hemisfério Poente, pois as reações do sudeste asiático frente à ascensão chinesa mostram o caráter distinto das relações internacionais do Hemisfério Nascente.

## Referências

ACHARYA, Amitav. Will Asia's Past Be Tts Future?. **International Security**, 2004, p. 149-164.

ALJAZEERA. **US warships sail in disputed South China Sea amid tensions**. Disponível em: <https://www.aljazeera.com/news/2019/11/warships-sail-disputed-south-china-sea-tensions-191122010820201.html>.

ARCTIC COUNCIL, *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report*. Disponível em: [www.pame.is/images/stories/PDF\\_Files/AMSA\\_2009\\_Report\\_2nd\\_print.pdf](http://www.pame.is/images/stories/PDF_Files/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf)

BEUKEL, Erik. **China and the South China Sea: Two Faces of Power in the Rising China's Neighborhood Policy**. DIIS Working Papers, 2010.

BROZOSKI, Fernanda Pacheco de Campos. **A Revalorização Geopolítica e Geoconômica do Atlântico Sul no Sistema Internacional**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, 2013.

BISLEY, Nick. Security Architecture, the Asian Way. **The Adelphi Papers**, 2009 p. 17-32.

BLACKWILL, Robert, D.; HARRIS, Jennifer, M. **War by Other Means: geopolitics and statecraft**. Massachusetts & London. The Belknap Press of Harvard University Press, 2016.

BBC. **As impressionantes ilhas militares construídas pela China em tempo recorde**. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-42346330>. Acesso em: 6 jun. 2020.

BORTHWICK, Mark; **Pacific Century: The emergence of modern Asia**. 2. ed. Colorado: Westview Press, 1998.

CARLYLE, Thayer A. Chinese Assertiveness in the South China Sea and Southeast Asian Responses. in: **Journal of Current Southeast Asian Affairs**. 2011. 30, 2, 77-104.

COSTA, Wanderley Messias da Costa. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: EDUSP. 2010.

CÁCERES, S. B. **China's strategic interests in the South China Sea: power and resources**. New York: Routledge, 2014.

CIA. **The World Factbook**. Disponível em:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/tw.html>. Acesso em: 16 jul. 2020.

COSTA, Wanderley Messias da Costa. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: EDUSP. 2010.

CONVERT WORLD. **Milha náutica (Náutico), comprimento**. Disponível em:

<https://www.convertworld.com/pt/comprimento/milha-maritima.html>.

DEFENSE STUDIES. **Vietnam's Kilo Submarine Launches Club-S Missile for the First Time**. Disponível em: <https://defense-studies.blogspot.com/2017/12/vietnams-kilo-submarine-launches-club-s.html> .

DANIELS, Kelly; MITCHELL, Sara McLaughlin. Bones of democratic contention: Maritime disputes. **International Area Studies Review**, v. 20, p. 293-310, /2017.

DICIO. **Significado de Território**. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/territorio/>. Acesso em: 3 mar. 2020.

Djalal, H. 1998. South China Sea Island Disputes. In: Nordquist, M. H., Moore, J. N. (Ed.). **Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation**. Boston: **Martinus Nijhoff Publishers**, 109-133.

EIA. **Contested areas of South China Sea likely have few conventional oil and gas resources.** Disponível em: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651> . Acesso em: 16 jul. 2020.

EIA. **The South China Sea is an important world energy trade route.** Disponível em: <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=10671>. Acesso em: 16 jul. 2020.

FINANCE TWITTER. **South China Sea Triangle – Dispute Water by China.** Disponível em: <http://www.financetwitter.com/2017/08/the-dragon-has-landed-china-kick-off-defence-triangle-via-ecrl-malaysia.html/south-china-sea-triangle-dispute-water-by-china>. Acesso em: 16 jul. 2020.

FOREIGN POLICY. **Under Cover of Pandemic, China Steps Up Brinkmanship in South China Sea.** Disponível em: <https://foreignpolicy.com/2020/05/14/south-china-sea-dispute-accelerated-by-coronavirus/>. Acesso em: 16 jul. 2020.

FENG, Huiyun. **Chinese Strategic Culture and Foreign Policy Decision-Making: Confucianism, Leadership and War.** United Kingdom: Routledge, 2009.

