

MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
MESTRADO PROFISSIONAL EM ESTUDOS MARÍTIMOS

RITA DE CASSIA OLIVEIRA FEODRIPPE

A IMPORTÂNCIA DA TECNOLOGIA DE VIGILÂNCIA PARA A ESTRATÉGIA
MARÍTIMA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA

Rio de Janeiro

2019

RITA DE CASSIA OLIVEIRA FEODRIPPE

A IMPORTÂNCIA DA TECNOLOGIA DE VIGILÂNCIA PARA A ESTRATÉGIA
MARÍTIMA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre(a) em Estudos Marítimos.
Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Orientador: Prof. Dr. William de Sousa Moreira

Rio de Janeiro

2019

F295i Feodrippe, Rita de Cassia Oliveira

A importância da tecnologia de vigilância para a estratégia marítima chinesa no Mar do Sul da China. / Rita de Cassia Oliveira Feodrippe. ___
Rio de Janeiro, 2019.
107 f.: il.

Dissertação (Mestrado) – Escola de Guerra Naval, Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), 2019.
Orientador: William de Sousa Moreira

Bibliografia: f. 86 – 101.

1. China – Ciência, tecnologia e inovação 2. Tecnologia 3. Estratégia naval – China 4. Vigilância I. Moreira, William de Sousa II. Escola de Guerra Naval (BRASIL). III. Título.

CDD 355.033

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária
Marjourie A. Araujo Cruz Marques – CRB7/6818
Biblioteca da Escola de Guerra Naval

RITA DE CASSIA OLIVEIRA FEODRIPPE

A IMPORTÂNCIA DA TECNOLOGIA DE VIGILÂNCIA PARA A ESTRATÉGIA
MARÍTIMA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos.
Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Aprovada em 11 de abril de 2019.

Banca Examinadora

Prof. Dr. William de Sousa Moreira
Doutor da Escola de Guerra Naval

Prof. Dr. José Augusto Abreu de Moura
Doutor da Escola de Guerra Naval

Prof. Dr. Marcio Rocha
Doutor da Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Vinicius Mariano de Carvalho
Doutor do King's College London

AGRADECIMENTOS

A elaboração e a finalização desta dissertação só foram possíveis devido ao apoio que recebi de familiares, amigos, professores e instituições. A todos e todas que me acompanharam, ajudaram ou aturaram, obrigada. Sou especialmente grata a meu orientador, William, corresponsável pelas experiências bem-sucedidas nesses dois anos de pós-graduação. Através de seus contatos, compreensões e cobranças – sempre perfeitamente equilibradas – permitiu-me alçar voos que eu mesma não julgava possível. As histórias e lembranças que guardo são apenas positivas, e sinto-me afortunada pelo encontro de nossos caminhos; que seja apenas o início, e não o fim, da jornada. Estendo esses votos de gratidão à família “de Sousa Moreira”, que por vezes precisou dividir a atenção do pai e esposo com correções corridas e mensagens inadvertidas de uma mestrandia insone e atribulada.

Pois assim foram as noites e os dias – mesclados entre atividades de tempestades e calmarias de um mestrado apaixonante. Minha embarcação permaneceu forte pelas madeiras de Oliveira que seguraram as ondas mais hostis. À minha mãe e porto seguro, Rosalina, agradeço pelo amor incondicional e peço desculpas pelas dores compartilhadas – mas são as coisas da maternidade. Sou porque você foi, é, e sempre será, dentro de mim. Ao meu irmão e fiel imediato, André, reconheço a torcida, na maior parte silente, para que eu chegasse à linha final, do último ponto digitado. Desejo que nunca nos falte a certeza de que estamos presentes, inexoravelmente, um para o outro. Para meu falecido pai, em quem continuo me inspirando como uma bússola eterna, apontada na direção das estrelas, guardo as palavras.

Reconhecendo o exagero literário de agradecimentos que se pretendiam simples, expressei meu muito obrigada, por fim, ao querido Leandro, que acompanha meu segundo trabalho de conclusão de curso – da monografia à dissertação. As escolhas de amor que fiz(emos) e nos reuniram são responsáveis pelas oportunidades que se apresentam, rumo à tríade e à consagração doutoral. Agradeço, também, à Escola de Guerra Naval, na figura de seus funcionários, docentes e servidores, que consolidam um espaço de aprendizado convidativo, reflexivo e transformador. Sou grata, igualmente, à Fundação Ezute, cujo auxílio financeiro aprimorou a experiência do mestrado, viabilizando a participação em eventos, a compra de livros e a interação com profissionais qualificados e interessados.

Finalizo, reconhecendo: o mar é meu mundo, por onde navego, resisto, e me movimento – mas é em casa, na terra firme, que existo e permaneço. Obrigada a todos e todas vocês, que mantiveram as bases nas quais pude construir minha formação acadêmica-profissional e alcançar o título de mestre em estudos marítimos.

RESUMO

Esta pesquisa possui o objetivo principal de explorar a importância da tecnologia de vigilância para a consolidação da estratégia marítima chinesa no Mar do Sul da China. Para isso, analisa-se tal estratégia a partir da perspectiva do poder marítimo chinês, no contexto de ascensão da China no sistema internacional. É necessário, também, compreender as dinâmicas de conflito na região marítima de interesse, que combina ameaças tradicionais e não tradicionais à segurança dos países costeiros. Adicionalmente, discutem-se os tipos de tecnologia enquadrados na função de vigilância que permitem a Pequim manter o controle sobre a área. A fim de entender as contribuições da tecnologia como ferramenta estratégica, o trabalho centra-se na análise de um contexto espacial e temporal específico: o Mar do Sul da China durante os primeiros cinco anos de governo do presidente chinês, Xi Jinping (2013-2017). A partir de revisão de literatura e coleta de dados, descreve-se o espaço marítimo escolhido como complexo devido às disputas territoriais e marítimas estatais que ocorrem nos seus arquipélagos. Ressalta-se a dimensão econômica desse espaço, devido a sua centralidade para as rotas de navegação mercante e aos recursos naturais dispostos no leito e subsolo marinhos, assim como em suas águas sobrejacentes. Essa caracterização exige que a estratégia marítima chinesa contemple elementos de cooperação com outros Estados costeiros, ao mesmo tempo em que defende os interesses de segurança nacional de Pequim. Assim, os resultados da pesquisa apontam para o destaque das plataformas de sensoriamento remoto na implementação de uma estratégia marítima que tenta evitar a escalada de conflito na região, enquanto permite ao Estado chinês manter-se constantemente vigilante dos fenômenos e atores presentes na sua área de interesse. O uso de satélites de observação terrestre combina-se com radares instalados em ilhas ocupadas e capacidades aéreas e navais, permitindo a manutenção e a percepção da presença constante de Pequim. Nesse aspecto, a China se mostra disposta a defender soberanamente seus direitos e interesses marítimos, sem deixar de trabalhar pela segurança da navegação em cooperação com os Estados costeiros.

Palavras-chave: China. Estratégia. Tecnologia. Vigilância Marítima.

ABSTRACT

This research aims to explore the importance of surveillance technology in order to secure Chinese maritime strategy in the South China Sea. Such strategy is thus analyzed from the perspective of Chinese maritime power. In addition, it discusses which surveillance technologies allow for the feasibility of this strategy. The central argument of the investigation is that the rise of China as a regional and world power is anchored in maritime elements, in all of its economic, political and military spheres. In order to understand how technology contributes to as a strategic tool, the research frames a specific period: the South China Sea during the first five years of Chinese President Xi Jinping's rule (2013-2017). The method used is that of literature review and data collection, which describes the chosen maritime space as essentially complex, due to territorial and maritime disputes among coastal States. The sea's economic dimension is emphasized, since it is central to merchant shipping routes and resources exploration. Such characterization requires that the Chinese maritime strategy should include elements of cooperation with other coastal States while at the same time defending Beijing's national security interests. Thus, the results of the research point to the distinction of remote sensing platforms in the implementation of Beijing's maritime strategy. The strategy tries to avoid escalation of conflict in the region, while allowing the Chinese State to keep constantly vigilance of the area's phenomena and actors. The use of satellites for earth observation is combined with radars installed in artificial islands and aerial and naval capabilities, which allows for the maintenance and perception of Chinese constant presence. In this regard, China stands ready to defend its maritime rights and interests sovereignly, while at the same time works for the safety of navigation in cooperation with other coastal States.

Keywords: China. Strategy. Technology. Maritime Surveillance.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Fluxo de comércio da China com o mundo (1992-2017)	18
Figura 2 – Limites marítimos das faixas definidas pela CNUDM	40
Figura 3 – Delimitação e Estados costeiros do MSC	42
Figura 4 – Estreito de Málaca: o elo entre a ASEAN e o MSC	42
Figura 5 – Os arquipélagos no MSC	44
Figura 6 – Área marítima (exclusiva) legalmente em disputa no MSC, considerando apenas as ZEEs e PCs definidas a partir das linhas da costa dos Estados	48
Figura 7 – Área marítima (total) legalmente em disputa no MSC, incluindo ZEEs e PCs geradas por formações emersas em período de maré alta	48
Figura 8 – A linha de nove traços (língua de boi) chinesa	49
Figura 9 – Woody Island, dez. 2012.....	50
Figura 10 – Woody Island, jan. 2018	50
Figura 11 – Fiery Cross Reef, jan. 2006.....	50
Figura 12 – Fiery Cross Reef, jan. 2018.....	50
Figura 13 – Mischief Reef, jan. 2012	51
Figura 14 – Mischief Reef, out. 2017.....	51
Figura 15 – Subi Reef, 27 jul. 2012.....	51
Figura 16 – Subi Reef, 19 jun. 2018.....	51
Figura 17 – Quantidade de pescado no MSC, por país	56
Figura 18 – Situação dos estoques de pesca no MSC.....	56
Figura 19 – Áreas de busca e salvamento cobertas pelos países no MSC.....	59
Figura 20 – Sobreposição das áreas de busca e salvamento no MSC	59
Figura 21 – Incidentes no MSC (2013-2017).....	61
Figura 22 – Número de incidentes na Ásia (histórico 2008-2017).....	61
Figura 23 – Linha do tempo do primeiro governo Xi Jinping.....	66
Figura 24 – Cadeias de ilhas (Estados Unidos).....	71
Figura 25 – Cadeias de ilhas (China).....	71
Figura 26 – Reforma administrativa marítima de 2013: “domando” os dragões	73
Figura 27 – Hierarquia de nível de decisão por conhecimento.....	76
Figura 28 – Alcance dos radares instalados nas ilhas chinesas	78

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Quantidade de formações ocupadas no MSC, por arquipélago e país.....	45
Quadro 2 – Situação das cinco principais formações ocupadas pela China.....	50
Quadro 3 – A importância do MSC para as 10 principais economias do mundo, em 2016.....	53
Quadro 4 – Estimativas de reservas de óleo e gás no MSC, entre 2010-2015	55
Quadro 5 – Principais satélites (observação/navegação) lançados pela China (2013-2017) ...	80

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADIZ	<i>Air Defense Identification Zone</i>
AIS	<i>Automatic Identification System</i>
AMTI	<i>Asia Maritime Transparency Initiative</i>
ASEAN	Associação de Nações do Sudeste Asiático
ASG	Abu Sayyaf Group
BCMP	<i>Border Control Maritime Police</i>
CCG	<i>China Coast Guard</i>
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CMA	<i>China Meteorological Administration</i>
CMS	<i>China Maritime Surveillance</i>
CNSAS	<i>China National Academy of Sciences</i>
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito dos Mares
CSIS	<i>Center for Strategic and International Studies</i>
CSM	Consciência Situacional Marítima
DMN	Doutrina Militar Naval
EU NAVFOR	<i>European Union Naval Force</i>
FLEC	<i>Fisheries Law Enforcement Command</i>
FMI	Fundo Monetário Internacional
FONOP	<i>Freedom of Navigation Operations</i>
GAC	<i>General Administration of Customs</i>
GIS	<i>Geographic Information System</i>
HUMINT	<i>Human Intelligence</i>
IED	Investimento Estrangeiro Direto
IMINT	<i>Image Intelligence</i>
IMO	<i>International Maritime Organisation</i>
ISR	<i>Intelligence, Surveillance and Reconnaissance</i>
LCM	Linhas de Comunicação Marítima
LRIT	<i>Long-Range Identification and Tracking</i>
MARPOL	<i>Maritime Pollution</i>
MAS	<i>Maritime Safety Administration</i>
MB	Marinha do Brasil
MOT	<i>Ministry of Transportation</i>

MPA	<i>Maritime Patrol Aircraft</i>
MPS	<i>Ministry of Public Security</i>
MSC	Mar do Sul da China
MT	Mar Territorial
NOC	<i>National Oceanic Comission</i>
OMC	Organização Mundial do Comércio
ONU	Organização das Nações Unidas
OSINT	<i>Open Source Intelligence</i>
PAPF	<i>People's Armed Police Force</i>
PC	Plataforma Continental
PCCh	Partido Comunista Chinês
PIB	Produto Interno Bruto
PLA	<i>People's Liberation Army</i>
PLAN	<i>People's Liberation Army Navy</i>
QUAD	<i>Quadrilateral Security Dialogue</i>
RAS	Radar de Abertura Sintética
RC	República da China
ReCAAP	<i>Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia</i>
RPC	República Popular da China
SAR	<i>Search And Rescue</i>
SIGINT	<i>Signal Intelligence</i>
SIPRI	<i>Stockholm International Peace Research Institute</i>
SLOC	<i>Sea Lines of Communication</i>
SOA	<i>State Oceanic Administration</i>
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea</i>
SRR	<i>(Maritime) Search and Rescue Region</i>
SUA	<i>Suppression of Unlawful Acts</i>
TIC	Tecnologia da Informação e Comunicação
UNPO	<i>Unrepresented Nations & Peoples Organization</i>
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	SISTEMA INTERNACIONAL	14
2.1	Ascensão da China.....	15
2.2	Poder marítimo	25
3	MAR DO SUL DA CHINA	38
3.1	Ocupação e disputas	39
3.2	Economia e segurança	53
4	O PRIMEIRO GOVERNO XI JINPING	64
4.1	Elementos estratégicos	65
4.2	Tecnologia de vigilância.....	75
5	CONCLUSÃO.....	83
	REFERÊNCIAS	86
	ANEXO A	102

1 INTRODUÇÃO

O Mar do Sul da China (MSC) é uma região no Oceano Pacífico que se configura como mar semifechado, ou seja, cercado por dois ou mais Estados costeiros. Por ele, passam rotas comerciais fundamentais para a economia mundial e o crescimento dos países asiáticos. Suas águas são, além disso, palco de disputas territoriais que envolvem direitos e deveres previstos em normas internacionais. O envolvimento de atores extrarregionais contribui para a complexidade do MSC, que se caracteriza, portanto, como espaço de cooperação e conflito.

Para a China, o monitoramento dessa área crítica se associa com o interesse nacional, pois permite antecipar, prevenir e responder a situações de perigo e ameaças à segurança marítima e da navegação mercante. Além disso, a tecnologia de vigilância se apresenta como possível elemento estratégico na proteção de espaço marítimo considerado soberano pelos chineses, funcionando como instrumento de poder nas disputas geopolíticas da Ásia-Pacífico. A assimetria material entre a China e os outros Estados costeiros, combinada com a dubiedade da política externa de Pequim, gera tensões e incertezas nas relações entre os países. Ao mesmo tempo em que a assertividade chinesa é vista com desconfiança pelos vizinhos, qualquer ação de proteção ao comércio na região não pode prescindir da participação do gigante asiático.

Os elementos de interesse chinês no MSC incluem desde a exploração de recursos naturais no subsolo marinho até a manutenção das linhas de comunicação marítima e a projeção do poder sobre as ilhas disputadas com países vizinhos. Para manter vantagens de influência nas negociações, Pequim busca mecanismos e instrumentos que facilitem a criação de uma consciência situacional sobre a região, explorando o fator tecnológico em favor de sua estratégia marítima. Assim, constroem-se elementos de vigilância que sustentam a ideia de presença permanente dos chineses, a partir de diferentes plataformas: patrulhas aéreas e navais; radares nas ilhas ocupadas; satélites de observação terrestre. A variedade de instrumentos permite que os chineses ora flexibilizem, ora enrijeçam sua postura no MSC, sem, entretanto, abrir mão de uma estratégia marítima de controle e gerenciamento da região.

A escolha do tema decorre da percepção de que a situação complexa no MSC oferece oportunidades de definir e instrumentalizar conceitos próprios dos Estudos Marítimos, mas que ainda não estão suficientemente esclarecidos. Segurança marítima e consciência situacional, por exemplo, são tópicos relevantes para todo país que se pressupõe marítimo, e possuem aplicações regionais e globais. A possibilidade de se investigar pressupostos de estratégia marítima a partir do olhar chinês alarga a compreensão de fundamentos essencialmente trabalhados por autores do Norte Ocidental, o que contribui para a geração de conhecimento

brasileiro autóctone e crítico. A inter-relação entre cooperação e conflito é analisada por uma perspectiva tecnológica, ao propor que determinadas ferramentas facilitam ou dificultam os objetivos estratégicos de um país. A tecnologia, afinal, constitui um instrumento da política.

A contemporaneidade do trabalho foi motivada pelas alterações geopolíticas derivadas da ascensão da China no cenário internacional, vista como um dos principais fenômenos do século XXI. O surgimento de uma nova ordem internacional centrada no Pacífico se relaciona com a transformação da China em uma grande potência de atuação global, ao mesmo tempo em que o país ainda lida com questões históricas de segurança regional. Qualquer análise sobre o papel de Pequim nas relações internacionais não pode prescindir da avaliação de seu entorno estratégico imediato, no qual está inclusa a questão do MSC. O estudo de uma área de disputas e tensões qualifica o olhar do pesquisador brasileiro para temas semelhantes – a vigilância marítima é, afinal, o elemento central da estratégia de Brasília para a sua “Amazônia Azul”.

Assim, o trabalho e a pesquisa buscam contribuir com a literatura acerca do tema, provendo conhecimentos e reflexões relativos ao tópico para a sociedade brasileira. Ainda que pareça distante de sua realidade, as tensões no MSC impactam diretamente a economia do Brasil, uma vez que o gigante asiático é o principal parceiro comercial do país. Além disso, o marco teórico apresentado, que combina a crítica de autores chineses à literatura *mainstream* do Ocidente, permite refletir sobre premissas que supõem a naturalidade de uma determinada ordem global.

Objetivamente, o tema da pesquisa é a relação entre tecnologia e estratégia no ambiente marítimo, a partir da delimitação espaço-temporal que analisa os avanços da China em prol da vigilância do MSC durante o primeiro governo do presidente Xi Jinping (2013-2017). Assuntos tradicionais de estratégia naval são reconsiderados sob a ótica do poder marítimo chinês, que integra, de maneira pragmática, elementos militares e civis. A consideração abrangente das dinâmicas que conduzem o comportamento de Pequim no MSC permite vislumbrar diferentes níveis de análise associados com a compreensão do problema de pesquisa. Esse pode ser resumido pela pergunta de investigação: “as tecnologias de vigilância adotadas pela China contribuem para sua estratégia marítima no MSC”? Respondê-la exige compreender os fundamentos dessa estratégia, além de identificar a participação e aplicação do fator tecnológico na busca de finalidades políticas e estratégicas – especialmente em uma região de contenciosos.

Assim, a pesquisa possui um objetivo geral e três específicos. O geral é compreender a relação entre, de um lado, as tecnologias de vigilância marítima empregadas pela China entre 2013 e 2017, e, de outro, sua respectiva estratégia para a defesa e proteção do MSC. O primeiro objetivo específico consiste em identificar os fundamentos do pensamento estratégico marítimo

chinês, partindo da teoria do poder marítimo na escola realista de Relações Internacionais. O segundo objetivo específico visa a descrever a complexa situação do MSC, quanto às disputas territoriais, às atividades econômicas e às demandas de segurança advindas dessa condição. Por fim, o terceiro objetivo específico consiste em apontar os elementos estratégicos e tecnológicos do marco espacial e temporal escolhido: primeiro mandato do governo Xi Jinping (2013-2017).

A premissa assumida na formulação dos objetivos é a de que a tecnologia é um instrumento que auxilia as escolhas estratégicas de um Estado, sendo necessária – mas não suficiente – para garantir a defesa e a segurança de um espaço marítimo de interesse. Daí a necessidade de compreender a ciência e a tecnologia sob o escopo da política e das relações de poder, e não como um binômio emancipado das Humanidades.

A pesquisa possui caráter primordialmente exploratório, envolvendo levantamento bibliográfico e coleta de dados. A revisão da bibliografia priorizou fontes primárias e secundárias: no primeiro caso, analisaram-se documentos oficiais de governo, acessados diretamente nos sites dos órgãos estatais; no segundo, consultaram-se artigos e livros. Para a busca das fontes online, utilizaram-se os portais do Google Acadêmico, da EBSCO e do Periódicos CAPES, e a maior parte das obras consiste de fontes de dados abertos. A fim de manter a abrangência da pesquisa, recorreu-se a literaturas estrangeiras e nacionais, tendo sido essencial o acesso a obras de autores chineses, escritas em ou traduzidas para o inglês.

A delimitação do tema aprofundou o objeto no marco espacial e temporal definido – ou seja, o Mar do Sul da China entre janeiro de 2013 e dezembro de 2017. Foram consultadas políticas, discursos e notícias oficiais do governo da China, com o objetivo de criar um panorama das prioridades e dos investimentos realizados. Investigaram-se as mudanças de capacidades ocorridas entre o 18º e o 19º Congressos Nacionais do Partido Comunista Chinês, especialmente no que se refere às tecnologias de vigilância marítima. Para isso, apreciaram-se relatórios e mapas das áreas civil e militar.

O trabalho está dividido em três capítulos, além da introdução e da conclusão. O primeiro capítulo trabalha a importância do mar para a ascensão chinesa, utilizando os fundamentos da teoria clássica e contemporânea de poder marítimo. O capítulo seguinte apresenta o Mar do Sul da China, contextualizando as ameaças tradicionais e não tradicionais à segurança marítima da região. O último capítulo se concentra nos cinco primeiros anos do governo Xi Jinping, analisando suas escolhas políticas, estratégicas e tecnológicas para o MSC.

2 SISTEMA INTERNACIONAL

Este capítulo discute os elementos tecnológicos e estratégicos do poder marítimo chinês em um contexto de ascensão global da China. Argumenta-se que essa ascensão está relacionada com o crescimento econômico e militar alcançado pelo país nos últimos quarenta anos. Sustentado pelo comércio, tal crescimento evidencia a importância do mar para Pequim, cujo *status* de grande potência no sistema internacional é incompleto sem a construção de um poder marítimo. Destaca-se que as discussões conceituais sobre “sistema internacional” são oriundas das disciplinas ocidentais de Relações Internacionais, uma vez que a compreensão chinesa acerca dessa expressão difere da cultivada por britânicos e americanos no início do século XX¹.

A seção 1.1 debate o processo de ascensão chinesa, quanto a três elementos: fundamentos, natureza e alcance. No primeiro caso, os indicadores quantitativos de economia e força militar se combinam com a percepção dos outros Estados quanto à caracterização da China como grande potência. Ressalta-se o caráter relativo da ascensão chinesa, ou seja, sua compreensão em um contexto de declínio das outras potências sob uma lógica circular, na qual países prosperam e decaem ao longo da história.

No segundo caso, a literatura debate o caráter pacífico *versus* ameaçador do processo chinês, que se expressa em duas conjunturas: uma relativa à postura de Pequim nas relações internacionais e, a outra, quanto ao próprio funcionamento do sistema de Estados. Para a escola realista, o fato de a China ser uma potência em ascensão é, por si só, ameaçador, pois a teoria descreve um ambiente anárquico de competição pela sobrevivência. O surgimento de um novo ator desequilibra a organização da ordem estabelecida, tensionando a estrutura do sistema – assim, a temática da centralidade do poder justifica a escolha do marco teórico realista.

No terceiro caso, as capacidades de cada Estado são posicionadas em uma escala de poder (material e subjetivo), o que classifica cada potência de acordo com a abrangência de sua atuação. As percepções – céticas ou confiantes – advêm especialmente da comparação entre os papéis exercidos por China e Estados Unidos em temas mundiais. Busca-se uma relação entre as categorias das potências (*super*, grande, média) e sua atuação geográfica (regional, global).

A seção 1.2 apresenta as compreensões clássicas e contemporâneas sobre o poder marítimo das nações, ressaltando os pontos históricos e conceituais específicos da ótica chinesa.

¹ Os chineses pensam as relações internacionais a partir da *Tiān Xià* (天下), que em tradução livre significa: céu (Tiān – 天) e abaixo (Xià – 下), ou seja, “abaixo do céu”. Isso simboliza que o mundo, para eles, é “tudo aquilo abaixo do céu”, sendo a *Tiān Xià* um sistema de governança que congrega culturas e valores, transpassando fronteiras geográficas (WANG, 2017). Nesse sistema, a China é o *Zhōng Guó* (中国) – Reino, ou Império, do meio/centro. Para uma categorização da Escola chinesa de Relações Internacionais, ver Wang (2013).

A discussão inclui dois aspectos principais: primeiramente, a concepção teórica sobre poder marítimo, cuja evolução ocorre em um contexto de Estados nacionais globalizados. Diferenciam-se as noções de “país marítimo” e “potência marítima”, a partir da centralidade do poder naval, exercido especialmente pelas marinhas de guerra.

Em segundo lugar, trabalha-se a leitura da China sobre seu papel de potência marítima não hegemônica, ou seja, uma tipologia que contraria a própria gênese ocidental do conceito e dialoga com postura de defesa ativa de Pequim. Nesse ponto, a literatura se divide entre, de um lado, o argumento de que a China segue no século XXI o caminho escolhido pelos Estados Unidos no século XX. De outro lado, advoga-se que a ascensão chinesa no mar é semelhante às premissas seguidas pelo país no seu processo de desenvolvimento pacífico, que visa a construir um novo tipo de relações internacionais.

2.1 Ascensão da China

Na disciplina contemporânea de Relações Internacionais, o termo “ascensão” (em inglês, *rise*) evoca a obra clássica de Paul Kennedy, “Ascensão e Queda das Grandes Potências”, publicada no Brasil em 1989. Leitura obrigatória nos cursos nacionais que trabalham a temática da política internacional, o texto de Kennedy foi escrito em uma época na qual a República Popular da China (RPC) colhia os resultados econômicos das reformas agrícolas e industriais, iniciadas pelo então presidente Deng Xiaoping, uma década antes. Em 1984, o Produto Interno Bruto (PIB) da China cresceu a uma taxa recorde de 15,2% (FMI, 2018), e o país passou por uma série de mudanças políticas, oriundas do processo de abertura ao mercado externo, conduzido por Deng. Mudanças como essas inspiraram os estudantes do movimento democrático de 1989, cujo massacre na Praça Tiananmen (Praça da Paz Celestial) expôs a realidade política de um Estado autoritário, indisposto a abraçar a democracia como regime de governo (ROBERTS, 2006).

Concentrando-se na interação entre economia e estratégia, Kennedy (1989) analisa o poder das nações em termos relativos, principalmente nas dimensões econômica, militar e tecnológica. Já naquela época, o autor considerava a China um dos cinco grandes centros de poder, juntamente com Japão, Europa, União Soviética e Estados Unidos. Segundo dados do Fundo Monetário Internacional (FMI), em 1988, a China ocupava a oitava posição no *ranking* de economias mundiais². A política de abertura e reforma que impulsionou o crescimento chinês

² Em termos de PIB, medido em bilhões de dólares americanos, a valores atualizados (FMI, 2018).

pode ser considerada um indício dos ciclos históricos estudados por Kennedy, segundo os quais as mudanças econômicas anunciam a ascensão de novas grandes potências.

O elemento relacional é fundamental na obra do historiador – e contribui com as teses modernas que tratam da ascensão chinesa simultaneamente ao declínio estadunidense como geradora de um dilema de segurança (ALLISON, 2017). Há teses que se amparam na teoria de transição de poder (ORGANSKI, 1968) ou na escola de Economia Política Internacional, a partir da ideia de sistema mundo (WALLERSTEIN, 2004). Na ótica utilizada pela Ciência Política, as consequências das transformações chinesas são pensadas em um contexto de equilíbrio de poder no sistema internacional, ou seja, utilizando os instrumentos analíticos do realismo estrutural (ou neorealismo). A teoria sustenta que a compreensão das relações internacionais requer uma abordagem sistêmica, fundamentada na estrutura anárquica em que os Estados atuam politicamente (WALTZ, 2000; 2001). O arcabouço conceitual neorrealista oferece, também, as ferramentas para se trabalhar com as noções de polos de poder, hegemonia e supremacia militar, além da definição de “grande potência”. Aplicar essa nomenclatura para a China permite, nos anseios da teoria, prever seu comportamento frente aos outros países, tanto em nível regional quanto global.

O entendimento neorrealista sobre estrutura permite interpretar a ascensão da China como um evento previsível mediante a dinamicidade e assimetria do sistema internacional. Trata-se de uma mudança *no* sistema, e não *do* sistema (WALTZ, 2000), pois as engrenagens da sobrevivência estatal, dos interesses nacionais e da busca por poder permanecem em atuação. A acomodação da China altera elementos da ordem internacional, mas não das relações entre os Estados, pois são exatamente elas que geram a emergência de novos centros de poder (CASTRO, 2016). No entanto, essa emergência não ocorre serenamente – no argumento de Luttwak (2012), a lógica da estratégia determina que uma potência em ascensão enfrente crescente resistência por parte de seus pares. A lógica, para o autor, é permanente: ação (aumento de poder) gera reação (obstáculos ao aumento de poder). Ele afirma que o crescimento tridimensional da China, ou seja, nos aspectos econômicos, militares e diplomáticos, evoca uma oposição crescente, de forma que tal crescimento não se torna possível – pelo menos, não em caráter completo. O sistema reage, e a potência em ascensão, eventualmente, decai.

Não parece haver dúvida, na literatura, sobre o *status* da China como grande potência³. Esse parece ser, na verdade, o complemento natural da expressão “ascensão da China” – que

³ Allison (2017) apresenta duas tipologias de poder: as superpotências referem-se aos Estados Unidos e à antiga União Soviética, sendo que hoje apenas aquele mantém o título. As grandes potências, por sua vez, são os outros quatro países do Conselho de Segurança das Nações Unidas: Rússia, Reino Unido, França e China.

deve ser entendido: “ascensão da China como grande potência no sistema internacional”. Mearsheimer (2014), teórico do realismo ofensivo, considera tal evento o mais importante do século XXI. Nye Jr. (2015) reconhece o novo patamar do poder econômico de Pequim, mas aponta para outros dois indicadores que mantêm o país em uma escala sistêmica inferior a Washington: capacidade militar e poder brando (*soft power*). Nesse caso, a atuação da China seria pensada em termos regionais, reforçando a ideia de multipolaridade da ordem internacional. Shambaugh (2013) enxerga o país como uma potência global, ainda que parcial. O autor é descrente quanto ao poder de influência e à importância chinesa, concentrando sua análise nas iniciativas e visões que a própria China possui acerca de si mesma, cujo foco de engrandecimento ignora aspectos de menor importância nas interações com outros atores estatais. O principal questionamento levantado é se, além de impressionar, Pequim é capaz de sustentar suas ambições e iniciativas.

Os autores chineses são mais otimistas. Angang (2011) vê os avanços chineses em educação, desenvolvimento social, e ciência e tecnologia como indícios de que a China está prestes a se tornar uma superpotência de novo tipo (não hegemônico). O autor argumenta que a modernização pela qual a China passa se caracteriza pela singularidade e não pode ser comparada com as trajetórias de *hegemon*s anteriores, como Estados Unidos e Reino Unido. Trabalhando com a ideia de ordem internacional, Gungwu e Yongnian (2008) estudam um mundo multipolar não somente pela perspectiva estrutural, ou seja, de apontamento das transformações sistêmicas geradas pelos acontecimentos dos últimos 30 (trinta) anos, mas também a partir do entendimento que a China possui sobre essas mudanças.

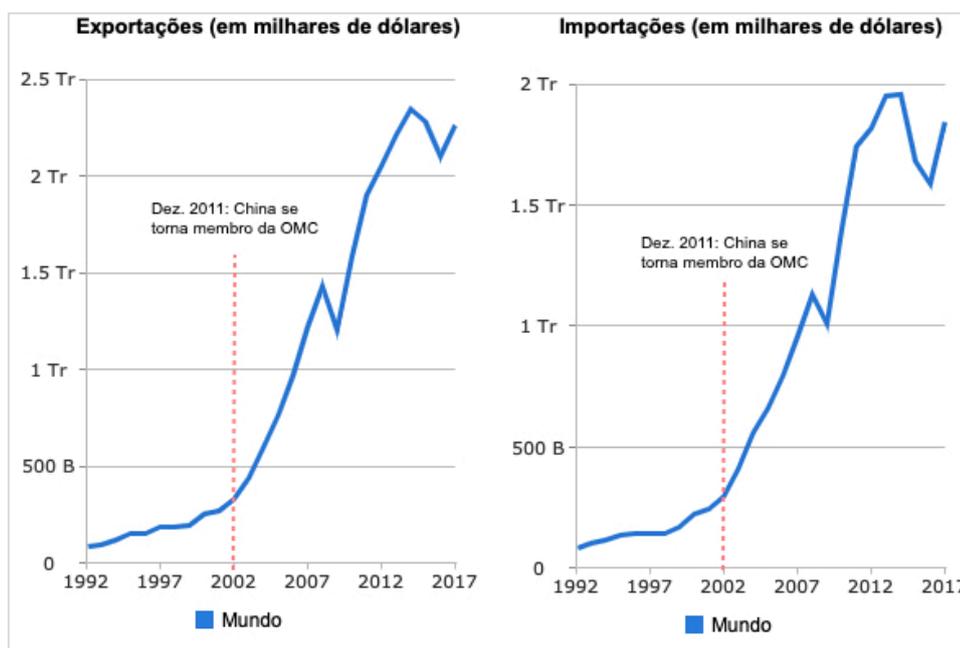
Yongnian e Xin (2017) adotam a lente da geopolítica para compreender a expansão chinesa além de sua área de influência regional, incitando o fim da "era americana". O que antes era vislumbrado como um crescimento econômico, apenas, atualmente compreende dimensões culturais e diplomáticas, que enfraquecem a ordem mundial existente. Abre-se espaço para um novo tipo de interação entre nações, conduzido pela visão global chinesa. Reconhecido pensador da escola realista chinesa, Xuetong (2006) utiliza a mesma expressão de Angang (2011) – *superpower*, mas ressalta que atingir esse ponto depende da condição relativa dos outros países e blocos. Ainda que existam argumentos deliberadamente depreciativos acerca do *status* de poder da China – por motivos políticos ou ideológicos –, é preciso ser objetivo na análise das dificuldades materiais impostas à ascensão chinesa.

Mesmo no plano econômico, que consiste na evidência mais citada da importância relativa alcançada pela China, há controvérsias. Apesar de ter se tornado a segunda maior

economia do mundo em 2010⁴, posto que mantém até hoje, a China possui uma taxa de urbanização menor que a média dos países da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico – 58% *versus* 80% em 2017 (BANCO MUNDIAL, 2018). O valor de PIB *per capita* chinês (16,700 dólares) é também bem menor que da União Europeia (41,340 dólares) e dos Estados Unidos (59,790 dólares) – segundo dados de 2017 (FMI, 2018).

Não obstante, apesar de ainda ser considerado um país em desenvolvimento (NAÇÕES UNIDAS, 2018), a China possui uma importância comercial inquestionável. Desde o processo chinês de reforma e abertura de 1978, o comércio tem sido o principal instrumento de inserção e integração internacional do país. O acelerado crescimento econômico chinês tem, em sua base, as trocas comerciais com parceiros estratégicos⁵ que, com a entrada da China na Organização Mundial do Comércio (OMC) em 2001, contaram com redução ou eliminação de tarifas de importação por parte do gigante asiático (RUMBAUCH; BLANCHER, 2004). A partir daquele ano, os valores totais importados e exportados pela China aumentaram significativamente, como mostra o gráfico da figura 1.

Figura 1 – Fluxo de comércio da China com o mundo (1992-2017)



Fonte: Adaptado de WITS (2019).

⁴ Parâmetro medido por valores atuais de PIB. Em 1980, a economia chinesa estava na sétima posição (atrás de Estados Unidos, Japão, Alemanha, França, Reino Unido e Itália), com um PIB de 305 bilhões de dólares. Trinta anos depois, em 2010, ultrapassou o Japão, atingindo um PIB de 6 trilhões de dólares e a segunda colocação no *ranking* das economias mundiais. Em 2018, seu PIB excedeu os 13 trilhões de dólares, ficando atrás apenas dos Estados Unidos. Dados disponíveis na ferramenta *IMF DataMapper* (FMI, 2018).

⁵ Os parceiros estratégicos são aqueles com os quais a diplomacia chinesa determina um relacionamento bilateral prioritário, multiplicando os possíveis instrumentos de cooperação (LESSA; OLIVEIRA, 2013).

Em 2017, a China foi o maior parceiro comercial de 18 (dezoito) países – incluindo Austrália, Brasil, Chile, Indonésia, Peru, Rússia, Cingapura, África do Sul, Tailândia e Uruguai. Representou, também, o principal destino de exportação e origem de importação para, respectivamente, outros 12 (doze) e 40 (quarenta) países (CIA, [2019?]) – entre os quais se destaca a Coreia do Norte, que teve a China como origem de quase 92% do valor total de suas importações. Os dados apontam o aprofundamento das relações comerciais chinesas com a América do Sul, o continente africano e os países asiáticos. Adicionalmente, os níveis de investimento demonstram o avanço chinês no setor financeiro – em 2017, o país atraiu o fluxo recorde de 136 bilhões de dólares, ficando atrás apenas dos Estados Unidos (275 bilhões) como maior receptor de Investimento Estrangeiro Direto (IED) (UNCTAD, 2018a). A China também se destaca como gerador de IED, pois originou investimentos de 208 bilhões de dólares (considerando os números também de Hong Kong) – valor menor apenas do que o dos Estados Unidos (342 bilhões), segundo o relatório.

A expressiva participação da China na balança comercial e na carteira de investimentos dos países é representativa de sua ascensão, especialmente no indicador considerado principal para esse processo: a capacidade de produção econômica. O aproveitamento dessa capacidade para a formação de um complexo militar é o gatilho que complementa o posicionamento da China como grande potência no sistema internacional (KENNEDY, 1989). A base militar construída serve, simultaneamente, para defender e projetar os interesses decorrentes do desenvolvimento material do país – inclusive em tempos de paz (LYRIO, 2010). Quanto maior a inovação tecnológica associada à produção econômica-industrial e à supremacia militar de uma grande potência, mais eficazes são os seus processos de defesa e projeção.

Estima-se que os gastos militares da China em 2017 ultrapassaram a marca de 220 bilhões de dólares, o que representou um aumento de 110% em relação aos valores de dez anos antes (2008), e colocou o país na segunda posição em termos de valores gastos (SIPRI, 2018). Ainda que esse valor tenha significado pouco menos de 40% em relação aos gastos dos Estados Unidos (primeiro colocado da lista, com 610 bilhões), conforme o relatório, deve-se ressaltar a crescente integração civil-militar chinesa, que otimiza os gastos militares, tornando-os ativos nos setores mais amplos da economia. As reformas na indústria de defesa da China são um exemplo de como os investimentos militares se conectam com o modelo de desenvolvimento do país. Planos de longo prazo e arranjos institucionais combinam-se para afastar a subordinação chinesa à transferência de tecnologias estrangeiras (CHEUNG; ANDERSON; YANG, 2017).

No caso da China, o modelo de desenvolvimento que suscitou sua ascensão criou uma relação de dependência do país com o restante do mundo, através dos níveis de comércio exterior alcançados. A condição chinesa de grande potência não pode, pois, prescindir das trocas comerciais com outros países – situação que proporciona duas alternativas para a continuidade do desenvolvimento chinês. No primeiro caso, as relações da China com os outros países se instituem com base na cooperação e na relação comercial justa. No segundo, repetem a fórmula das nações ocidentais nos séculos XIX/XX, em que a assimetria de comércio se respalda na atuação expansionista de um “novo império do meio”.

A partir desse antagonismo, a literatura trata da possível natureza da ascensão chinesa, que pode ser pacífica ou ameaçadora. Wang (2017) mapeou o uso da expressão “*China’s rise*”, mostrando que a mesma foi inicialmente usada pelo discurso da mídia ocidental no início dos anos 1990. Apesar de sua propagação e sucesso, não há definição comumente aceita sobre o que a frase significa, e, simplificada, parecem existir duas escolas de pensamento que dominam o debate: uma otimista, centrada nas capacidades internas da China, e outra pessimista, centrada nos efeitos que a extrapolação dessas capacidades pode ocasionar no mundo (WANG, 2017). Os chineses inicialmente usaram a expressão adjetivada – “ascensão pacífica” –, mas posteriormente, em meados da primeira década dos anos 2000, renomearam-na, referindo-se, em vez disso, a “desenvolvimento pacífico”. A nova expressão soava menos provocativa e sintetizava a conexão implícita entre paz e desenvolvimento, de acordo com o pensamento original de Deng Xiaoping na época da reforma (BUZAN, 2014).

Em 2011, Pequim publicou um documento oficial sobre o assunto, conhecido como “Política do Desenvolvimento Pacífico”, no qual sustenta que o desenvolvimento chinês depende da permanente abertura do país a outras nações, rechaçando a busca por hegemonia (CHINA, 2011a). Ao adotar a expressão “desenvolvimento”, a China se posiciona semanticamente no grupo de latino-americanos, africanos e asiáticos, repelindo a ideia imperialista de ascensão. Trabalhar com o conceito de “desenvolvimento pacífico” é uma escolha estratégica da China, que permite a modernização do país pelo processo de crescimento econômico, vislumbrando as visões endógenas do país para o sistema em que se insere.