FENG, Huiyun; HE, Kai: A Dynamic Strategic Culture Model and China's Behaviour in The South China Sea, **Cambridge Review of International Affairs**, 2019.

FERNANDES, J. P. T. Geopolítica: conceitos e teorias de base: Geopolítica: as grandes questões do mundo contemporâneo. **Instituto Cultural D. António Ferreira Gomes**, 2015.

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

FRAVEL, Taylor. China's strategy in the South China Sea. **Contemporary Southeast Asia, a Journal of International and Strategic Affairs**, January 2011.

FRAVEL, M. Taylor. Territorial and Maritime Boundary Disputes in Asia. In: PEKKANEN, S; RAVENHILL, J; FOOT, R. **Oxford handbook of the International relations of Asia**. Oxford: oxford university press, 2014, p. 524-547.

FRIEDBERG, Aaron L. Ripe for Rivalry: Prospects for Peace in a Multipolar Asia. **International Security**, v. 18, n. 3, 1994, p. 5-33.

HAACKE, Jürgen. The concept of hedging and its application to Southeast Asia: a critique and a proposal for a modified conceptual and methodological. In: **International relations of the Asia-pacific**. vol. 19, 2019, p. 1-43.

HAYTON, Bill. **The South China Sea: The Struggle for Power**. Yale University Press New Haven and London, 2014.

HARARI, Yuval Noah. **Sapiens: Uma Breve História da Humanidade**. Porto Alegre: L&PM, 2012.

HOLSTI, Kalevi J. **Peace and War: Armed Conflicts and International Order 1648-1989**. New York: Cambridge University, 1991.

HENSEL, Paul R. Charting. A Course To Conflict: Territorial Issues and Interstate Conflict, 1816-1992. **Conflict Management and Peace Science**. Vol, 1, n.1, February 1996, p. 43-73.

HUANG, J; JAGTIANI, S. Introduction: Unknotting Tangled Lines in the South China Sea Dispute. In: HUANG, J, BILLO, A. **Territorial Disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters**. New York: Palgrave Macmillan, 2015.

IKENBERRY, John. 2008. The rise of China and the future of the West: can the liberal system survive? **Foreign Affairs**. jan/fev. 2008. Disponível em: [<http://www.foreignaffairs.com/articles/63042/g-john-ikenberry/the-rise-of-china-and-the-future-of-the-west>].

HOBBSBAWN, Eric A **Era dos Extremos: o breve Século XX, 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

JUNIOR, M. J. O. As raízes da política externa chinesa: perspectivas para a inserção no século XXI. **Fronteira**. v. 12, p. 122-144, 2015. Acesso em: 27 nov. 2019.

KANG, David. **China Rising: Peace, Power and Order in East Asia**. New York: Columbia University Press, 2007.

KANG, David C.; XINRU, Ma. Power Transitions: Thucydides Didn't Live in East Asia, **The Washington Quarterly**, vol, 41, n, 1, 2018, p. 137-154.

KISSINGER, Henry. **Ordem Mundial**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2015.

KUOK, Lynn. How China's actions in the South China Sea undermine the rule of law. **Global China**, 2019, p.1-15.

L'EXPRESS. **Mer de Chine: l'Indonésie tire sur plusieurs navires chinois**. Disponível em: [https://www.lexpress.fr/actualite/monde/asia/mer-de-chine-l-indonesie-tire-sur-plusieurs-navires-chinois\\_1803983.html](https://www.lexpress.fr/actualite/monde/asia/mer-de-chine-l-indonesie-tire-sur-plusieurs-navires-chinois_1803983.html). Acesso em: 20 abr. 2020.

LE MONDE DIPLOMATIQUE. **Droits maritimes, un enjeu géopolitique**. Disponível em: <https://www.monde-diplomatique.fr/2016/06/CORMORAND/55727>. Acesso em: 25 mai. 2020.

MEARSHEIMER, John J. **The Tragedy of Great Power Politics**. New York: W. W. Norton & Company, 2001.