Na Constituição, adotada em 1982 e emendada pela última vez em 2004⁶, Pequim consolida a estratégia de desenvolvimento que sustenta a tese da ascensão pacífica. Ainda que

⁶ Regulação disponibilizada no sítio do Conselho de Estado da RPC, em publicação de 23 ago. 2014. Trata-se do texto completo após emendas de 2004, 1999, 1993 e 1988 ao documento original de 1982. Durante a 13ª sessão do Congresso Nacional Popular da China, em março de 2018, os delegados concordaram com uma nova revisão, publicada pela *People’s Publishing House* (XINHUA, 2018a; 2018b), cuja versão em inglês ainda não está disponível nos portais oficiais.

trate especificamente dos direitos e obrigações dos nacionais chineses, seus representantes políticos e de outras instituições, o preâmbulo da Constituição apresenta noções fundamentais, que explicam o antagonismo chinês à percepção hegemônica de “ascensão”. Estabelece-se, por exemplo, que a China possui uma missão histórica de combater o imperialismo, cujos atores do século XIX transformaram o país em uma nação semicolonial, ameaçando sua independência e liberdade. Sob a guia do marxismo-leninismo, do pensamento de Mao Zedong e da teoria de Deng Xiaoping, o povo chinês deve buscar as quatro modernizações socialistas: na indústria, agricultura, defesa nacional, e em ciência e tecnologia (CHINA, 2004).

A Política de 2011 representa a resposta chinesa à série de publicações que tratam da ascensão do país sob a perspectiva da ameaça e do conflito (BUZAN, 2014). Segundo a teoria da ameaça chinesa, a natureza da ascensão da RPC pode ser expansionista (na visão do Norte) ou neoimperialista (aos olhos do Sul). Essa teoria acompanhou a emergência do discurso sobre a ascensão da China, especialmente no Ocidente – acusado pelo governo chinês de estar preso a uma mentalidade de Guerra Fria, em que concorrentes são considerados inimigos. O realismo ofensivo de Measheimer (2014) é contundente ao afirmar que a ascensão chinesa não pode ser pacífica, pois o crescimento econômico do país ocasiona a necessidade de domínio da Ásia, assim como os Estados Unidos fizeram com o hemisfério ocidental. Nesse processo, a contenção por parte de atores regionais e globais resulta em uma competição de segurança, com potencial para a guerra. Luttwak (2012) avalia que a postura da China se tornou mais assertiva após a crise financeira de 2008 que afetou principalmente os países desenvolvidos do Ocidente, apesar da insistência de Pequim em afirmar que busca o desenvolvimento pacífico. O estrategista afirma que o conceito de equilíbrio de poder, típico da lógica da estratégia, é inerentemente universal, contrariamente aos entendimentos estratégicos que são características especificamente chinesas⁷. Assim, os valores da China seriam incompatíveis com os preceitos da estratégia.

Buzan (2010) também questiona o conceito de ascensão pacífica, verificando a incompatibilidade dessa retórica nas posturas de Pequim com países de seu entorno regional. O autor aponta quatro problemáticas estratégicas com as quais a China deve lidar, relacionadas com a urgência do desenvolvimento, a necessidade pelo engajamento global, as respostas dos países vizinhos ao processo vivido pelos chineses, e as ameaças de segurança que são um problema para a própria dependência econômica que o país possui (BUZAN, 2014). Ele explora

⁷ A expressão "com características chinesas" é recorrente no discurso oficial de Pequim, que se refere ao "socialismo com características chinesas" para descrever o tipo de sistema governamental do país. Segundo Xi Jinping (2014), essa concepção foi criada por Deng Xiaoping, ex-governante da China entre 1978 e 1990.

a afirmativa de que a grande estratégia da China apresenta, ao mesmo tempo, lógica e contradições. Para o autor, o país possui a escolha entre se utilizar de sua ascensão para construir uma sociedade internacional descentralizada e pós-Occidental, ou adotar uma postura revisionista e vingativa que transponha os valores ocidentais para um sistema sinocêntrico.

Além da natureza, a literatura trabalha com o alcance da ascensão chinesa. Seja ela pacífica ou ameaçadora, ocorre essencialmente em dois níveis: regional e/ou global. Definir o que é uma grande potência – e os elementos que a compõem – é uma questão central na política internacional. Nesse tema, a perspectiva histórica de Wight (2002) é útil para fazer paralelos entre as diversas formas de sistema de Estados que já existiram, revelando como as potências (grandes, mundiais ou menores) interagiram na sustentação da ordem internacional.

A combinação da ascensão factual chinesa com a projeção do país gera a reflexão sobre o nivelamento das potências nas relações internacionais. Há, naturalmente, relação entre o grau de desenvolvimento de uma nação e sua capacidade de projetar e exercer poder sobre as outras. Porém, a caracterização de um Estado como “potência” tem menos a ver com os termos materiais (internos) de sua ascensão, e mais com os elementos relacionais (externos) de poder (LYRIO, 2010) – além do fato material que caracteriza a ascensão da China, há o processo implícito de projeção internacional do país.

Lyrio (2010, p. 29) ressalta o elemento relacional intrínseco ao conceito de poder/potência, afirmando que “uma grande potência não se define por características absolutas, abstraídas de um contexto e de um tempo, e sim por sua comparação com outras nações em dada conjuntura”. Isso significa que a ascensão da China, por si só, não é garantia de sua transformação em grande potência – esse aumento de capacidades precisa ser projetado no sistema internacional, de forma a exercer poder sobre os outros atores. Assim, uma grande potência é aquela detentora de um poder que se expressa nas relações com seus pares – por exemplo, o poder de autodefesa e projeção.

Pode-se pensar que o tipo de projeção do Estado no sistema internacional define a natureza da ascensão. Se essa projeção ocorre por vias de *soft power* (persuasão, comumente associada aos aspectos culturais e comerciais), pode-se falar em uma ascensão pacífica. Se ela ocorre por vias de *hard power* (coerção, frequentemente relacionada às características de militarização e força), então a ascensão não é pacífica, e a teoria de ameaça chinesa ganha peso⁸.

⁸ Ressalta-se que as caracterizações de *soft* e *hard power* possuem nuances complexas, de forma que os aspectos comerciais, por exemplo, podem estar relacionados a sanções econômicas, o que faz com que se aproximem da qualidade de *hard*, e não *soft, power*. Na tentativa de combinar e atualizar os elementos anteriores de maneira eficiente, autores propuseram a alternativa do “*smart power*” (WILSON, 2008; ARMITAGE; NYE JR., 2007).

Essa conclusão não anula a possibilidade de que, inicialmente, a ascensão de uma nação tenha sido pacífica, mas que, por necessidades sistêmicas, tenha se tornado ameaçadora. Essa transição no comportamento externo de um Estado, a partir das diferentes formas de projeção, pode ser oriunda de uma combinação de fatores internos e externos. Internamente, relaciona-se com a necessidade de o Partido Comunista Chinês (PCCh) se afirmar perante a sociedade chinesa. Inclui, também, os elementos nacionalistas de consolidação do território, a fim de sustentar uma população de mais de um bilhão de pessoas. Externamente, o contexto regional de segurança condiciona que o Estado necessite projetar-se militarmente, e não apenas economicamente, para garantir sua sobrevivência. O histórico da China com os invasores e colonizadores ao longo dos séculos XIX (principalmente, Reino Unido) e XX (principalmente, Japão) justificaria a projeção chinesa, a fim de evitar que potências estrangeiras interferissem novamente no país.

Assim, pode-se pensar em uma existência paradoxal da grande potência no sistema internacional. Se o Estado não mantiver seu *status* de potência, ocorre a queda – por motivos internos de dinâmicas que deslegitimam e enfraquecem o governo. Porém, se ele mantiver esse *status*, a queda também ocorre, por motivos externos – é a conclusão da lógica estratégica de Luttwak (2012). Ou seja, o ciclo de ascensão e queda das grandes potências é inexorável, independentemente do caminho escolhido.

O desenvolvimento do poder marítimo pode indicar em que momento do ciclo a nação se encontra – ou seja, permite pensar quanto tempo ainda resta para o país na curva da ascensão, antes de passar para a curva de queda. Essa investigação não está no escopo desta pesquisa, mas suas premissas auxiliam o argumento de que o poder marítimo de uma grande potência no sistema internacional é um elemento indicativo de suas pretensões. Se o poder econômico chinês foi construído com base na troca comercial e dependência com outros países, espera-se que tenha reflexos sobre a natureza e os objetivos do poder marítimo chinês.

As pretensões da China, inclusive no mar, dialogam com os objetivos estratégicos fundamentais (*core interests*), apresentados pela Política do Desenvolvimento Pacífico: a soberania estatal; a segurança nacional; a integridade territorial; e a reunificação nacional (CHINA, 2011a). Esses quatro elementos ecoam a experiência negativa da China durante os últimos dois séculos, em que seu território foi desmembrado, ocupado e, por vezes, destruído por potências estrangeiras. O documento também demonstra que a política externa do Partido

Para se referir à China, a literatura cita também “*sharp power*” (COLE, 2018; WALKER; LUDWIG, 2017), que se trata de uma guerra de informações promovida por Estados autoritários contemporâneos, como Rússia e China (NYE JR., 2018).

acompanha os interesses econômicos das empresas e do Estado chinês, de forma que o ápice da abertura comercial trouxe responsabilidades de grande potência para a China.

Canrong (2012) escreve sobre as novas responsabilidades chinesas, oriundas da ascensão, destacando desde o início que uma grande potência não precisa ser hegemônica. Essa notação se fundamenta pelo histórico do país, que naturalmente o coloca contra a postura imperialista das nações ocidentais. Além disso, corrobora a ideia de que a China ainda é um país em desenvolvimento; logo, semelhante às nações que são oprimidas e passam por dificuldades. A inserção de Pequim nas instituições internacionais seria uma demonstração de ser esforços pela inclusão em uma ordem liberal institucionalista, construída por Estados Unidos e Europa após a Segunda Guerra Mundial. O papel salvador da China é o de corrigir as imperfeições dessa ordem, combatendo desigualdades e reformando os instrumentos parciais de justiça (CANRONG, 2012). Essa visão extrapola a discussão sobre a natureza da ascensão chinesa: independentemente de ser pacífica, tal emergência é necessária, pois mostra ser possível que ex-colônias exploradas ocupem uma posição de destaque frente aos antigos exploradores.

A memória de exploração e invasão é o que sustenta o princípio estratégico chinês de realizar planejamentos ativos para o uso de suas forças armadas, mesmo na inexistência de conflito iminente. Nessa percepção, o estado de defesa e contra-ataque é permanente, e há uma fusão dos aspectos civis e militares no conceito de estratégia⁹ empregado. Em tempos de paz tensionada, os limites entre ambos os enfoques se tornam porosos. Cria-se uma zona cinzenta em que o Estado nacional atua de forma mais flexível do que em tempos de guerra declarada¹⁰.

Na base da preparação do Estado para defender seu território, está a essencialidade da autonomia tecnológica, ou seja, a transformação da China em um país de inovação, que guie sua economia sem a dependência da ciência estrangeira. Shi (2017) reforça que os chineses possuem o objetivo de se tornarem a maior potência tecnológica mundial até 2050, pois só através de ciência, tecnologia e inovação o país se capacita para executar as estratégias formuladas no nível político. Para isso, Pequim necessita modernizar suas forças militares, investindo na aquisição de novos meios tecnológicos e atualização de doutrinas, de forma que estejam adaptadas aos novos contextos geopolíticos mundiais.

⁹ Estratégia está relacionada com a capacidade de se considerar o longo prazo e aquilo que é essencial, determinando as causas de um problema, em vez de apenas combater seus sintomas. Envolve, também, ter uma perspectiva abrangente, ampliando a lente de análise para o todo, e não só a parte (FREEDMAN, 2013).

¹⁰ Gray (1999) destaca duas dimensões estratégicas que antecedem a preparação para a guerra: informação e inteligência; e tecnologia.

As novas tecnologias permitem o desenvolvimento de armas e equipamentos de longo alcance, precisos, inteligentes, silenciosos e crescentemente autônomos. A informatização da guerra exige ajustes em estratégias de segurança nacional e políticas de defesa, levando a China a investir em inovações materiais e doutrinárias que preparem o país para o confronto (CHINA, 2015). Assim, desde 1978, três elementos inter-relacionados evoluíram na trajetória chinesa: o desenvolvimento econômico, o potencial tecnológico e o poder marítimo.

2.2 Poder marítimo

Ainda que no idioma português sejam utilizadas duas palavras diferentes (“potência” e “poder”), ambas se equivalem na tradução do termo em inglês¹¹ “*power*” – de forma que potência é algo que se é, e poder é algo que se tem. No fim, ambos correspondem à posse de capacidades, materiais e subjetivas, que permitam ao país alcançar seus objetivos, a partir de estratégias que incorporem, da melhor forma possível, o uso de tecnologias. A noção de potência/poder é relativa e se define a partir da comparação com outro(s) Estado(s).

Uma outra distinção idiomática a ser explorada é aquela que contrapõe as expressões “marítimo” e “naval”, na língua portuguesa, com “*maritime*”, “*sea*” e “*naval*”, na inglesa. Assim, no Brasil é possível discutir os conceitos de poder marítimo e poder naval, a partir das definições institucionais que a própria Marinha do Brasil assume. Segundo a Doutrina Militar Naval (BRASIL, 2017), o poder marítimo resulta da utilização abrangente do mar, que inclui aspectos políticos, militares, econômicos e sociais. O poder naval, por outro lado, é a expressão militar do poder marítimo, que pode ser empregado para o uso da força ou como suporte a atividades não militares.

Assim, o poder marítimo é mais amplo que o naval, de forma que esse é um componente daquele. Till (2018) destaca dois aspectos do poder marítimo: um, comercial e, outro, naval. Ele explicitamente caracteriza as potências marítimas (*maritime powers*) como potências navais (*naval powers*) que possuem um forte elemento mercante. Assim, o poder naval se associa às funções de uma marinha de guerra (*navy*), enquanto o marítimo acrescenta, a esse aspecto, o

¹¹ Este trabalho se concentra na discussão de termos na língua inglesa, pois optou-se pela atenção à literatura estrangeira escrita nesse idioma. As razões para tal fundamentam-se na quantidade de obras em inglês, além da facilidade de acesso (tanto em termos instrumentais, a partir de websites, quanto pessoais, no que se refere à capacidade de leitura da pesquisadora). Ressalta-se, também, a importância histórica e teórica dos estudos marítimos realizados no Reino Unido e nos Estados Unidos, o que corrobora a escolha idiomática.

âmbito mercante/comercial. Já a distinção inglesa entre *seapower* e *maritime power* não é substantiva, de forma que

[p]or todas as suas imperfeições e ambiguidades, é melhor seguir a prática comum de usar os rótulos de *maritime power* e *seapower* de forma intercambiável. Ambas as expressões devem incorporar as interações navais com a dimensão marinha civil, por um lado, e com as forças aéreas e terrestres, por outro, uma vez que todos esses elementos podem impactar uns aos outros (TILL, 2018, pos. 1527, tradução nossa)¹².

A capacidade da China de projetar poder no mar e a partir dele (TILL, 2018) se associa com o desenvolvimento científico nacional e inclui aspectos militares e civis. Desde o processo de abertura e reforma, o comércio internacional se tornou o pilar do crescimento econômico chinês. Além de prover linhas de comunicação, o mar é fonte de recursos energéticos e frente de defesa do território, que possui histórico de invasões estrangeiras pelo litoral. Assim, o desenvolvimento econômico, militar e tecnológico chinês é gerador – e ao mesmo tempo dependente – da construção de um poder marítimo sustentável no longo prazo. Do mar, advêm os recursos que permitem o crescimento do país e, a partir do mar, projetam-se os interesses nacionais que sustentam a existência do Estado chinês¹³.

No caso da RPC, Holmes (2011) ressalta o aspecto marítimo da estratégia chinesa, que vai além do naval, combinando elementos de uma campanha diplomática frente a seus vizinhos. Uma estratégia marítima envolve todos os órgãos do governo que possuam responsabilidades no domínio oceânico, como a marinha, a guarda costeira, os agentes oceanográficos etc. De acordo com o autor, além da diplomacia, a interdependência econômica que Pequim criou com seus parceiros asiáticos fortalece a narrativa de ascensão pacífica em benefício da humanidade.

A teoria do poder marítimo tem como dois principais expoentes os autores Alfred Thayer Mahan e Julian Corbett, além das visões contemporâneas dos estrategistas Geoffrey Till e Eric Grove. Nesta seção, exploram-se principalmente os pensamentos de Mahan e Till. O primeiro escreveu na transição entre os séculos XIX e XX, focando-se na realidade e necessidades dos Estados Unidos, enquanto o segundo apresenta uma releitura moderna da teoria para o século XXI, incorporando o contexto internacional pós-Guerra Fria e o aspecto da tecnologia nas capacidades navais.

¹² *For all its imperfections and ambiguities, it seems best to follow the common practice of using the labels maritime power and seapower interchangeably. Either phrase should be taken to incorporate naval interactions with the civilian/ marine dimension on the one hand and with air and ground forces on the other, since all of these can have a major impact on the behaviour of others.* (Texto original em inglês).

¹³ Till (2018) identifica quatro atributos do mar: recurso; meio de transporte e troca; meio de informação e expansão de ideias; meio de domínio.

No prefácio de sua principal obra, "*The influence of sea power upon history: 1660-1783*", Mahan (1898) aponta para a importância dos fatores de uso e controle do mar, que depende do conhecimento sobre o que ocorre no espaço marítimo. A força de sua teoria está na consideração de que existem princípios gerais do poder marítimo, acessados a partir do estudo da história, já que não se é possível estudar o futuro e, por isso, as teorias de guerra naval que consideram cenários partem de pressuposições.

Apesar de admitir a mudança nas condições estratégicas que afetam o poder marítimo, o estrategista naval do século XIX deixa implícito que os princípios permaneceriam os mesmos, independentemente de o "centro de gravidade" do poder marítimo estar no Ocidente ou no Oriente; assim, é razoável entender que as motivações marítimas da China, segundo o pensamento mahaniano, obedecem aos mesmos princípios que foram seguidos no passado por Inglaterra, França e Estados Unidos.

Para o autor, a história do poder marítimo é essencialmente militar, o que levanta a discussão sobre o alargamento dessa compreensão no contexto de pós-Segunda Guerra Mundial, em que o interesse e a crescente importância econômica do mar agregaram novos elementos. A percepção clássica da utilização do uso da força no mar foi enriquecida por fenômenos oriundos da revolução da informação na segunda metade do século.

À luz dessas condições transformadoras, reflete-se sobre a atuação da tecnologia no ambiente marítimo e naval. Na época em que o clássico teórico do poder marítimo viveu, as mudanças de tecnologia eram observadas objetivamente na modernização naval para o uso na guerra. Ao longo dos séculos XX e XXI, a tecnologia passa a alterar elementos que complementam o emprego da força naval como instrumento principal da estratégia, considerando o uso da aviação, de sistemas autônomos e da segurança cibernética. A fusão de diferentes domínios possibilitou fluidez e ramificação de aplicações, em que a inovação se transforma em fator de integração, mais do que evolução pontual.

Ao atentar para o princípio de estratégia naval de ataque às linhas de comunicação do inimigo, Mahan (1898) incita ao raciocínio de que as próprias linhas de comunicação marítima do país devem ser mantidas seguras. Nesse sentido, reflete-se que o Estado que garante a segurança de um espaço marítimo é o controlador do mesmo, pois sem sua atuação, haveria insegurança e impossibilidade de uso do mar pois quaisquer partes, incluindo terceiros.

No primeiro capítulo de sua obra principal, o autor discute os seis principais elementos do poder marítimo, destacando a qualidade do mar em servir como via de acesso, ou seja, uma ideia de que o tráfego marítimo, apesar de seus riscos, é mais seguro do que o transporte terrestre. Ressalta-se que o poder naval deve proteger o comércio marítimo de um país, sendo

o mesmo fundamental para o atendimento de interesses políticos de crescimento econômico. Um dos elementos do poder marítimo, então, consiste na capacidade de proteger os portos, de forma a assegurar a continuidade do comércio marítimo de uma nação.

Apesar de os escritos de "*The influence of sea power upon history: 1660-1783*" servirem como um guia para os políticos estadunidenses sobre como garantir poder marítimo na região do Caribe, os pontos discutidos pelo teórico podem ser interpretados na realidade chinesa. Holmes e Yoshihara (2009) analisam o caso da China, descrevendo as características que permitem enquadrá-la no quadro conceitual apresentado por Mahan (1898). Os autores discutem até que ponto o pensamento chinês se aproxima ou se afasta dos seis elementos, trabalhando com a visão neo-mahaniana e ressaltando a produção de conhecimento sobre poder marítimo nas academias chinesas.

Um aspecto importante que pode ser aplicado no caso da China, especialmente quanto ao governo do presidente Xi Jinping analisado no terceiro capítulo desta dissertação, são os efeitos do caráter pessoal dos governantes com relação ao poder marítimo, estimulando ou restando as políticas públicas voltadas para a construção desse poder. Considerando o tamanho da economia chinesa e sua dependência de produtos importados, a ideia seria de que o poder naval deve proteger o comércio marítimo de um Estado, ou seja, de que a existência da marinha de guerra está associada às atividades econômicas dos países no mar (MAHAN, 1898).

O governo, portanto, pode influenciar o poder marítimo de um país de duas maneiras: na paz, mantendo uma indústria marítima ativa, e na guerra, mantendo uma marinha armada, com instituições e bases navais (MAHAN, 1898). Tais bases devem ser protegidas e as comunicações entre elas devem ser mantidas abertas e seguras. O novo contexto pós-Guerra Fria problematiza essa dupla influência, ao introduzir novos estudos sobre a guerra, em caracteres irrestritos e híbridos, supondo um estado de tensão permanente.

Deve-se considerar a diferença histórica entre a época da transição do século XIX para o XX, em que guerras entre grandes nações eram comuns e corriqueiras, com a atual, globalizada, em que os conflitos são localizados. Os países, atualmente, investem constantemente em defesa, preparando-se para guerras interestatais que são improváveis e indesejáveis de acontecer (entre os Estados Unidos e a China, por exemplo). Allison (2017) se debruça sobre a discussão teórica de guerra entre grandes potências, a partir do deslocamento do *hegemon* no sistema internacional. O autor recorre à ideia de armadilha de Tucídides, dizendo que a guerra é o resultado natural esperado.

Mahan (1898) aponta para a importância dos postos navais militares, em termos estratégicos, acompanhando o raciocínio dos entrepostos comerciais que se desenvolveram em

colônias a partir da necessidade por estações mercantes. Essa referência à conexão entre mercados produtores e consumidores, sob o aspecto do processo colonizador, é relembada no caso da China, que compra matéria-prima de países como Brasil, Estados Unidos e Austrália, exportando, por sua vez, o produto processado e industrial.

Outro elemento do poder marítimo do autor alude à posição geográfica, que também possibilita a interpretação da desvantagem chinesa em relação aos Estados Unidos. Isso ocorre devido às condições de fronteiras terrestres, motivo pelo qual, após a Revolução de 1949, os chineses se preocuparam primordialmente com a definição do território nacional. A atenção ao aspecto estratégico do mar não se mostrava tão premente quanto as disputas com Índia e Vietnã¹⁴. Esse movimento, atualmente, encontra-se na direção contrária, pois o governo da China ressalta continuamente suas aspirações marítimas.

Destaca-se a relação entre atividade marítima e política, uma vez que pesca e comércio consistem em fonte de renda para o Estado, ou seja, é necessário existir tanto uma comunidade quanto uma infraestrutura de apoio marítimo, que sustente o poder naval em época de emprego. Os investimentos na marinha militar dependem da riqueza trazida pelo comércio. Assim, o poder marítimo é entendido como uma combinação entre aspectos comerciais (econômicos) e militares (MAHAN, 1898). A consolidação de um aparato industrial que suporte a atividade naval é potencial para as iniciativas chinesas de integração civil-militar na indústria de defesa: tudo passa a estar conectado em termos produtivos.

Pode-se notar que o elemento forte na teoria de Mahan (1898) é a relação entre poder marítimo e comércio, bastante representativa da situação da China. A tendência ao comércio como característica fundamental do poder marítimo cria uma lógica em que os países importadores e exportadores que sejam dependentes do transporte marítimo são aqueles mais propícios a buscarem poder no mar, de forma a garantir seu crescimento econômico.

Uma leitura que é especialmente relevante para o caso da China é sobre a reflexão entre governos despóticos e livres: o segundo é lento em seus processos, enquanto os ditatoriais podem criar, mais rapidamente, oportunidades mercantes e militares (MAHAN, 1898). Quando o autor discorre sobre controle do mar, é interessante pensar no termo "soberania no mar" e

¹⁴ Os dois países possuem uma interação de disputa marítima com a China: a Índia, com relação à expansão da presença chinesa no Oceano Índico, a partir da construção de infraestrutura portuária no Paquistão e no Sri Lanka; e, o Vietnã, no que tange às tensões do Mar do Sul da China. Porém, durante a Guerra Fria, as preocupações de Pequim com seus vizinhos se concentravam nas fronteiras terrestres. No caso do Vietnã, a guerra de independência, finalizada em 1975, levou a uma necessidade de afirmação territorial, que gerou tensões com a China até a assinatura do Tratado de Fronteira Terrestre, de 1999 (AMER; THAO, 2005). Por outro lado, a disputa terrestre com a Índia apresenta conflitos que se arrastam desde a guerra sino-indiana de 1962, com destaque para a região de Arunachal Pradesh, que ainda é reclamada por Pequim. À guerra de 1962, seguiram-se outros dois conflitos militares, em 1967 e 1987, também devido a disputas territoriais (BBC, 2017).

qual sua representação no Mar do Sul da China. Acerca do processo de territorialização, em que a China construiu e incorporou as ilhas artificiais ao seu território e jurisdição, Denyer (2016) discute a transformação da região em um lago "virtualmente chinês", devido às capacidades crescentes da China na construção de navios porta-aviões que “fecham” o acesso do MSC por confrontantes.

Os conceitos de “soberania” e “território” são recorrentemente discutidos nas disciplinas de política internacional, com especificidades de análise para aplicação no ambiente marítimo. Rossi (2017) recupera a obra clássica de Hugo Grócio (1583-1645), *Mare Liberum*, de 1609, para especificar a principal diferença entre a soberania na terra e no mar. No segundo caso, trata-se de um meio caracterizado como bem comum da humanidade, em que se observam, simultaneamente, direitos de propriedade e de passagem. Para o autor, a tradição grociana (BULL, 1991) nas relações internacionais, que deu forma ao internacionalismo liberal moderno, fundamenta-se na ideia central de soberania dos Estados nacionais. De Nevers (2015, p. 598, tradução nossa) afirma que a “soberania é o alicerce da estrutura legal internacional que governa os oceanos”¹⁵ – uma estrutura cuja ordem associada é criada por Estados territoriais para os quais o controle sobre o território significa acesso a recursos de sobrevivência do próprio Estado e de sua população (OXMAN, 2006).

Mahan (1898) também transfere conceitos do sistema internacional para o ambiente marítimo, como a noção de balança de poder. Ele aponta para a importância de manter comunicações durante um conflito. As tecnologias possuem papel fundamental nesse exercício, especialmente na atualidade, em que se integram segurança das comunicações com guerra eletrônica. Os desenvolvimentos tecnológicos da China demonstram a preocupação do governo com as novas tendências de digitalização e conectividade da “indústria 4.0”¹⁶, de maneira que a inovação recebe prioridade nas políticas públicas.

Till (2018), por sua vez, destaca o contexto de globalização e comércio internacional, problematizando a política nos Estados nacionais, quanto ao governo e à população, que são grandes determinantes de estratégia e defesa naval. A própria função contemporânea das marinhas de guerra se mostra em constante alteração, assumindo papéis não antes pensados e flexibilizando o emprego dessa força em atividades que, no panorama geral, contribuem para o

¹⁵ *Sovereignty is the foundation of the international legal framework that governs the oceans.* (Texto original em inglês).

¹⁶ A indústria 4.0 é também chamada de Quarta Revolução Industrial e se caracteriza por combinar diferentes tecnologias que permitem a fusão dos mundos físico, digital e biológico. Essas tecnologias envolvem a manufatura aditiva, a inteligência artificial, a robótica, a internet das coisas (em inglês, *Internet of Things*), entre outras (BRASIL, [2019]).

poder marítimo. Suas considerações sobre as conexões da sociedade internacional em uma conjuntura liberal e normativa permitem fazer paralelos entre sua obra e as correntes teóricas da interdependência complexa e da Escola Inglesa.

O autor faz considerações sobre o contexto de política internacional, criando uma tipologia de Estados (pré-modernos, modernos e pós-modernos) cujo perfil afeta as estratégias nacionais de cada país. Dessa caracterização, ele deriva as funções das marinhas, embora não trabalhe com a ideia de uma marinha pré-moderna. Assim, a tipologia das marinhas proposta por Till (2018) surge a partir de conexão direta com a tipologia dos Estados e é razoável perceber a base de correlação com o debate entre realistas e liberais nas relações internacionais. As marinhas modernas agem com base na preocupação geopolítica de seus países, com foco na sobrevivência do Estado e na acumulação de poder – elementos tradicionalmente associados com a corrente realista. Por sua vez, as marinhas pós-modernas demonstram uma preocupação normativa com o funcionamento das instituições, que são responsáveis pela manutenção do sistema de trocas e fluxos, tipicamente analisado pela lente liberal.

A discussão entre conflito, oriundo da preocupação realista da política internacional, e cooperação, apresentada como uma necessidade do sistema globalizado, sustenta o arcabouço teórico apresentado pelo autor. Tais relações de conflito e cooperação entre Estados se alastram, portanto, para o domínio marítimo e para a caracterização e função das marinhas. Essa ideia principal permite o aprofundamento no poder marítimo como um conceito abrangente para uma realidade complexa.

Na base do pensamento de Till está o entendimento de que a globalização é um fenômeno crescente, sendo necessário que o estudo do poder marítimo considere o processo de interconexão econômica entre os países. Ele também se preocupa com o tema específico das apreensões pós-modernas das marinhas atuais quanto a: manutenção da boa ordem no mar, operações de coalisão, contraterrorismo multilateral, entre outros (TILL, 2018).

A segurança marítima é importante porque o sistema é globalizado e, portanto, depende da livre navegação mercante. Daí decorre a função protetiva das marinhas no combate às ameaças à globalização que tomam forma no mar. No exercício de identificar e priorizar as respostas navais, preparando as capacidades tecnológicas necessárias ao planejamento das marinhas, a consciência situacional marítima se destaca. Ao discutir a manutenção de um consenso marítimo, relacionam-se ambos os conceitos (segurança e consciência situacional), apontando para sua gênese cooperativa. Afinal,

[u]ma presença marítima prospectiva e sensível pode ajudar não só a deter as ações malignas de malfeitores ou compeli-los a ações benignas; a mesma pode também fornecer meios de sinalizar interesse em determinados assuntos regionais, monitorando eventos no mar e em terra e contribuindo para o desenvolvimento de um senso de comunidade internacional através de uma política de construção ativa de coalizão (TILL, 2018, pos. 2360, tradução nossa)¹⁷.

Tal direcionamento pode ser interpretado para a situação no Mar do Sul da China e exigência de se monitorar e acompanhar os eventos ocorridos nesse espaço marítimo. Os argumentos das marinhas pós-modernas reforçam o caráter cooperativo do conceito de consciência situacional marítima. Isso é exemplificado especialmente pela questão do compartilhamento de informações ou inteligência entre marinhas amigas. O paradigma, portanto, direciona o comportamento naval do Estado.

O mesmo não pode ser dito do tipo moderno de marinha, em que a relação entre Estados e globalização parte de um princípio de preocupação com segurança e soberania nacionais (TILL, 2018). O foco em ameaças estatais e a mentalidade da Guerra Fria acompanham os receios sobre confronto entre grandes potências. Contribui para essa análise a percepção de risco causada pela ascensão da China no cenário internacional. O pensamento do Estado e da marinha modernos permite entender a segurança marítima no Mar do Sul da China como um fator de tranquilização nacional ao atender a interesses de segurança do Estado chinês.

O interesse pela região da Ásia-Pacífico, inclusive no que diz respeito ao estudo de modernização naval e subsequente corrida armamentista entre os países, motiva que Till seja o principal autor referenciado nessa pesquisa. No prefácio de sua obra, destaca-se o foco que "*Seapower: a guide for the twenty-first century*" possui sobre as políticas navais de países como China, caracterizando um estudo de caso detalhado. Explora-se a ideia de que a modernização naval chinesa é uma forma de o país superar vulnerabilidades de capacidades.

O cenário de segurança do Sudeste Asiático é também objeto de Haddick (2014), que, assim como Till, utiliza o histórico da Primeira Guerra Mundial como exemplo para a eclosão de uma guerra a partir de disputas territoriais pontuais envolvendo grandes potências. A cenarização do conflito no Mar do Sul da China representa um desafio para os estrategistas de defesa e a comparação da realidade atual com o teatro político-militar que antecedeu a Primeira Guerra Mundial é uma ferramenta metodológica facilitadora.

¹⁷ *A forward and sensitive maritime presence can help not only deter malefactors from malign actions or compel them into benign ones; it can also provide a means of signalling interest in a region's affairs, monitoring events at sea and ashore and of contributing to the development of a sense of international community through a policy of active coalition building.* (Texto original em inglês).

Assim como o sistema europeu do início do século XX era compacto e o aumento de força por um dos Estados acarretava a reação dos outros, numa corrida armamentista, a Ásia-Pacífico está sujeita a uma escalada na crise de segurança. A China, então, possui uma estratégia que afasta de sua costa a primeira linha de ameaça, criando uma barreira no Mar do Sul da China a partir da cadeia de ilhas para negar acesso principalmente à frota dos Estados Unidos. Cabe lembrar a concentração industrial e populacional chinesa no litoral, especialmente nas cidades de Pequim e Xangai.

O poder marítimo na China pode ser acessado a partir de uma análise de documentos oficiais do governo, além de uma ampla revisão de literatura, que busque apresentar principalmente as visões chinesas sobre o tópico. Apesar de não existir, publicamente, uma política do governo chinês para a aquisição de poder marítimo, os discursos de seus representantes e o conteúdo das políticas voltadas a segurança, defesa e estratégia militar permitem refletir sobre o tema.

A dificuldade do idioma é uma barreira para o acesso a autores chineses que escrevem sobre o poder marítimo chinês. Não obstante, a projeção internacional do país no âmbito marítimo demanda que o conhecimento científico sobre o assunto seja traduzido ou elaborado diretamente em inglês. Desta forma, é possível analisar obras que apresentam a percepção chinesa acerca de sua transformação numa potência marítima.

Um pilar central da estratégia do atual presidente chinês, Xi Jinping, consiste na transformação da China numa potência marítima (CHINA, 2017). A aspiração chinesa encoraja um conjunto de objetivos de desenvolvimento, militares e econômicos, projetando uma visão de grandiosidade, riqueza e poder. Segundo Yoon (2015), a estratégia nacional da China se transformou significativamente nos últimos cinco anos e o poder marítimo emergiu como elemento prioritário para o PCCh.

Essa mudança se confirma pelas reformas realizadas no setor marítimo. A criação de uma Guarda Costeira centralizada (*China Coast Guard – CCG*) e da Comissão Nacional Oceânica (*National Oceanic Commission – NOC*) em 2013 representou uma das medidas para atingir os planos do presidente. Essa iniciativa configura a tentativa de efetivamente administrar os territórios marítimos do país, desenvolvendo um mecanismo funcional para coordenar políticas públicas voltadas ao mar (HUANG, 2016). Antes das alterações, a estrutura era desarticulada e ineficiente, o que prejudicava o gerenciamento de tópicos sensíveis para a segurança nacional e enfraquecia a atuação da China no mar.

No mesmo ano (2013), realizou-se uma série de aperfeiçoamentos institucionais visando à consolidação das forças de garantia e aplicação do direito marítimo em águas chinesas. Xi

reconstruiu a Administração Estatal Oceânica (*State Oceanic Administration – SOA*), que é integrada pela Vigilância Marítima Chinesa (*China Maritime Surveillance – CMS*). A SOA era responsável pela elaboração de um plano de desenvolvimento marítimo, além de supervisionar as missões da CCG (HUANG, 2016). Consecutivamente, a mentalidade do poder público voltou-se para regiões além da costa continental.

Hu Jintao, que antecedeu Xi Jinping e governou a China entre março de 2003 e março de 2013, propôs o fortalecimento da Marinha (*People's Liberation Army Navy – PLAN*), de forma a adaptar sua missão histórica a desafios e oportunidades do novo século (YOON, 2015). A constituição de uma força naval capaz e eficiente é instrumento no combate de vulnerabilidades que possam impedir o fluxo contínuo e estável de carga transportada pelo mar. Pequim precisa manter o suprimento de sua economia com importações permanentes de petróleo, gás natural, carvão, soja, minério de ferro, entre outros insumos minerais e agrícolas.

A análise da Estratégia Militar Chinesa, divulgada em 2015, comunica pontos importantes que associam o objetivo nacional de desenvolvimento econômico aos esforços pela consolidação do poder marítimo. Este está inserido no conceito de defesa ativa, que constitui a essência do pensamento militar do PCCh e se resume na frase: “nós não atacaremos a não ser que sejamos atacados; neste caso, certamente iremos contra-atacar”¹⁸ (CHINA, 2015, s/p, tradução nossa). Desta forma, o país deve estar preparado para um cenário de combate, mesmo que não deseje iniciá-lo.

Assim, o governo chinês reafirma a necessidade de se assegurar o acesso da economia a recursos energéticos e matérias-primas, a partir da estabilidade das Linhas de Comunicação Marítima (LCMs) e independência na condução das políticas voltadas à Ásia-Pacífico. O domínio marítimo torna-se crucial, sendo fundamental que a China desenvolva

[u]ma estrutura de força militar e marítima moderna que seja proporcional a sua segurança nacional e interesses de desenvolvimento, salvaguarde sua soberania nacional e seus interesses e direitos marítimos, proteja a segurança das SLOCs [*Sea Lines of Communication*] estratégicas e os interesses do além-mar, e participe da cooperação marítima internacional, de forma a prover suporte estratégico para sua transformação numa potência marítima (CHINA, 2015, s/p, tradução nossa)¹⁹.

¹⁸ *We will not attack unless we are attacked, but we will surely counterattack if attacked.* (Texto original em inglês).

¹⁹ *[A] modern maritime military force structure [that] commensurate with its national security and development interests, safeguard its national sovereignty and maritime rights and interests, protect the security of strategic SLOCs [Sea Lines of Communication] and overseas interests, and participate in international maritime cooperation, so as to provide strategic support for building itself into a maritime power.* (Texto original em inglês).

Além da abertura das LCMs, a China entende como fundamental a manutenção de sua integridade territorial, o que inclui a proteção dos seus espaços marítimos. Estes não apenas permitem ao Estado ter controle sobre suas áreas de jurisdição, como também reforçam a soberania sobre as riquezas disponíveis no leito marinho. Recorrendo a seu entendimento sobre o direito histórico que possui sobre os mares do Sul e Leste da China, Pequim é assertivo na garantia de seus interesses.

Xiaoqin (2011) identifica cinco aspectos do conceito de poder marítimo da China: as reflexões oriundas da guerra sino-japonesa (1894-1895); a experiência histórica de emprego pacífico do poder marítimo, a partir das expedições marítimas de Zheng He²⁰; a forma chinesa de lidar com disputas marítimas, como no caso do MSC; a resposta do país à ordem marítima internacional, exemplificada pela esquadra chinesa que auxiliou nas missões no Golfo de Aden e; a visão chinesa acerca da relação entre poder marítimo e desenvolvimento nacional.

O autor reflete sobre a estratégia de Mahan e seu impacto na ligação entre poder marítimo e destino nacional. Ressalta-se que ignorar o desenvolvimento da marinha, ou seja, ser negligente com um dos principais aspectos do poder marítimo implica riscos de defesa e mesmo humilhação em caso de guerra, como ocorreu no conflito com o Japão no século XIX. Essa relação (mar/nação) é continuamente referenciada nos documentos estratégicos do governo chinês, especialmente no *White Paper* de 2013 que define o emprego diversificado das Forças Armadas chinesas. As condições de direitos e interesses marítimos são também exploradas na Estratégia Militar, de 2015.

A ideia de que a China é uma nação marítima é retomada por Xiaoyan (2014), que sugere a necessidade de uma nova estratégia marítima chinesa, compreensiva com elementos de soberania e exploração de recursos. Explora-se o fato de que uma estratégia de poder marítimo é parte importante do desenvolvimento nacional chinês, pois o século XXI assiste à crescente importância dos oceanos nas relações internacionais.

Ainda que Tobin (2018) destaque a visão dual do mar no imaginário chinês, ou seja, como fonte de oportunidade e de perigo, Till (2018) generaliza que todas as nações marítimas são vulneráveis. A dependência do mar pela importação de matéria prima e a exportação de produtos manufaturados cria um sistema delicado, construído por redes de transporte complexas e fluidas. Holmes (2011) já apontava para a indefinição de uma estratégia oceânica

²⁰ Zheng He (1371-1433) foi um navegador chinês que percorreu diversas viagens pelo Sudoeste Asiático e o oceano Índico, alcançando até mesmo a costa da África, numa empreitada comercial considerada exemplo do caráter pacífico da projeção mundial chinesa, diferentemente das experiências colonialistas europeias do século XIX, a partir das quais ocorreu a invasão e divisão do território chinês, inaugurando o chamado "século da vergonha".

em nível nacional, o que ajudaria a explicar as inconsistências aparentes na condução dos assuntos marítimos pela China.

Sobre o papel que a Marinha do Exército Popular de Libertação possui, Holmes (2011) aponta para diferentes fases que separaram a liderança militar dos salões de decisão e implementação da política nacional marítima. Concentrados na modernização tecnológica de suas forças armadas, os militares apenas recentemente têm exercido maior influência nos círculos políticos do país. A era de Xi Jinping representa um ponto de inflexão nessa relação, e exemplifica as interações entre tecnologia, política e estratégia. No caso das grandes obtenções de defesa, isso implica escolher entre tipos de equipamento, fornecedores e países parceiros – trata-se de um processo em que “a política molda a estratégia e (...) os esforços de CT&I de uso militar são voltados para a obtenção de armas cujo significado foi ditado pela estratégia criada para alcançar fins politicamente estabelecidos” (MOREIRA, 2012, p. 88). Nesse intento, as inovações tecnológicas movimentam o círculo de relações: do objetivo político para a diretriz estratégica e, por fim, a opção tecnológica.

Kong (2017) trata da ascensão marítima chinesa como uma necessidade interna (para manter a continuidade do desenvolvimento) e externa (devido às responsabilidades internacionais do país). A noção de responsabilidade oriunda do status de grande potência (CANRONG, 2012) reorienta a China do continente para o mar, através da abertura de um caminho alternativo na busca pelo poder marítimo – assim, Pequim amplia suas pretensões de ser um modelo de desenvolvimento marítimo para os países do Sul Global.