MORAES, Rodrigo Fracassoli de. **A Ascensão Naval Chinesa e as disputas Territoriais Marítimas no Leste Asiático**. China em transformação: dimensões econômicas e geopolíticas do desenvolvimento / Marcos Antonio Macedo Cintra, Edison Benedito da Silva Filho, Eduardo Costa Pinto (Organizadores) – Rio de Janeiro: Ipea, 2015.

MONTENEGRO, Renan Holanda. **Teoria das Relações Internacionais na China: Origem, Evolução e Debates Recentes**. Dissertação (mestrado em: ciência política), Rio de Janeiro: UERJ, 2019.

MACHADO, Rosana Pinheiro. A ética confucionista e o espírito do capitalismo: narrativas sobre moral, harmonia e poupança na condenação do consumo conspícuo entre chineses ultramar. **Horizontes Antropológicos**. Porto Alegre, v. 13, n. 28, 2007.

MARKET NEWS. **Maritime Chokepoints are Critical to Global Energy Security**. Disponível em: <https://mansfield.energy/market-news/maritime-chokepoints-critical-global-energy-security/>.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. 29. ed. São Paulo: Ática, 1993.

ROSEMBERG, David. Governing the South China Sea: from freedom of the seas to ocean enclosure movements. **Harvard Asia Quarterly**, vol. 12, no. 3 & 4, Winter 2010.

RIO, Gisela Aquino Pires. **Espaços Marítimos e Sua Geografia**. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/asoc/a/bGjRD43nLKZncSkS5GDVJnB/?lang=pt>. Acesso em: 12/05/2020.

SANTOS, Wagner. Um Mar de Problemas: interesses estratégicos e a luta pelo poder no Mar do Sul da China. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa**. V, 4, n, 1, 2017, p. 181-201.

SANSKRIT. **Breve história da língua Sânscrita**. Disponível em: [https://www.sanskrit-trikashivism.com/pt\\_br/aprendendo-sanscrito-primeiros-passos-1-1/406](https://www.sanskrit-trikashivism.com/pt_br/aprendendo-sanscrito-primeiros-passos-1-1/406). Acesso em: 25 mai. 2020.

SHAMBAUGH, David. **China Goes Global: The Partial Power**. New York: Oxford University Press, 2013.

SCHOFIELD, Clive; STOREY, Ian. **The South China Sea Dispute**: increasing stakes and rising tensions. Washington D.C. The Jamestown Foundation, 2009.

STOREY, David. **Territories**: The Claiming of Space. 2. ed. New York: Routledge, 2012.

THE TIMES. **China's island war games rattle Taiwan**. Disponível em: <https://www.thetimes.co.uk/article/chinas-island-war-games-rattle-taiwan-pdtt5spqw>. Acesso em: 16 jul. 2020.

TZU, Sun. **A Arte da Guerra**. São Paulo: Madras, 2010.

TRANG, Pham Ngoc Minh. South China Sea: the Disputes and Southeast Asia's Culture of International Law. **The diplomat**, 2019.

UNCLOS, 1994. Disponível em: <http://www.iea.usp.br/noticias/documentos/convencao-onu-mar>. Acesso em: 20/02/2020.

VASQUEZ, John A. **The War Puzzle Revisited**. 1. New York: Cambridge University Press, 2009.

WALTZ, Kenneth N. The Origins of War in Neorealist Theory. In: ROTBERG, R.; RABB, T. the Origin and Prevention of Major Wars. **Cambridge University Press**, 1989.

WALTZ, Kenneth N. **Theory of International Politics**. New York: McGraw Hill, 1979.

WANG, Zheng. China and UNCLOS: An Inconvenient History. **The Diplomat**, 2016.

YAMAGUCHI, Shinji. Strategies of China's Maritime Actors in the South China Sea. **China Perspectives**, 2016.

ZHANG, Feng. China's long march at sea: explaining Beijing's South China Sea strategy. **The Pacific Review**, 2019.

ZHANG, Feng. Is Southeast Asia Really Balancing against China?. **The Washington Quarterly**, 2018.

ZHAO, Kejin; ZHANG, Hao. Projecting Political Power: China's Changing Maritime Strategy. **The Chinese Journal of International Politics**, 2019, p. 229-260.

ZHANG, Feng. Chinese Thinking on the South China Sea and the Future of Regional Security. **Political Science Quarterly** , 2017, v. 132, n. 3, p. 435-466.