Além disso, a projeção política e militar de Pequim depende de sua capacidade de fazer uso do mar para defender seu território e transportar seus cidadãos atuar em prol de seus parceiros estratégicos e se inserir nas demandas da própria ordem internacional, como nas operações de paz da Organização das Nações Unidas (ONU). A atuação da China nos fóruns multilaterais tem se focado na proteção pelo meio ambiente e na cooperação técnica e científica, o que opõe o *soft power* chinês no âmbito global com o *hard power*, no regional. Kong (2017) insiste que a ascensão pacífica da China – como grande potência e potência marítima – depende da força militar, pois apenas uma alta capacidade de dissuasão pode garantir a paz.

Não diferentemente do caso de outras potências, o poder marítimo chinês é sustentado pelo pilar tecnológico – que se expressa em duas frentes: para a expansão da economia marítima e para a amplificação das capacidades militares. No primeiro caso, destacam-se os dois últimos planos quinquenais da China: o 12º, que abrange o período de 2011 a 2015 (CHINA, 2011c); e o 13º, que compreende os anos de 2016 a 2020 (CHINA, 2016b). Eles destacam a execução de programas de inovação em ciência e tecnologia aplicados ao mar, em um horizonte de até 2030.

Mesclando elementos civis e militares, os planos ressaltam a necessidade da integração em rede na era da computação, e abrem espaço para o uso dual das tecnologias marítimas.

Nesse processo, está a modernização das forças armadas chinesas, especialmente a marinha, que investe em uma estratégia de navios aeródromos para gerar capacidade dissuasória na proteção de seus mares. Acompanhando a evolução tecnológica, a marinha chinesa alterou também seu foco de atuação: da defesa costeira para a proteção de alto-mar, construindo uma estrutura de força de combate combinada, multifuncional e eficiente (CHINA, 2015).

A literatura aponta que tal mudança é uma quebra de paradigma, pois as prioridades estratégicas chinesas são, tradicionalmente, continentais, concentradas na defesa costeira (HUANG, 2009). O progresso da tecnologia deve, pois, acompanhar a atualização estratégica – Castro (2016) exemplifica o desenvolvimento da tecnologia naval pela Escola de Sagres em Portugal, ressaltando o papel desse processo para a ascensão de Portugal como potência nos séculos XV-XVI. Quando o país decidiu explorar as rotas do Atlântico para fugir do controle exercido pelas cidades-Estados italianas no Mediterrâneo, o arcabouço de conhecimento científico construído permitiu lançamento de projetos de vanguarda relacionados com os oceanos; assim, a modernização dos instrumentos de navegação propiciou a transformação de Portugal em uma potência marítima, de acordo com as diretrizes da Coroa na época.

Para a China, o poder marítimo serve, essencialmente, à necessidade de manutenção do crescimento econômico que elevou o país à condição de potência no sistema internacional. O mar assume papel fundamental para a importação de matéria prima e exportação de bens, conectando a China com o mundo, além de servir como fonte de recursos. São especialmente importantes os recursos energéticos, que caracterizam o dilema chinês de manter um desenvolvimento dependente do exterior. A estabilidade dos fluxos de transporte marítimo que sustentam tal modelo econômico é ameaçada quando há discordâncias sobre soberania na área marítima de interesse.

3 MAR DO SUL DA CHINA

Este capítulo apresenta a complexidade de uma região marítima em que coexistem disputas territoriais entre Estados e ameaças não tradicionais à navegação mercante. Argumenta-se que a importância econômica do Mar do Sul da China é global, o que exige o esforço conjunto dos Estados costeiros na manutenção de sua estabilidade e segurança. Essa necessidade é frustrada pelo conflito entre os países reclamantes, cujos interesses domésticos antagonizam com as normas do direito internacional.

A seção 2.1 descreve a geografia dos arquipélagos disputados, cuja ocupação observou acelerado processo a partir da construção, pela China, de ilhas artificiais. As definições da chamada Convenção dos Oceanos, ratificada por todos os países costeiros do MSC, esclarecem os motivos de tensão: a soberania sobre os territórios está associada aos direitos do Estado de explorar os recursos correspondentes.

O esclarecimento sobre os tipos de formações existentes na região, e seu status de ocupação, é o passo que antecede a análise sobre as reclamações de cada Estado, seus interesses e estratégias. Esse entendimento possibilita uma visão mais objetiva sobre as tentativas bilaterais de acordo ou resolução das controvérsias, e as razões para que as mesmas fracassem. Dois tópicos tratados pela literatura nesse contexto são: a militarização do MSC pela China, e a atuação de atores externos.

Devido aos movimentos da China para alterar a ordem internacional, sua postura nesse mar é observada com atenção por Estados que se consideram ameaçados pela projeção internacional chinesa. Isso coloca o MSC no centro de preocupações geopolíticas dos países ocidentais, e reflete o posicionamento desse mar no contexto global, como parte de estratégias maiores para a Ásia-Pacífico.

A seção 2.2 apresenta a importância econômica do Mar do Sul da China, em duas vertentes: recursos e transporte. No primeiro caso, a exploração de recursos vivos se expressa pela pesca, enquanto a de não vivos corresponde, principalmente, à extração mineral de petróleo e gás. No segundo caso, as linhas de comunicação marítima que ligam aquela região da Ásia com o resto do mundo são responsáveis pelo intenso trânsito de navios, que transportam matéria prima e produtos acabados.

Pequim depende dessas rotas para sustentar seu desenvolvimento e, por conseguinte, a sobrevivência de sua população, pois por elas são importados recursos energéticos e agrícolas, como carvão, minério, petróleo, soja e carne. A estabilidade da região é fundamental, o que integra os Estados costeiros na cooperação contra ameaças transnacionais à segurança marítima

e da navegação. Pirataria, terrorismo marítimo, desastres ambientais e operações de busca e salvamento são exemplos de questões que devem ser tratadas conjuntamente pelos países.

Os incidentes observados no MSC são trabalhados pela literatura a partir da discussão conceitual sobre segurança e consciência situacional marítima – tópicos afetos ao ponto de vista da securitização e do institucionalismo. Por abarcar agentes não estatais em seus níveis de análises, as teorias liberais e construtivistas se mostram melhor adequadas para tratar das dinâmicas em que o aspecto humano e individual se sobressai.

3.1 Ocupação e disputas

O MSC é um mar semifechado de aproximadamente 3,5 milhões de quilômetros quadrados (CHINA NANHAI, 2017a), o que equivale a uma parte da área marítima da Amazônia Azul[®] brasileira (MARINHA DO BRASIL, [2018?]). Um mar fechado ou semifechado é aquele cercado por dois ou mais Estados, em região que consiste inteira ou primariamente de Mares Territoriais (MT) e Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE), conceitos definidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito dos Mares (CNUDM) (NAÇÕES UNIDAS, 1982). Essa Convenção possui 168 (cento e sessenta e oito) ratificações, e exceções importantes, como os Estados Unidos – que, apesar de não terem ratificado o texto, utilizam seus princípios nas negociações internacionais referentes ao mar. O primeiro conceito corresponde ao MT: uma faixa que se estende a até cerca de 22 quilômetros (12 milhas náuticas) além das linhas de base costeira do Estado, na qual o mesmo possui pleno exercício de soberania²¹ (NAÇÕES UNIDAS, 1982). De acordo com a Convenção, esse direito se aplica tanto à massa de água sobrejacente, quanto ao espaço aéreo correspondente, e ao leito/solo e subsolo marinhos.

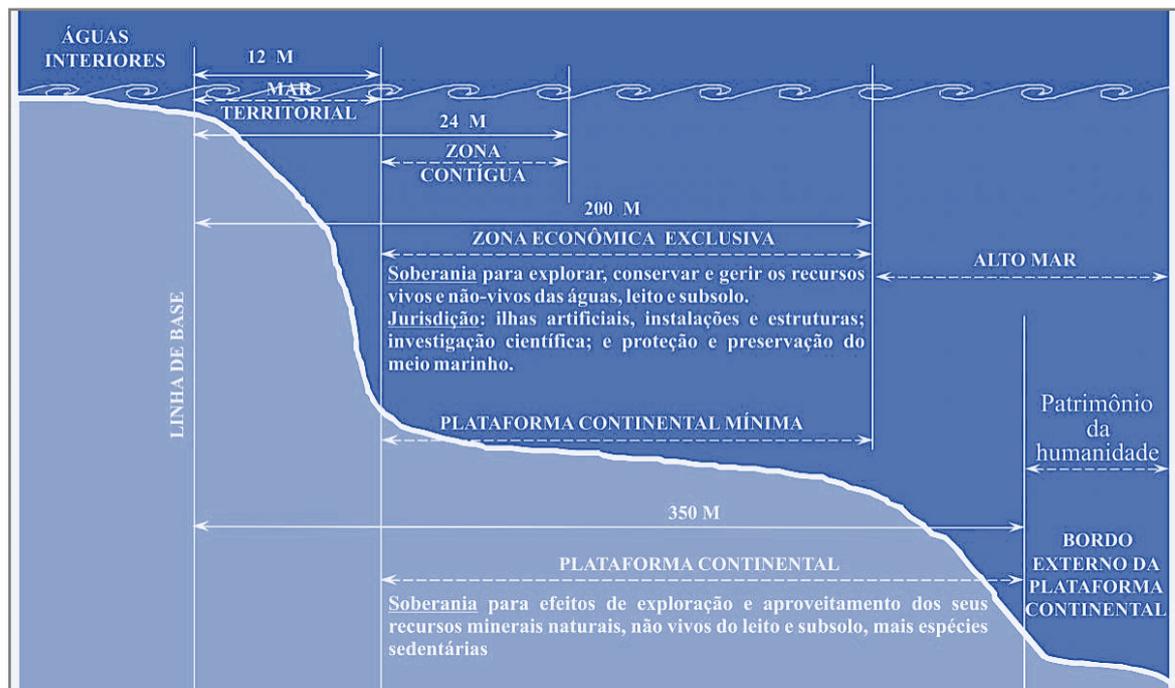
Para além do MT, por mais 12 milhas náuticas (MN), estende-se a Zona Contígua (ZC), ao longo da qual o Estado costeiro pode exercer controle aduaneiro, fiscal, imigratório e sanitário. A ZC está contida em uma faixa maior, conhecida como ZEE, que é imediatamente adjacente ao MT e se amplia a até cerca de 370 quilômetros (200 MN – ou seja, 188 MN além das 12 já contadas como mar territorial). Na ZEE, é direito exclusivo do Estado costeiro a exploração e a exploração de recursos vivos e não vivos tanto das águas sobrejacentes ao leito

²¹ Para além das discussões conceituais sobre “soberania do mar”, apresentadas no capítulo 1, este trabalho não se propõe a debater o conceito. Assim, recorre-se à definição de Silva e Gonçalves (2010, p. 258), para quem o princípio da “soberania nacional implica o exercício exclusivo da autoridade do Estado no âmbito doméstico, sobre seu território e sua população”. Essa compreensão é válida para todos os usos da palavra “soberania” ao longo deste trabalho. Para discussão mais aprofundada, ver Bobbio, Matteucci e Pasquino (1998, p. 1179).

marinho quanto dele mesmo e de seu subsolo (NAÇÕES UNIDAS, 1982). A ZEE e o MT são as duas faixas de maior relevância para o escopo desta pesquisa, que se concentra nos entendimentos específicos da RPC, interpretados à luz da Convenção.

Há, ainda, uma quarta definição, que corresponde à Plataforma Continental (PC) e abrange o solo e o subsolo marinhos do prolongamento natural da superfície continental, em sua parte submersa. A Plataforma se estende além do MT, pelo prolongamento natural do território terrestre até a borda da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas náuticas a partir das linhas de base usadas na medição do MT. Tal dimensão pode ser alongada até cerca de 648 quilômetros (350 milhas náuticas – ou seja, 150 além das 200 previstas para a ZEE) a partir das linhas de base de medição do MT. Nesse caso, o corpo de água sobrejacente às 150 milhas de extensão da PC é considerado alto mar, e o Estado costeiro não possui direitos econômicos exclusivos sobre o mesmo (NAÇÕES UNIDAS, 1982). Em todas as faixas, espera-se que os Estados cooperem entre si no exercício de seus direitos e deveres sob o escopo da Convenção, incluindo, além da exploração de recursos, a proteção do meio ambiente marinho e a pesquisa científica (NAÇÕES UNIDAS, 1982). A figura 2 resume as faixas definidas pela CNUDM, com seus respectivos limites.

Figura 2 – Limites marítimos das faixas definidas pela CNUDM



Fonte: Adaptado de Marinha do Brasil ([2016?]).

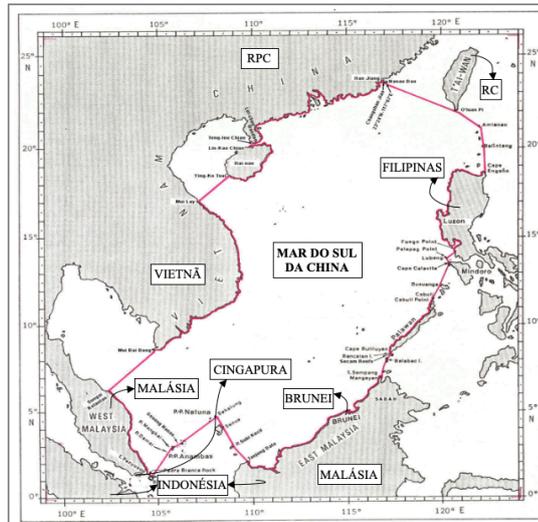
Em sua configuração de mar semifechado, o MSC é cercado por sete países: China/RPC, Vietnã, Malásia, Brunei, Indonésia, Cingapura e Filipinas; mais Taiwan (figura 3). Ressalta-se que a questão nacional entre China e Taiwan é um elemento complicador da discussão, devido à ausência de status representativo de Taiwan na ONU, e, portanto, sua impossibilidade de participação e inclusão nas provisões da CNUDM. O não reconhecimento internacional do país levou-o, inclusive, a ser cofundador da Organização das Nações e dos Povos Não Representados²². De acordo com o princípio “Uma China”, o governo central da RPC, fundada por Mao Zedong em 1949, considera-se a única representação política legítima da província de Taiwan, reconhecido como território chinês inalienável (CHINA, 2000). Por sua vez, o governo taiwanês (oficialmente, República da China – RC) se diz soberano e independente de Pequim, com um sistema próprio de defesa nacional e relações exteriores autônomas (TAIWAN, [2018?]).

Nos últimos dois anos, a relação entre os países se deteriorou devido às conflitivas políticas externas conduzidas pelo presidente chinês Xi Jinping e sua contraparte taiwanesa Tsai Ing-wen. As tensões de Pequim com Washington no governo iniciado por Donald Trump, em 2017, e a aproximação dos Estados Unidos com Taipei, também são motivos que aceleram a tensão do dilema nacionalista entre as duas nações do Sudeste Asiático. Albert (2016) oferece uma leitura contemporânea do histórico das relações RPC/RC, enquanto Chiang (2004) explora a política “Uma China” sob o viés legalista associado às definições de território e soberania. Na literatura brasileira, Pinheiro-Machado (2010) aborda a questão sobre China e Taiwan em uma perspectiva antropológica, a partir de sua pesquisa com migrantes taiwaneses no Paraguai – um dos poucos países do mundo que ainda possui relações diplomáticas com a ilha²³.

²² Em inglês, *Unrepresented Nations & Peoples Organization* – UNPO. Organização fundada em Haia, no ano de 1991, por quinze representações de movimentos de autodeterminação, incluindo, além de Taiwan, Armênia, Palau, Tibet, Timor Leste, entre outros (UNPO, [2018?]).

²³ Além da nação sul-americana, outras 16 resistem às pressões da RPC de isolar Taipei: Kiribati, Ilhas Marshall, Nauru, Palau, Ilhas Salomão, Tuvalu, Haiti, São Cristóvão e Nevis, Santa Lúcia, São Vicente e Granadina, Belize, Guatemala, Honduras, Nicarágua, Suazilândia e Vaticano (SALVADOR, 2018).

Figura 3 – Delimitação e Estados costeiros do MSC



Fonte: Adaptado de IHO (2002, p. 6).

Exceto por China e Taiwan, os países que cercam o MSC fazem parte da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), uma comunidade que agrega, também, Laos, Camboja, Tailândia e Mianmar. A Associação é um ator importante na região, funcionando como um fórum multilateral para discussões e acordos de cooperação. Compreender o MSC pela perspectiva da ASEAN ressalta o papel de conectividade desse espaço, cujo principal acesso para o Ocidente é através do Estreito de Málaca (Malásia) – passagem marítima entre os oceanos Índico e Pacífico, conforme mostra a figura 4.

Figura 4 – Estreito de Málaca: o elo entre a ASEAN e o MSC



Fonte: Adaptado de Wikimedia Commons (2010).

Ilhas vulcânicas e recifes de corais formam os quatro grandes arquipélagos do MSC: Dongsha, Xisha, Zhongsha e Nansha²⁴ (CHINA NANHAI, 2017a). As Ilhas Dongsha/Pratas se localizam na ZEE legal da PRC²⁵, ou seja, região em que não há reclamação de soberania por outro Estado-membro da CNUDM. De acordo com China Nanhai (2017b), citando documento oficial lançado em 1983 pelo Comitê Nacional de Nomes Geográficos chinês, esse arquipélago contém basicamente quatro formações principais (Dongsha Dao, Dongsha Jiao, Beiwei Tan e Nanwei Tan) e outros terrenos naturais. Atualmente, estão ocupadas e são administradas por Taiwan (AMTI/CSIS, 2016a).

A conformação geográfica do MSC é um fator determinante para explicar a história da região, daí ser fundamental conhecê-la bem. O arquipélago de Zhongsha é formado por mais de trinta recifes e baixios rochosos submersos desocupados (CHINA NANHAI 2017b), incluindo Macclesfield Bank. Sua principal composição, Huangyan Dao/Scarborough Shoal se localiza na ZEE legal das Filipinas²⁶, mas é efetivamente controlada pela China, que mantém presença constante de sua guarda costeira na região, desde 2012 (AMTI/CSIS, 2016a; 2016b). Os dois maiores arquipélagos, Xisha/Paracel e Nansha/Spratly, possuem dezenas de elementos topográficos, diversamente ocupados e caracterizados, sendo objeto central das disputas territoriais marítimas na região, que serão tratadas na seção seguinte. A figura 5 apresenta um panorama geral dos quatro grandes arquipélagos.

²⁴ Em chinês: [1] Dōng Shā Qún Dǎo (东沙群岛); [2] Xī Shā Qún Dǎo (西沙群岛); [3] Zhōng Shā Qún Dǎo (中沙群岛); e [4] Nán Shā Qún Dǎo (南沙群岛), que são coletivamente chamadas de [5] Nán Hǎi Zhū Dǎo (南海诸岛) (CHINA NANHAI, 2017a). Em tradução livre: Dǎo (岛) significa “ilha”; Zhū (诸), “várias”; Hǎi (海), “mar”; Qún (群), “grupo”; Shā (沙), “areia”; Nán (南), “sul”; Dōng (东), “leste”; Xī (西), “oeste”; e Zhōng (中), “médio/meio”. Assim, tem-se: [1] grupo de ilhas de areia ao leste; [2] grupo de ilhas de areia ao oeste; [3] grupo de ilhas de areia no meio; [4] grupo de ilhas de areia ao sul; e [5] várias ilhas no mar do sul. Para efeitos de facilidade ortográfica, serão utilizadas as formas simplificadas dos nomes em chinês e seus equivalentes em inglês: Dongsha/Pratas; Xisha/Paracel; e Nansha/Spratly. Zhongsha refere-se, coletivamente, às formações individuais de Macclesfield Bank e Scarborough Shoal.

²⁵ Observação a partir do mapa multicamadas, disponibilizado no Google Earth pelo projeto “*The South China Sea in High Resolution*”. Disponível em: <<https://goo.gl/3sgfri>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

²⁶ Ibid.

Figura 5 – Os arquipélagos no MSC²⁷



Fonte: Adaptado de Theobald (2017).

Xisha/Paracel, ao Norte, possui formações (entre ilhas, rochedos e recifes) desocupadas ou ocupadas pela China. A contabilidade dessas formações varia entre as fontes (CHINA NANHAI, 2017b; AMTI/CSIS, 2016a; CIL/NUS, [2016?]; POLING, 2013), estando entre vinte e sessenta. Yongxing Dao/Woody Island é a maior ilha da região – considerada o centro administrativo, de transporte e econômico da cidade de Sansha, na província de Hainan (CHINA NANHAI, 2017b). O arquipélago mais numeroso e complexo do MSC é Nansha/Spratly, que fica ao Sul e apresenta tanto desocupações quanto ocupações chinesas, vietnamitas, filipinas, taiwanesas e malaias – também em estruturas de tipos variados (AMTI/CSIS, 2016a). Sua ilha central é Taiping Dao/Itu Aba, ocupada por Taiwan, ao redor da qual se distribuem formações cuja contabilidade varia entre oitenta e duzentas (CHINA NANHAI, 2017b; AMTI/CSIS, 2016a; CIL/NUS, [2016?]; POLING, 2013).

A diferença na contabilização das formações decorre dos métodos e categorias empregados. China Nanhai (2017b) não oferece informações detalhadas, citando apenas números gerais que incluem recifes, bancos de areia submersos, ilhas, praias e outros terrenos naturais. AMTI/CSIS (2016a) disponibiliza um mapa interativo, em que classifica e permite filtrar as formações por tipo (ilha/rochedo, submergidos e elevações de maré baixa) e por

²⁷ A imagem é apenas representativa das áreas ocupadas pelos arquipélagos, de forma que os limites marcados em amarelo não correspondem a nenhuma métrica cartográfica específica.

situação (desocupada ou ocupada), indicando o país ocupador de cada formação identificada. CIL/NUS ([2016?]) apenas nomeia o atributo geográfico, mas oferece uma lista completa indicando, inclusive, o nome das formações nos diferentes idiomas dos países da região (chinês, filipino, malaio, vietnamita). Poling (2013) trabalha com uma base de dados em que lista as formações, classificando-as como ilhas ou não ilhas, a partir da qualidade de permanecerem emersas em período de maré alta.

O quadro 1, reproduzido abaixo, resume a consolidação dos dados que consta no anexo A. Esse, por sua vez, é o resultado do levantamento das formações no MSC que estão ocupadas por diferentes países. Utilizou-se a combinação de três fontes bibliográficas diferentes (AMTI/CSIS, 2016a; CIL/NUS, [2016?]; POLING, 2013), a fim de reproduzir o melhor entendimento da realidade de ocupações naquela área. A base de dados criada e exposta no anexo A consiste em uma comparação que envolve as diferentes classificações legais de tais formações e a consideração que os respectivos autores fazem. O cruzamento das informações permitiu identificar não só o número de formações ocupadas, mas também o país ocupante e sua classificação como ilha ou não.

Quadro 1 – Quantidade de formações ocupadas no MSC, por arquipélago e país

País ocupante	Dongsha/Pratas	Xisha/Paracel	Zhongsha	Nansha/Spratly
China	0	22	0 ²⁸	7
Vietnã	0	0	0	28
Taiwan	1	0	0	1
Malásia	0	0	0	5
Filipinas	0	0	0	9

Fonte: Elaboração própria, com base no anexo A.

A identificação das formações topográficas no MSC é beneficiada pelo uso de imagens geradas por satélites, que são contempladas adicionalmente aos levantamentos hidrográficos realizados presencialmente por navios. A classificação dessas formações como ilhas depende, primeiramente, de sua correta identificação, a fim de que seja possível categorizar normativamente os elementos geográficos e naturais marítimos. A partir da materialidade visual do que existe, os Estados costeiros são capazes de defender seus interesses com base em

²⁸ Não considera ocupação de Huangyan Dao/Scarborough Shoal, cujo controle pela China ocorre pela presença das forças marítimas, e não por instalações construídas.

interpretações da Convenção sustentadas por verificações da realidade. Sem a tecnologia, a aquisição dos dados que comprovam os fatos é prejudicada, o que enfraquece, também, o argumento jurídico do Estado-parte de disputas territoriais marítimas.

Agências governamentais, instituições de pesquisa e empresas privadas fazem uso de satélites de sensoriamento remoto para atividades de observação e reconhecimento do ambiente marítimo. Os satélites geradores das imagens são tanto civis/comerciais quanto militares. A ferramenta do Centro para Estudos Internacionais e Estratégicos (em inglês, *Center for Strategic and International Studies – CSIS*), chamada de “*The South China Sea in High Resolution*”²⁹, por exemplo, utiliza dados geoespaciais a partir da base sistemática de informação geográfica (em inglês, *Geographic Information System – GIS*). A base GIS utilizada foi construída com assistência da empresa privada DigitalGlobe, cuja constelação de quatro satélites comerciais de observação gera imagens terrestres de alta resolução: WorldView-1, GeoEye-1, WorldView-2, WorldView-3 e WorldView-4 (DIGITALGLOBE, [2018?]).

Essa tecnologia satelital tem sido um recurso fundamental na compreensão das disputas territoriais marítimas no MSC. O mapeamento das formações e das atividades/ocupações em cada uma delas permite gerar ferramentas de análise que incorporam as leis internacionais e os acordos entre os países. A complexidade do espaço marítimo em questão se origina no fato de o mesmo ser objeto de contestações marítimas e disputas estatais quanto à sobreposição de ZEEs em áreas reclamadas por diferentes Estados. O entendimento das contestações depende, primeiramente, do conhecimento sobre as formações existentes no MSC.

Há três questionamentos básicos associados a esse conhecimento: primeiramente, o que é a formação – em outras palavras, qual sua categoria de classificação topográfica? Em segundo lugar, qual país possui soberania reconhecida sobre tal formação? E, por fim, essa formação, conforme categorizada topograficamente, é geradora de MT e ZEE, segundo os auspícios da CNUDM? O elemento complicador no MSC é que formações dos arquipélagos de Xisha e Nansha foram alteradas pela ação humana, fazendo com que sua classificação topográfica original se distorcesse, quando ainda não havia definição sobre sua soberania reconhecida. Essa problemática advém do fato de que a CNUDM não trata de disputas territoriais sobre formações topográficas, mas sim das disputas marítimas relacionadas com as zonas limites (MT, ZC, ZEE, PC), que naturalmente advêm das controvérsias acerca de soberania (POLING, 2013).

²⁹ Disponível em: <<https://www.csis.org/programs/southeast-asia-program/south-china-sea-high-resolution>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

Se a totalidade das disputas se originasse dos preceitos da Convenção – sem considerar as ilhas ocupadas –, apenas uma pequena fração do mar estaria, de fato, determinada pela sobreposição de direitos (POLING, 2013), conforme mostra a área marcada em vermelho na figura 6 – as linhas brancas representam os limites legais de ZEE/PC³⁰ dos países. Ocorre, porém, que os países discordam desses limites legais, e apresentam as suas próprias linhas de base para consideração de ZEE/PC, partindo de ilhas reclamadas como seu território soberano. Isso faz com que a CNUDM seja capaz de fornecer resposta para dois dos questionamentos colocados no parágrafo anterior, mas não para o principal deles, acerca de soberania, o que torna as disputas no MSC complexas e de difícil resolução.

O uso da Convenção acaba sendo, então, na determinação do tipo de direito que as formações classificadas geram, independentemente do Estado a ser beneficiado. Torna-se possível definir quais formações são ilhas habitáveis no momento de observação e, portanto, proporcionam ZEE/PC, cobrindo direitos de exploração dos recursos presentes nas respectivas águas sobrejacentes e no leito/solo e subsolo marinhos. Embora se pudesse pensar que essa categorização excluiria os níveis de tensão em reclamações por rochedos, que geram apenas MT (mas não ZEE/PC), ou por outras formações, como bancos de areia, que sequer geram MT (POLING, 2013), a possibilidade de esses rochedos/formações se transformarem em ilhas (pelo aterramento e a construção artificial, por exemplo) retoma a problemática inicial da soberania relativa ao país que pode usufruir a ZEE/PC artificialmente criada. A figura 7 delimita o máximo de área marítima que pode ser legalmente disputada, considerando os limites de ZEE e PC previstos pela CNUDM aos Estados costeiros e às formações que permanecem emersas em períodos de maré alta (uma das condições da CNUDM para caracterizar uma ilha), conforme classificação feita por Poling (2013).

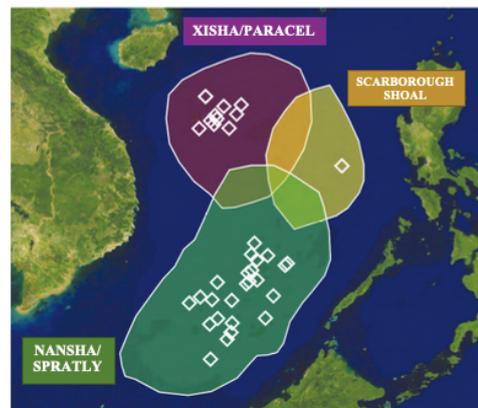
³⁰ Poling (2013) considera a extensão da PC equivalente à da ZEE (ou seja, 200 milhas), para os países que não apresentaram pedido de acréscimo à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), da ONU. No caso dos países que solicitaram acréscimo da extensão da PC, os pedidos são levados em consideração na confecção do mapa (figura 6).

Figura 6 – Área marítima (exclusiva) legalmente em disputa, considerando apenas ZEEs e PCs definidas a partir das linhas da costa dos Estados



Fonte: Adaptado de Poling (2013, p. 19).

Figura 7 – Área marítima (total) legalmente em disputa, incluindo ZEEs e PCs geradas por formações emersas em período de maré alta



Fonte: Adaptado de Poling (2013, p. 22).

O Estado com maior reclamação territorial no MSC é a China. Os chineses se contrapõem à divisão das ZEE reconhecidas pela ONU para cada país costeiro, conforme interpretações e definições da CNUDM, utilizando o argumento de direito histórico em sua justificativa de ocupação de ilhas. Em 2016, esse argumento foi refutado legalmente pela Corte de Haia, ao julgar o caso acionado, três anos antes, pelas Filipinas contra Pequim. De acordo com a decisão do Tribunal, a China não oferece indicações específicas sobre tal argumento (PCA, 2016). O governo chinês rejeitou o veredito da Corte, afirmando que a determinação de soberania territorial sobre as formações do MSC está além do escopo da CNUDM (CHINA, 2014). No entendimento dos chineses, seu país possui direitos sobre os recursos vivos e não vivos da zona limitada pela “linha dos nove traços”, gerada a partir do mapa original de onze traços feito pelo Departamento de Geografia do Ministério de Assuntos Interiores do país, em 1948 – portanto, antes da fundação da RPC (THEOBALD, 2017). A China declara que os arquipélagos do MSC estão inseridos e espalhados na também chamada “língua de boi”, indicada na figura 8. O arquipélago de Xisha/Paracel, por exemplo, é considerado como pertencente à jurisdição administrativa da cidade de Sansha (CHINA NANHAI, 2017b).

Figura 8 – A linha de nove traços (língua de boi) chinesa



Fonte: Adaptado de PCA (2016, p. 77).

As reclamações chinesas subsidiam suas políticas e estratégias marítimas para defesa e proteção do MSC – ao ocupar e construir diversas ilhas, Pequim reafirma seus direitos soberanos sobre elas. As principais ocupações de ilhas que geram controvérsias são as Xisha (capturadas pela China após confronto com o Vietnã, em 1974) e as Nansha (ocupadas por Filipinas, Vietnã, Malásia e China, em diferentes momentos da história). O quadro 2 resume a situação das principais formações ocupadas pela China, em que as instalações estão mais avançadas, e as figuras 9 a 16 comparam a evolução das ilhas artificiais. Uma lista completa das formações com as respectivas imagens está disponível na ferramenta “*China Island Tracker*”³¹, da Iniciativa de Transparência Marítima da Ásia (em inglês, *Asia Maritime Transparency Initiative – AMTI*).

³¹ Disponível em: <<https://amti.csis.org/island-tracker>>. Acesso em: 17 dez. 2018.

Quadro 2 – Situação das cinco principais formações ocupadas pela China

	Nome (inglês/chinês)	Ocupação	Comentários
Xisha	Woody Island/Yongxing Dao	1955	Possui estruturas portuárias de grande porte, helipontos, pistas de aviação e mísseis terra-ar
Nansha	Fiery Cross Reef/Yungshu Jiao	1988	Maior formação do arquipélago; construção significativa de instalações, desde 2014; quase uma base aeronaval
	Mischief Reef/Meiji Jiao	1995	Construção de novas áreas aterradas, desde 2015 (ilha artificial)
	Subi Reef/Zhubi Jiao	1988	Construção de novas áreas aterradas, desde 2015 (ilha artificial)

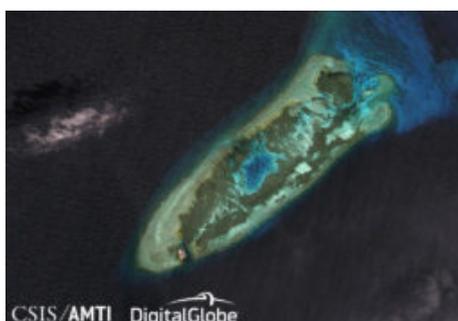
Fonte: Elaboração própria, com base em Saar (2011), Rapp-Hooper (2015), Lee (2015), AMTI/CSIS (2016a), AMTI/CSIS (2017a) e AMTI/CSIS (2018a).

Figura 9 – Woody Island, dez. 2012

Fonte: AMTI/CSIS (2018b).

Figura 10 – Woody Island, jan. 2018

Fonte: AMTI/CSIS (2018b).

Figura 11 – Fiery Cross Reef, jan. 2006

Fonte: AMTI/CSIS (2018d).

Figura 12 – Fiery Cross Reef, jan. 2018

Fonte: AMTI/CSIS (2018d).

Figura 13 – Mischief Reef, jan. 2012

Fonte: AMTI/CSIS (2017b).

Figura 14 – Mischief Reef, out. 2017

Fonte: AMTI/CSIS (2017b).

Figura 15 – Subi Reef, 27 jul. 2012

Fonte: AMTI/CSIS (2018e).

Figura 16 – Subi Reef, 19 jun. 2018

Fonte: AMTI/CSIS (2018e).

Ressalta-se, também, a evolução ocorrida em Itu Aba/Taiping Dao, formação ocupada por Taiwan desde 1956, que era a maior área do arquipélago de Nansha – até ser superada pela ilha artificial de Fiery Cross Reef. Desde 2014, Taipei tem feito aprimoramento em suas instalações e, devido ao histórico de reconhecimento nacional entre RPC e RC, a China considera Itu Aba como sua posse, obedecendo ao princípio “Uma China”. Assim, não é só a China que constrói ilhas artificiais, sendo que o Vietnã é o segundo Estado mais empenhado nas ocupações. Ainda assim, o progresso das iniciativas chinesas tem se mostrado intenso e rápido, o que destaca a dimensão das ações do país frente a outros.

Desde 2013, a China acelerou exponencialmente o aterramento e a construção de ilhas artificiais em Nansha (AMTI/CSIS, 2018a) – o que é concomitante com o início do primeiro mandato de governo do presidente Xi Jinping. Essa intensa reclamação e construção de ilhas artificiais só foi possível devido ao uso de tecnologias avançadas de dragagem, o que demonstra o avanço científico-tecnológico do país e aumenta a capacidade de projeção de poder de Pequim na região. O avanço é também responsável pela escalada dos encontros marítimos não programados no mar, uma vez que a modernização naval e das forças policiais costeiras aumentam o poder relativo de Pequim frente a seus vizinhos. Quando esses encontros acarretam

acidentes da navegação ou mesmo conflito direto entre as embarcações envolvidas, as controvérsias atingem o nível diplomático, gerando mal-estar na região.

Em decorrência das estruturas construídas nas ilhas ocupadas, uma das principais críticas aparentes quanto à atuação chinesa no MSC é relativa à militarização desses novos territórios. A instalação de armamentos e infraestrutura para recepção de navios e aeronaves de guerra pode, inclusive, incitar a declaração, pela China, de uma Zona de Identificação de Defesa Aérea (em inglês, *Air Defense Identification Zone – ADIZ*) na região (LEE, 2015), à semelhança da ADIZ declarada por Pequim no Mar do Leste da China, em 2013³². O problema é que Estados Unidos e países regionais chamam de militarização aquilo que a China diz ser apenas o direito de defender seu território soberano.

Poling (2013) defende que a melhor forma de diminuir as tensões no MSC sem, de fato, resolver as disputas e reclamações territoriais, é através do desenvolvimento conjunto de recursos – tanto pesca quanto óleo e gás – desde que estejam em áreas legalmente disputadas. Assim, mesmo essa alternativa exige um esforço para que os Estados reconheçam, minimamente, as ZEEs legais uns dos outros, o que vai de encontro à reclamação da linha de nove traços chinesa. O autor afirma que a China sabota as negociações de cooperação, pois exige a exploração conjunta de recursos em áreas que, legalmente, não deveriam estar em disputa – o que, no entendimento de Vietnã e Filipinas, consiste em agressão e invasão territorial de seus espaços soberanos. Para o autor, a melhor forma para esses países negociarem com a China é conjuntamente, no âmbito da ASEAN, pois a unificação de posicionamentos equilibraria os lados.

Em 2002, os países da ASEAN e a China assinaram a Declaração do Código de Conduta das Partes no Mar do Sul da China, uma tentativa multilateral para evitar confrontos oriundo das disputas territoriais. Essa iniciativa é apoiada especialmente por Pequim, pois afasta a influência de países extra regionais em seu entorno estratégico. Mesmo que as negociações sejam dificultadas por diferentes entendimentos geográficos ou construção de infraestrutura militar nas ilhas (THAYER, 2018), o mecanismo permite o diálogo permanente entre as partes. Assim, qualquer escalada pode ser tratada, primeiramente, na esfera política-diplomática. Os esforços da ASEAN se expandem para a manutenção conjunta da segurança marítima no MSC. Por serem signatários da CNUDM, os países membros da Associação que são costeiros a esse mar possuem, além de direitos econômicos para exploração de riquezas, deveres para proteger

³² A tensão no Mar do Leste envolve China e Japão na disputa pelas ilhas Diaoyu/Senkaku, um território ocupado por Tóquio desde a guerra sino-japonesa de 1895 (CHINA, 2012b). O conflito tem apelo nacionalista, e recupera as memórias chinesas contra a ocupação japonesa na Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

o meio ambiente marinho e salvaguardar a vida humana, quando em perigo. Compreender o contexto econômico da região envolve mapear os elementos de segurança marítima e da navegação que se fazem presente – o que é relevante, uma vez que as disputas territoriais estatais ocorrem em meio a essas dinâmicas.

3.2 Economia e segurança

O MSC contém importantes rotas de comércio marítimo, especialmente quanto ao transporte de matéria prima energética, como óleo cru e gás natural (EIA, 2013). É o principal acesso para os portos e estaleiros da China, país cuja frota concentra o maior número de navios, sendo responsável por quase 10% da tonelagem total de embarcações existentes (UNCTAD, 2018b). Ainda segundo o documento, em termos de construção naval, chineses, japoneses e sul-coreanos responderam por mais de 90% das entregas de navios em 2017, o que torna a região asiática estratégica nesse setor industrial. Em 2016, mais de três trilhões de dólares do comércio internacional passaram pelo MSC, em forma de produtos exportados e importados por China, Coreia do Sul, Cingapura, Vietnã, Japão, entre outros – o que representou cerca de 20% do comércio global do ano em questão (CHINAPOWER, 2017). A China e o Japão são os países mais dependentes do MSC, embora o Brasil também se destaque, conforme mostra o quadro 3.

Quadro 3 – A importância do MSC para as 10 principais economias do mundo, em 2016

País	Participação do país no PIB mundial (em %)	Valor comercial transportado via MSC (em bilhões de dólares)
Estados Unidos	24,5	208
China	14,8	1.470
Japão	6,53	240
Alemanha	4,58	215
Reino Unido	3,46	124
França	3,26	83,5
Índia	2,99	189
Itália	2,45	70,5
Brasil	2,37	77,3
Canadá	2,02	21,8

Fonte: Adaptado de ChinaPower (2017).

Além de concentrar rotas de transporte marítimo, o MSC apresenta reservas de recursos naturais vivos e não vivos cujo aproveitamento é um dos motivos de conflito de interesses entre os Estados costeiros da região – principalmente China, Filipinas e Vietnã (AMTI/CSIS, 2018c). Utilizadas em larga escala no monitoramento das construções artificiais do MSC, imagens de satélites são comuns, também, entre cientistas naturais, a fim de mapear comportamento de ondas, temperatura e direção das correntes marinhas e profundidade do leito oceânico na região³³. Os conhecimentos físico-químicos e biológicos sobre o MSC subsidiam o reconhecimento de seus recursos vivos e não vivos, além de facilitar a garantia da segurança da navegação para o bom desempenho do transporte marítimo. A região é rica em recursos de pesca, óleo e gás, além de conectar canais de navegação e possuir potencial para exploração energética de fontes solar, termal e eólica (CHINA NANHAI, 2017a).

Em termos de hidrocarbonetos (óleo e gás), as estimativas variam significativamente, conforme quadro 4. Ainda que a estimativa, pela China, de 340 bilhões de barris de óleo e 72 trilhões de metros cúbicos de gás, fosse suficiente para atender a demanda do país durante décadas, os chineses atualmente não dependem da exploração dessas reservas para sua segurança energética. Essa se associa mais ao transporte marítimo, devido às importações via linhas de comunicação/rotas. Em 2016, por exemplo, a China consumiu mais de 4 bilhões de barris de óleo, dos quais apenas 35% foram produzidos domesticamente – o restante foi importado, o que demonstra a importância do mercado internacional para o suprimento energético do país (EXPORT.GOV, 2017). Com relação ao gás natural, nesse mesmo ano, a China consumiu 224 bilhões de metros cúbicos, sendo que sua produção doméstica correspondeu a 67% do volume total demandado (ibid.). Vietnã e Filipinas, porém, dependem do acesso aos recursos do MSC para atender a suas necessidades de energia (AMTI/CSIS, 2018c), uma vez que o mar em questão cobre boa parte das ZEEs desses países.

³³ Ver as pesquisas de Ho, Liu e Liu (2008); Hotta et. al. (2008); He et. al. (2014).

Quadro 4 – Estimativas de reservas de óleo e gás no MSC, entre 2010-2015

	Fonte	Ano	Óleo (BBL ³⁴)	Gás (TCM ³⁵)	Valor (10 ¹² US\$)
Estados Unidos	EIA ³⁶	2013	11,00	5,38	3,00
	USGS ³⁷	2010	22,00	8,21	5,10
	Total	2013	33,00	13,59	8,10
China	CIIS ³⁸	2015	213,67	58,00	41,85
	CNOOC ³⁹	2012	125,00	14,16	17,50
	Total	2015	338,67	72,16	59,35

Fonte: Adaptado de Corr (2018).

A atividade de pesca é outra fonte de riqueza para os países da região, embora a situação esteja grave. Apesar de o MSC ser um mar tropical rico em biodiversidade, a atividade comercial predatória está levando os estoques a níveis de colapso (FNI, 2017). Registros indicam a existência de mais de três mil espécies de peixes, sendo essa uma das cinco maiores zonas de pesca produtivas do mundo – uma situação ameaçada por sobrepesca e destruição de habitat marinho (CHEUNG; SUMAILA, 2015). A figura 17 mostra os níveis de pesca do MSC por cada país, indicando o nível de pescado reportado, enquanto a figura 18 aponta a evolução da situação dos estoques e sua crescente degradação.

³⁴ Sigla que significa bilhões de barris.

³⁵ Sigla que significa trilhões de metros cúbicos.

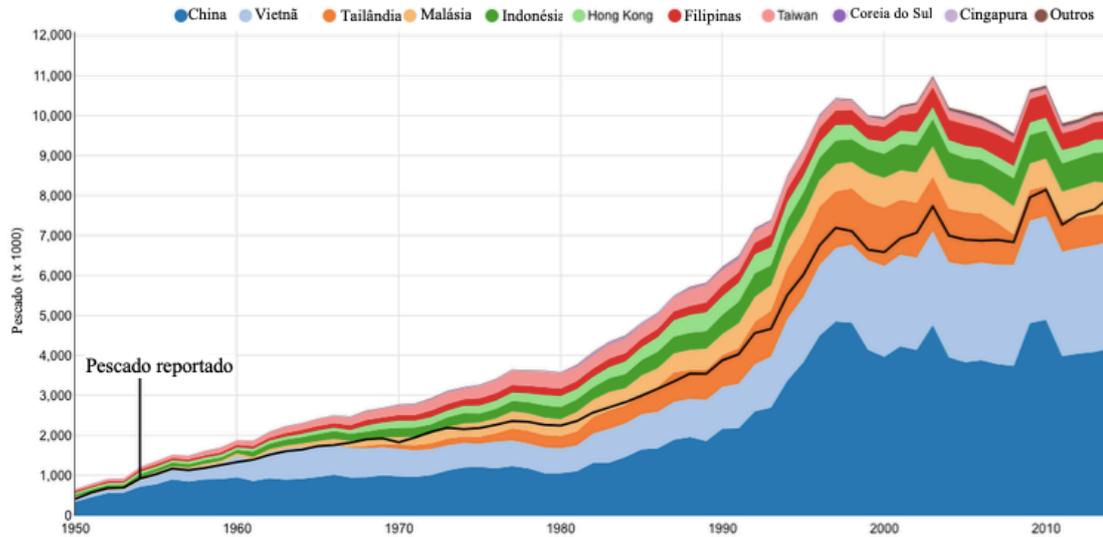
³⁶ Sigla para *Energy Information Administration*, agência do Departamento de Energia dos Estados Unidos.

³⁷ Sigla para *United States Geological Survey*, instituição de topografia dos Estados Unidos.

³⁸ Sigla para *China Institute of International Studies*, instituto de pesquisa do governo chinês.

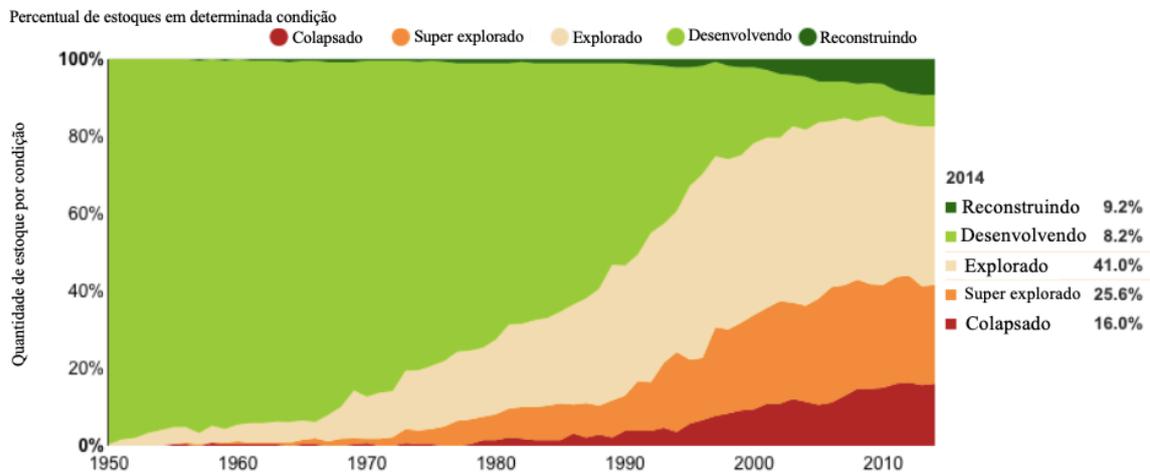
³⁹ Sigla para *China National Offshore Oil Corporation*, empresa estatal e petrolífera da China.

Figura 17 – Quantidade de pescado no MSC, por país



Fonte: Adaptado de Sea Around Us (2016a).

Figura 18 – Situação dos estoques de pesca no MSC⁴⁰



Fonte: Adaptado de Sea Around Us (2016b).

Devido às atividades econômicas desenvolvidas na área, o MSC depende dos esforços dos países em combater as ameaças à segurança marítima e prevenir contra riscos de acidentes,

⁴⁰ Os estoques são medidos pela biomassa de pesca capturada ao longo de três anos, sendo que a quantidade de estoques é definida a partir de uma série de tempo de uma determinada espécie, gênero ou família. Por exemplo, no ano de 2014, 9,2% dos estoques de determinada espécie estavam se reconstruindo, enquanto 8,2% de outra espécie estavam se desenvolvendo; 41%, de outra, sendo explorados; 25,6%, de outra, super explorados; e 16%, de outra, em estado de colapso.

garantindo a segurança da navegação⁴¹. Isso demonstra que a realidade do MSC comporta atividades de cooperação econômicas e políticas, em coexistência com tensões oriundas do comportamento dos Estados frente ao direito do mar. O caráter essencialmente transnacional das ameaças e dos riscos demanda a combinação de esforços entre países da região, que se unem para a manutenção da segurança no MSC.

O conceito de segurança marítima não é consenso na literatura, e avança de acordo com a securitização de novos temas da agenda internacional que possuem alguma relação com o ambiente marítimo (RAHMAN, 2009; BUEGER, 2015; GERMOND, 2015). A discussão abrange desde os eventos de salvaguarda, como busca e salvamento, passando por crimes transnacionais (como a pirataria e o terrorismo marítimo), até a prevenção e resolução de conflitos estatais (WU; ZOU, 2009). Assim, pode-se pensar em duas dimensões de segurança marítima no MSC, no que diz respeito aos tipos de ameaças. As ameaças tradicionais são, essencialmente, ligadas às delimitações territoriais entre os Estados reclamantes e à ingerência de potências extra regionais. No contexto das ameaças não tradicionais e dos crimes transnacionais, destacam-se pesca irregular, pirataria, terrorismo, contrabando de armas e drogas, além dos tópicos sobre segurança ambiental e humanitária, que abrangem a preservação do meio ambiente marinho e os fluxos migratórios. A acidificação dos oceanos e o aumento do nível do mar, oriundos do aquecimento global, são exemplos recentes que devem ser incluídos, especialmente considerando a posição das cidades litorâneas chinesas, onde se encontra os principais parques industriais e tecnológicos do país.

Wu e Zou (2009) destacam que a segurança marítima no MSC está indispensavelmente conectada com a dos Estreitos de Málaga e Cingapura, já que isso estabelece um ponto de estrangulamento (*chokepoint*) na passagem para o MSC. Assim, a China não pode prescindir da participação de países como Indonésia e Malásia, que possuem experiência no combate às ameaças que põem as linhas de comunicação marítima em risco. A estabilidade regional do MSC depende de uma coexistência estratégica entre os atores estatais (ERICKSON, 2009), que precisam ponderar entre comportamento defensivo e proativo nas questões do mar.

No âmbito da segurança da navegação, a prevenção de riscos e acidentes depende da implementação, pelos Estados costeiros, de tratados internacionais sobre o assunto. Os principais tratados marítimos aplicáveis para salvaguardar a segurança da navegação do MSC

⁴¹ Na língua inglesa, a expressão utilizada para “segurança marítima”, no sentido de atos intencionalmente maldosos, é “*maritime security*”. Para abranger eventos imprevistos que ocorrem no mar, ou seja, referentes ao termo “segurança da navegação”, usa-se “*maritime safety*”. A língua portuguesa utiliza a mesma expressão (“segurança”) para ambas as traduções – ainda que “*safety*” aproxime-se mais do sentido de “salvaguarda”. Para uma discussão mais profunda, ver Beirão (2014).

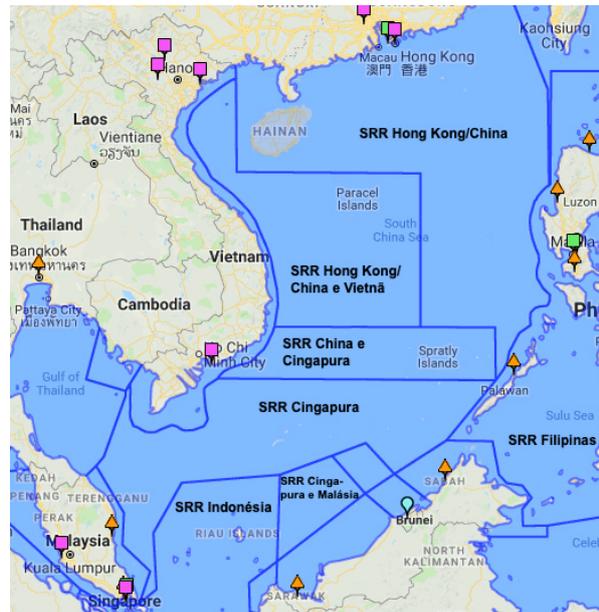
são: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (1974/1988), também chamada de SOLAS (do inglês, *Safety of Life at Sea*); a Convenção Internacional Sobre Busca e Salvamento Marítimo (1979), conhecida pela sigla SAR (do inglês, *Search And Rescue*); a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (1973/78), nomeada de MARPOL (do inglês, *Maritime Pollution*); e a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima (1988), chamada de SUA (do inglês, *Suppression of Unlawful Acts*).

Esses tratados são implementados no âmbito da Organização Marítima Internacional (em inglês, *International Maritime Organisation – IMO*), uma agência especializada da ONU responsável pela segurança e salvaguarda da navegação, além da prevenção de poluição marinha e atmosférica (IMO, 2019a). A IMO prevê, em suas normas, que os países façam o uso de instrumentos científicos e tecnológicos, os quais permitem identificar os navios e coibir a prática de ilícitos que estejam sob o escopo da Organização – destacam-se o Sistema de Identificação Automática (em inglês, *Automatic Identification System – AIS*) e o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios à Longa Distância (em inglês, *Long-Range Identification and Tracking – LRIT*). Ambas as ferramentas são exigidas pela Convenção da Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), e permitem acompanhar os movimentos de navios comerciais em trânsito no mar. Assim, é possível rastrear a posição dos navios e resgatá-los, no caso de acidentes ou emergências.

Tal resgate ocorre segundo as diretrizes das operações de busca e salvamento estabelecidas pela Convenção SAR, que determina planos coordenados entre os países costeiros responsáveis pelas 13 (treze) áreas delimitadas no tratado (em inglês, *Maritime Search and Rescue Regions – SRRs*). São os próprios Estados membros que definem a região pela qual são responsáveis, mediante acordo com as outras partes (IMO, 2019b). O MSC é coberto pela região de busca e salvamento do Noroeste Pacífico, e a sobreposição das SRRs indica a complexidade das definições de responsabilidade de cada país – problemática associada com as disputas por soberania territorial, conforme indicam as figuras 19 e 20⁴².

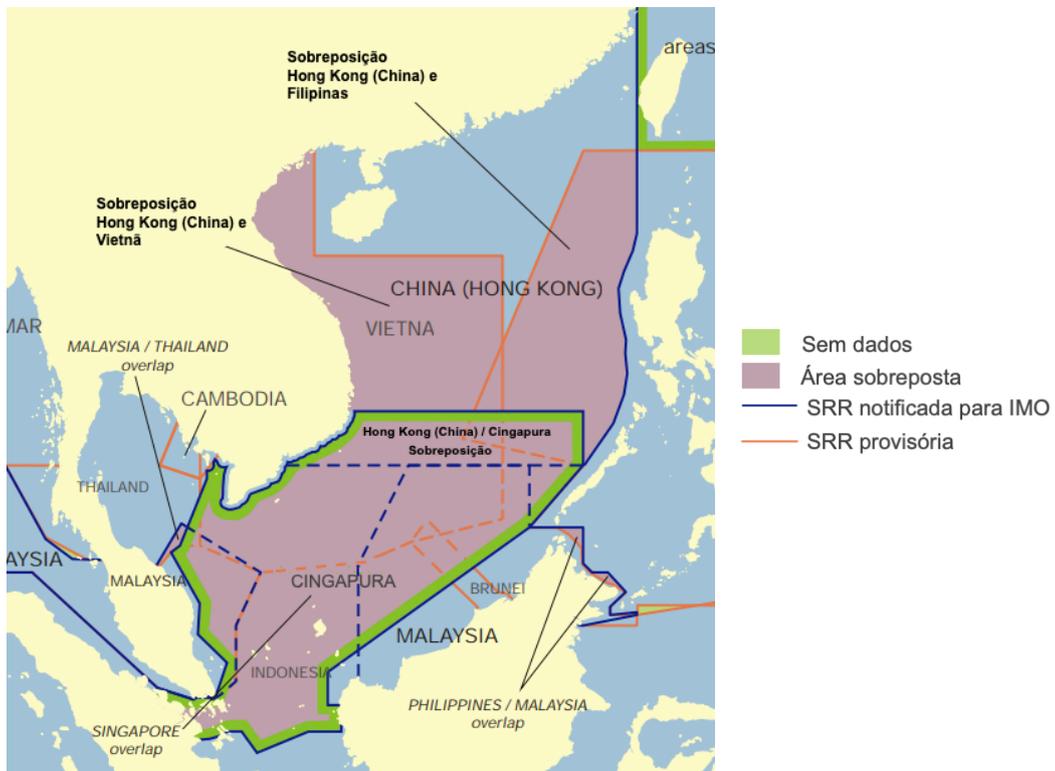
⁴² De acordo com a IMO (2017), os mapas das SRRs que integram o Plano Global SAR estão atualmente em revisão, ou seja, as informações disponíveis nas figuras devem ser consideradas em suas limitações e, na prática, estão desatualizadas. Sua utilização aqui é meramente ilustrativa.

Figura 19 – Áreas de busca e salvamento cobertas pelos países no MSC



Fonte: Adaptado de SRC (2019).

Figura 20 – Sobreposição das áreas de busca e salvamento no MSC



Fonte: Adaptado de DCO ([201?]).

Um ponto apontado por Xu (2009) é o nexo entre, de um lado, a cooperação antipirataria nos Estreitos de Málaca e no MSC, e, de outro, o escopo global do antiterrorismo.

Essa conexão integra as ações da Ásia-Pacífico às iniciativas dos Estados Unidos e da União Europeia no Chifre da África, atraindo para o MSC uma presença extra regional aos moldes do que ocorreu na costa da Somália com a Operação Atalanta – formalmente conhecida como Força Naval da União Europeia (em inglês, *European Union Naval Force* – EU NAVFOR).

Os temas de pirataria e terrorismo marítimo são analisados pela literatura da securitização, para a qual o mar é especialmente atraente a esse tipo de atividade, devido à sua vastidão e dificuldade regulatória (CHALK, 2008; BATTERSBY, 2014). Na Ásia, ressalta-se a atuação do grupo de terrorismo marítimo Abu Sayyaf Group (ASG), que atua duplamente no mar e em terra, realizando sequestro de pescadores e tripulantes de navios mercantes. O grupo se formou em 1991 e está ativo desde então – trata-se de uma organização islâmica separatista das Filipinas (STANFORD, 2015). O aumento do tráfego comercial marítimo atrai as atividades criminosas, que buscam formas de se financiar através do pagamento de regates.

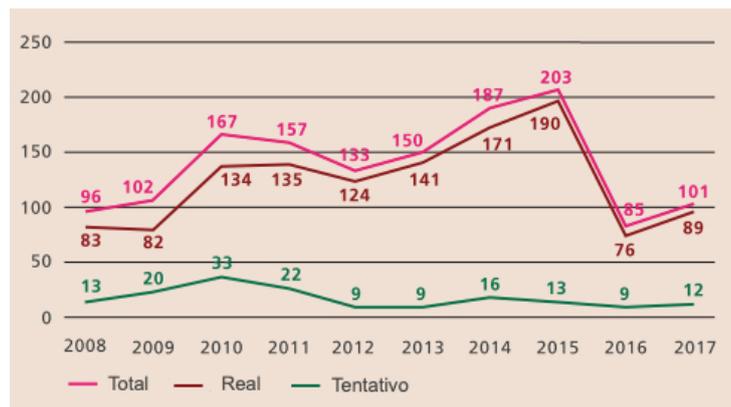
No Sudeste Asiático, os incidentes são registrados pela iniciativa ReCAAP (do inglês, *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*), cujo Centro de Compartilhamento de Informação estabelecido em 2006 auxilia no combate à pirataria e aos crimes de roubo armado no MSC e nas águas costeiras dos países. A figura 21 mostra o levantamento dos incidentes registrados pelo grupo entre 2013 e 2017 naquele mar, de acordo com a classificação dos incidentes (sendo a categoria 1 a de maior gravidade e, a 4, a de menor). Nesses cinco anos, foram contabilizados 726 incidentes na região asiática, entre reais e tentativos, sendo que houve uma considerável queda observada em 2016, conforme mostra a figura 22. Essa melhora pode ser atribuída às ações coordenadas de patrulha e vigilância pelos Estados litorâneos nos Estreitos de Málaca e Cingapura, além do comprometimento dos governos em combater o crime (RECAAP, [2017]; [2018b]).

Figura 21 – Incidentes no MSC (2013-2017)⁴³



Fonte: ReCAAP ([2018a]).

Figura 22 – Número de incidentes na Ásia (histórico 2008-2017)



Fonte: ReCAAP ([2018b]).

A perspectiva chinesa também considera os importantes aspectos de segurança marítima relacionados com o meio ambiente marinho, uma vez que o transporte marítimo e o fluxo de navios consistem em uma ameaça a esse ecossistema, devido à poluição (WU; ZOU, 2009). No escopo da legislação doméstica chinesa, ressaltam-se: a Lei de Proteção do Meio Ambiente Marinho (1982/1999); e as Regulações Concernentes à Prevenção de Poluição por Navios em Áreas de Mar (1983). Essa situação chama atenção para as questões relacionadas com a experiência de Pequim na preparação e resposta de contingência contra derramamento

⁴³ Para construção da figura, utilizou-se o mapa interativo do ReCAAP, para o período de 01 jan. 2013 a 31 dez. 2017, nas áreas de portos, ancoragens, mares e estreitos de Brunei, China, Hong Kong, Indonésia, Malásia, Filipinas, Cingapura e Vietnã, além das áreas marítimas específicas nos Estreitos de Málaca e Cingapura, Mar do Sul da China e Estreito de Karimata.

de óleo. A China é grande promotora de cooperação regional ao insistir em planos de ação que preparem os Estados contra os incidentes de poluição envolvendo navios (XU, 2009).

Assim, as questões não tradicionais de segurança marítima afetam o MSC em conjunto com os fatores tradicionais de disputas políticas e militares, tanto no que diz respeito aos conflitos dos países reclamantes quanto à crescente intervenção de potências externas (WU; ZOU, 2009). Portanto, os fatores tradicionais de segurança exercem um papel protagonista no desenho político da região, mas a importância dos fatores não tradicionais de segurança está crescendo, particularmente na ressurgência de pirataria no MSC e nos Estreitos de Málaca, de acordo com os autores. O MSC é, pois, uma região em que coexistem cooperação e conflito.

No âmbito da cooperação, citam-se os exemplos de: Declaração Conjunta de China e ASEAN para Cooperação em Questões Não Tradicionais de Segurança (2002); Memorando de Entendimento entre ASEAN e China para Cooperação em Questões Não Tradicionais de Segurança (2004); e Declaração do Fórum Regional da ASEAN para Fortalecimento da Coordenação e Cooperação em Busca e Salvamento Marítimo e Aeronáutico (2014).

Um dos pontos no âmbito da cooperação em segurança marítima que não está bem definido são as questões sobre operações cooperativas em áreas marítimas disputadas – e como o exercício de manutenção da lei (*law enforcement*) deve ser conduzido nesses casos (WU; ZHOU, 2009). Os autores prosseguem dizendo que um aspecto crucial da cooperação em segurança marítima no MSC é a definição da cooperação regional em áreas disputadas.

O aspecto tecnológico é especialmente importante para as atividades de cooperação no mar, e as tecnologias modernas e avançadas podem facilitar o trabalho em prol da segurança marítima no MSC (WU; ZHOU, 2009). A importância do compartilhamento de informações através de uma base de dados aberta e disponível aos Estados é exemplificada pelo trabalho do ReCAAP. Esses instrumentos permitem a criação de uma consciência situacional marítima, que está relacionada com sistemas de vigilância e agências de inteligência, podendo ser executada tanto por forças navais (militares) quanto civis.

Para Boraz (2009), Consciência Situacional Marítima (CSM)⁴⁴ tem a ver com comando, controle, comunicações, computadores, inteligência, vigilância e reconhecimento. CSM não envolve apenas ameaças transnacionais, mas também elementos de defesa estatal. Macedo Filho (2006) identifica dois módulos lógicos para o uso das ferramentas tecnológicas

⁴⁴ Na língua inglesa, é possível encontrar duas variedades para o conceito de CSM: *maritime domain awareness* e *maritime situational awareness*. A principal diferenciação na escolha das palavras está no escopo: a primeira expressão denota a consciência sobre um domínio específico, ou seja, uma área restrita, enquanto o segundo abrange a globalidade do conhecimento, que é também contextualizado.

de CSM, que são também englobados pela Doutrina Militar Naval (BRASIL, 2017): o primeiro, corresponde à segurança marítima; e, o segundo, à defesa nacional. No primeiro caso, as capacidades – sistemas de boias, redes de sensores meteorológicos, radares costeiros e sistemas de recepção de imagens de satélites – servem às tarefas de monitoramento do tráfego marítimo, da atividade pesqueira, do ambiente ecológico, e da situação meteorológica e oceanográfica. Assim, apoiam as atividades de navegação, pesca e controle ambiental, como no caso da detecção de sinais de vazamento de óleo no mar.

No segundo caso, o módulo – composto por rede de sistemas de radar, guerra eletrônica, hidroacústicos de vigilância submarina, navios, aeronaves e drones – auxilia no combate dos países contra outros atores estatais. As tarefas realizadas correspondem a coletar, integrar e interpretar informações, a fim de indicar alvos que sejam ameaças prioritárias (MACEDO FILHO, 2006). Uma rede robusta de inteligência, vigilância, reconhecimento e comunicação é, portanto, chave para operações tanto de guerra e quanto de policiamento.

O conceito de CSM surge em um contexto de mundo interdependente, interconectado e globalizado (COE CSW, 2015), que pressupõe a cooperação como fator determinante de sucesso para o aproveitamento dos dados coletados. Segundo o estudo, o compartilhamento de informações entre interessados (*stakeholders*) multinacionais, interministeriais e privados é o que permite conjugar visões diferentes sobre o cenário observado. Bueger e Senu (2016) relacionam o conhecimento dos oceanos com o avanço da ciência e tecnologia, apontando que o desenvolvimento de CSM possibilita uma boa governança do mar. Os autores problematizam a questão, lembrando que a capacidade de coletar e utilizar informação é uma fonte de poder, e que a construção de CSM não pode ser considerada no vácuo geopolítico de competição entre as potências. Daí a importância de se compreender a estratégia dos países, antes de avaliar as tecnologias utilizadas por eles, para determinado fim. No caso da China de Xi Jinping, isso significa analisar os princípios estratégicos de seu governo no MSC, os quais conduzem a escolha e aplicação das tecnologias de monitoramento e vigilância.

4 O PRIMEIRO GOVERNO XI JINPING

Este capítulo analisa o comportamento da China no MSC durante os cinco anos do primeiro governo de Xi Jinping (2013-2017), no que diz respeito aos elementos e à execução da estratégia marítima chinesa para esse mar. Discutem-se as relações entre estratégia e tecnologia no ambiente marítimo, a partir do ponto de vista da China e de seus críticos, focando a análise em período e espaço específicos. A estratégia marítima chinesa é, pois, uma projeção, no ambiente marítimo, da grande estratégia nacional da China, calcada em desenvolvimento econômico e social, e que instrumentaliza o mar em favor da modernização socialista do país.

A seção 3.1 apresenta os fundamentos estratégicos da atuação chinesa, descortinando continuidades, mudanças e especificidades do primeiro mandato de Xi. Dois conceitos trabalhados permitem entender o pensamento marítimo de Pequim: “potência marítima” e “direitos e interesses marítimos” – são expressões recorrentes no discurso oficial do país, que direcionam as políticas para os oceanos.

Identificam-se duas continuidades entre o governo de Xi e de seu antecessor, Hu Jintao: aquele mantém o trabalho para transformar a China em uma potência marítima, enquanto canaliza esforços para proteger os direitos e interesses marítimos chineses. As mudanças observadas entre os políticos são: a assertividade de Xi na política externa, que se expressa pela postura no MSC; e a busca pelo maior controle sobre as instituições marítimas, que impulsionou a reforma administrativa de 2013. Essa reforma consolidou atores e deu maior autonomia à guarda costeira, cujo papel na região é de policiamento.

Entre as especificidades implementadas por Xi, estão: a associação da estratégia marítima com o sonho chinês de grande revitalização da nação; a promoção da Rota Marítima da Seda do Século XXI – maior aposta do presidente; e a modernização das forças navais chinesas, que não alcança somente a aquisição de novos meios e equipamentos, mas também a atualização de doutrinas e diretrizes institucionais. A concretude do status da China como grande potência trouxe modificações gerais na sua política externa e forças militares, as quais foram refletidas nas diretrizes para o mar.

A seção 3.2 se concentra nos fatores tecnológicos que permitem a execução da estratégia marítima chinesa no MSC, cuja base é o controle e uso do mar – não em um sentido de comando, mas sim de gerenciamento⁴⁵. Exploram-se os significados dos termos “monitoramento e vigilância”, e listam-se os tipos de tecnologia utilizadas para esses fins. Os investimentos do

⁴⁵ A ideia de controle e comando é uma característica central da estratégia marítima das grandes potências.

país em seu programa espacial são especialmente relevantes, tendo a China lançado um alto número de satélites no período considerado.

Inteligência, conhecimento e informação compõem os requisitos para que se obtenha uma vigilância eficaz no cumprimento estratégico de presença permanente ao qual Pequim se propõe. Esses três elementos se associam ao acesso, à aquisição, ao tratamento, à análise e à interpretação de dados, com o objetivo de auxiliar no processo decisório de uma liderança política. Há a integração dos aspectos civis e militares, e entre os âmbitos político e científico – afinal, grande parte das tecnologias marítimas desenvolvidas e em desenvolvimento voltam-se para a economia do mar e a pesquisa das ciências naturais e biológicas. O monitoramento do MSC ocorre em prol de um conhecimento maior e utilitário sobre o mar, enquanto a vigilância dedica-se a identificar os desvios de padrão daqueles que atuam no mesmo mar.

4.1 Elementos estratégicos

Durante os cinco primeiros anos do governo do atual presidente Xi Jinping – do início de 2013 ao fim de 2017, portanto –, é possível identificar continuidades, mudanças e especificidades quanto à estratégia marítima de Pequim para o Mar do Sul da China, em relação ao histórico dos governos anteriores. Notam-se, também, os esforços realizados no que se refere ao monitoramento e à vigilância dessa região, ressaltando a importância dos investimentos e da aposta na tecnologia como instrumental estratégico. Xi assumiu como secretário geral do Partido Comunista Chinês durante o 18º Congresso Nacional (novembro de 2012), e foi reeleito no 19º Congresso (outubro de 2017). Seu mandato como presidente teve início em março de 2013, tendo sido renovado por mais cinco anos em março de 2018. Assim, espera-se que Xi permaneça como chefe de governo pelo menos até 2023⁴⁶. Simultaneamente, ele mantém o cargo de líder da Comissão Militar Central, órgão que coordena as Forças Armadas da China⁴⁷. A figura 23 resume a sequência desses eventos, no marco temporal assumido.

⁴⁶ A Assembleia Nacional Popular aprovou, na mesma ocasião, reforma constitucional que permite a Xi continuar na presidência da China após 2023, de forma vitalícia (AGÊNCIA BRASIL, 2018).

⁴⁷ Sobre as diferenças de estruturas políticas chinesas, entre Partido e Estado, ver Cuifen e Yongnian (2016).

Figura 23 – Linha do tempo do primeiro governo Xi Jinping



Fonte: elaboração própria.

No discurso de abertura do 18º Congresso, o então líder Hu Jintao destacou que a China deveria aprimorar suas capacidades, de forma a garantir seus *direitos e interesses marítimos*, transformando-se em uma *potência marítima* (CHINA, 2012a, tradução nossa)⁴⁸. Cinco anos depois, seguindo o mesmo rito, Xi Jinping destacou que, durante seu governo, a China fortaleceu o treinamento militar para a proteção de seus *direitos marítimos*. O presidente também garantiu que iria dar continuidade aos esforços para transformar a China num *país marítimo* (CHINA, 2017a, tradução nossa)⁴⁹. As expressões destacadas referenciam uma retórica recorrente das autoridades chinesas, que, por um lado, associa direito e interesse, e, por outro, reforça a ideia de uma nação voltada para o mar. Além disso, é possível identificar a missão deixada por Hu (“a China deveria aprimorar”), herdada e cumprida por Xi (“a China fortaleceu”), que, através de investimentos na modernização do Exército de Libertação Popular (em inglês, *People’s Liberation Army* – PLA), com ênfase para as forças navais, aprimorou as capacidades de atuação chinesa nos oceanos.

A expressão “potência marítima”⁵⁰, discutida no capítulo 1, é analisada por Tobin (2018), a partir de documentos e posicionamentos oficiais chineses, inserindo esse conceito no pensamento estratégico e histórico de Pequim. A autora mostra que a ideia de transformar a China em uma nação fortificada *pelo mar e para o mar*⁵¹ não é recente: sua gênese acompanha

⁴⁸ *We should enhance our capacity for exploiting marine resources, develop the marine economy, protect the marine ecological environment, resolutely safeguard China's maritime rights and interests, and build China into a maritime power.* (Texto original em inglês).

⁴⁹ *We have strengthened military training and war preparedness, and undertaken major missions related to the protection of maritime rights. (...) We will pursue coordinated land and marine development, and step up efforts to build China into a strong maritime country.* (Texto original em inglês).

⁵⁰ Apesar de a tradução em inglês das referências dos discursos usar dois termos diferentes – *maritime power* (potência/poder marítimo) e *maritime country* (país/nação marítima), as falas originais de ambos os presidentes usam os mesmos caracteres: Hǎi (海); Yáng (洋); Qiáng (强); e Guó (国), que, em tradução livre, significam, respectivamente: “mar”; “oceano”; “forte”; e “reino/país” – assim, tem-se: um país forte nos mares e oceanos.

⁵¹ *Pelo mar* significa um país cujo crescimento econômico possui contribuições relevantes das indústrias e dos setores marítimos, como: exploração/exploração de recursos minerais (óleo e gás); pesca; construção naval;

a evolução da República Popular desde os primeiros anos. Foi nos anos 1980, porém, que o país vivenciou um despertar marítimo, associado com as movimentações no plano internacional – especialmente a partir da adoção da CNUDM, em 1982. Até hoje, a estratégia marítima chinesa possui o objetivo de alcançar e, mesmo ultrapassar, a curva dos avanços legais discutidos em fóruns internacionais, de forma que o país seja formulador, e não apenas seguidor, de políticas para o oceano – capturando os benefícios associados com essa posição.

A definição mais direta do termo é apresentada pelo diretor da então Administração Estatal Oceânica da China (SOA), Liu Cigui: “uma ‘potência marítima’ é um país que possui grande força abrangente em termos de desenvolvimento, uso, proteção, gestão, e controle dos mares” (CIGUI apud JUN’ICHI, 2014, p. 2, tradução nossa)⁵². Outros autores citam a fala de Liu para explicitar o pensamento que se consolida no núcleo decisório chinês (KARDON, 2015; ERICKSON, 2016; MARTINSON, 2018; TOBIN, 2018). Tobin (2018) ressalta que o termo “controle” utilizado por Liu possui um caráter mais geral, de conotação administrativa e gerencial, não sendo o mesmo que os estrategistas navais chineses usam em referência ao conceito militar ocidental de controle (ou comando) dos mares. A fala de Liu refere-se a “controle dos mares” no contexto administrativo utilizando os caracteres Guǎn Kòng (管控), enquanto a expressão “controle dos mares” no sentido militar usa os caracteres Zhì Hǎi Quán (制海权). Similarmente, Martinson (2015) aborda o entendimento de “gestão estratégica do mar” do novo conceito apresentado por Xi Jinping no tratamento do Mar do Sul da China, destacando a base administrativa de gerenciamento. Os caracteres para o termo em chinês referente a essa gestão são Jīng (经); Lüè (略); Hǎi (海); e Yáng (洋) – que, em tradução livre, significam, respectivamente: administrar; estratégia; mar; e oceano – logo: administração estratégica dos mares e oceanos.

A noção de potência marítima aborda dois aspectos: um que orienta o desenvolvimento econômico sustentável do país; e, outro, relacionado com a proteção e a segurança da soberania nacional. A expansão da economia marítima e a defesa dos direitos e interesses marítimos podem, na verdade, ser vistos como prioridades contraditórias na estratégia marítima chinesa, e um dos objetivos do governo de Xi Jinping é equilibrá-las (TOBIN, 2018). Na condução da

transporte marítimo; turismo; entre outros. *Para o mar* associa a ideia de uma nação que projete poder nesse ambiente, seja através de suas forças militares (marinha de guerra) ou civis (agências reguladoras, guarda costeira e marinha mercante). A projeção de poder no mar pode ocorrer, também, a partir da construção de infraestrutura marítima em outros países (portos ou bases navais).

⁵² A ‘maritime power’ is a country that has great comprehensive strength in terms of the development, use, protection, management, and control of the seas. (Texto original em inglês).

política externa, o primeiro exige maior abertura, cooperação com países vizinhos e uma aposta em *soft power* – um perfil mais associado com as partes civis; o segundo, por sua vez, implica a coerção e a demonstração (ou mesmo o uso) da força, e a preferência pelo *hard power* – o que agrada as representações militares. Essa dualidade é um aspecto visível e inerente a discursos e ações de Pequim no MSC, embora na prática a expansão econômica, e não a proteção de direitos e interesses, seja a preocupação fundamental da estratégia marítima chinesa (ibid.).

A atenção com a expansão econômica é ratificada pelo peso dado à Iniciativa Cinturão e Rota, uma das assinaturas da política externa de Xi Jinping, cujo componente marítimo é a Rota Marítima da Seda do Século XXI. Nesse aspecto, destaca-se a prioridade de Pequim em cooperar nas áreas de segurança marítima e governança, a fim de fortalecer a colaboração com outros países nas atividades de busca e salvamento, segurança da navegação, cumprimento da lei, e resposta a desastres naturais. A construção de bases de cooperação no escopo de uma “Parceria Azul”, ou seja, com foco em programas voltados para os assuntos do mar, poderia facilitar a coordenação de políticas e mecanismos de diálogo (CHINA, 2017b). Tobin (2018), por sua vez, enxerga com desconfiança a disponibilidade de Pequim em assumir projetos que retratem o país em um papel positivo e estabilizador. Isso é visto nas iniciativas voltadas à preservação ambiental que, na percepção chinesa, servem ao bem público e oferecem benefícios para a navegação sustentável na região, mas que, no fim, podem apenas ser uma estratégia de persuasão para que os demais Estados reclamantes de território assumam a “gestão consumada” das águas pelo país mais forte. Assim, a duplicidade de posturas demonstradas pela China no MSC pode ser entendida como uma qualidade própria da política externa de Pequim, ou uma contradição que enfraquece seus jogos estratégicos.

Para Bharadwaj (2017), a existência de duas vertentes na estratégia marítima chinesa no MSC – uma de militarização e outra de negociação – não é acidental. Essa face dupla se relaciona com a discussão iniciada no capítulo 1, em que, por um lado, o histórico de invasões estrangeiras mostrou a necessidade de os chineses investirem materialmente na defesa de seu território. Por outro lado, a escolha de desenvolvimento pelo comércio, em uma ordem internacional normativa, exige que Pequim se adeque e utilize as premissas de negociação das instituições. A combinação entre o *hard power* e o *soft power* ampara o objetivo principal da China, que, para o autor, consiste em dominar as águas do mar, estabelecendo sua hegemonia na região. Nie (2016) entende a questão como um dilema político do líder chinês que, em vez de equilibrar os objetivos (expansão econômica e defesa de interesses), tem alternado comportamentos assertivos e flexíveis. Na sua interpretação, porém, a personalidade ambiciosa de Xi na cena diplomática leva a crer que a cooperação da nova Rota Marítima deve sobrepujar

os eventos agressivos contra os vizinhos. É mais interessante para a China manter a estabilidade – mesmo que tensionada – da região, afastando a possibilidade de interferência de países externos, como Estados Unidos, Austrália, Índia e Japão⁵³. Baohui (2014) concorda, ao reconhecer que Xi demonstrou habilidade em seguir uma diplomacia cautelosa, flexível, realista e pragmática nas relações com seus vizinhos e com os Estados Unidos.

Um ponto de estremecimento, porém, e que expressa a insatisfação chinesa com a intervenção de terceiros no MSC, são as chamadas “operações de liberdade de navegação” (em inglês, *Freedom Of Navigation Operations* – FONOPs), das quais os Estados Unidos são os principais defensores e protagonistas. Essas operações ocorrem no escopo do Programa de Liberdade de Navegação do Departamento de Defesa estadunidense⁵⁴, e consistem na manifestação deliberada da Marinha desse país em determinada área territorialmente contestada (FREUND, 2017). Forças navais realizam ações que consideram legais no escopo da CNUDM, como passagem inocente em mar territorial de ilhas reclamadas pela China, projetando-se nas águas do MSC como um Estado protetor das normas internacionais.

A assertividade chinesa advém, por um lado, da resposta contundente às interferências externas, e às FONOPs estadunidenses, que Pequim considera como violações de sua soberania. Por outro lado, a militarização das ilhas artificialmente construídas pelos chineses, a partir da colocação de estruturas de defesa e combate em áreas de acesso restrito, demonstram o fator de coerção esperado. A combinação desses postos com a demonstração de assimetria de poder naval chinês em relação a seus vizinhos completa um ciclo de assertividade não antes visto na política externa do país. Baohui (2014) opina que Xi demonstrou uma forte inclinação à abordagem do realismo ofensivo, abordado no capítulo 1, na sua busca por reconduzir a China ao topo da hierarquia de poder global, enfatizando o papel da força militar nessa ascensão.

Além do comportamento dual, que vincula assertividade e flexibilidade, outra imagem enraizada com o conceito de “potência marítima” é a de que, para alcançar tal status, é

⁵³ Estes quatro países formam um grupo conhecido como QUAD (sigla do inglês *Quadrilateral Security Dialogue*, que significa, em tradução livre, Diálogo Quadrilateral de Segurança). São quatro nações democráticas e marítimas que se juntaram, em 2007, buscando um fortalecimento mútuo, com base em valores e interesses comuns. Dez anos depois, a expansão naval chinesa reativou a iniciativa, em conjunto com o conceito de “Indo-Pacífico” criado pelos Estados Unidos em substituição à ideia de Ásia-Pacífico, ainda preferida por Pequim (CASTRO, 2018). Assim, a Índia é inserida como ator fundamental e competidor estratégico dos chineses, reformulando concepções geopolíticas para essa região do globo, especialmente devido à sua posição geográfica e às suas disputas territoriais históricas com Pequim.

⁵⁴ O governo dos Estados Unidos mantém disponíveis os relatórios anuais das reivindicações operacionais das FONOPs, listando as contestações associadas com cada país (DOD, [2017]). A identificação da quantidade de operações realizadas no MSC só é possível, entretanto, a partir do relatório de 2017, que cobre o período de 01 de outubro de 2016 a 30 de setembro de 2017, e no qual constam cinco FONOPs. Nota-se a presença do Brasil no relatório anual de 2016, por exigir consentimento para a realização de exercícios e manobras militares na ZEE – em contrariedade com o princípio da CNUDM.

necessário utilizar todos os instrumentos estatais disponíveis (diplomáticos, jurídicos, econômicos, militares), pois as aspirações de Pequim a se tornar uma potência marítima são precedidas pelos interesses chineses em manter a segurança nacional e o desenvolvimento econômico. Isso significa que o uso do poder marítimo deve ser feito, também, em tempos de paz – atributo favorecido pelo pensamento estratégico de Xi Jinping e que explica sua busca ativa e sistemática pelo domínio dos mares, especialmente nas águas do MSC (MARTINSON, 2015). Na prática, isso significa o enquadramento das políticas marítimas em uma estratégia nacional abrangente, que agrega os esforços de múltiplos departamentos, agências e serviços.

Nesse sentido, os primeiros movimentos de Xi foram os de ampliar e esclarecer as conexões entre o conceito de potência marítima e os objetivos estratégicos da China, elucidando que o poder marítimo é, ao mesmo tempo, condição e consequência da ascensão chinesa. Assim, o presidente relacionou diretamente a condição de a China se tornar uma potência marítima com o sonho chinês de grande revitalização da nação⁵⁵ (HUANG, 2016; TOBIN, 2018).

Na visão de Baohui (2014), o chamado de Xi para a realização do sonho chinês prioriza a criação de um poder militar capaz de suportar os avanços econômicos do país, em que a principal ferramenta de *hard power* no domínio marítimo é a Marinha (PLAN) (TOBIN, 2018). Jun'ichi (2014) concorda, pois considera que os apelos de Xi ao sentimento nacional do povo chinês se refletem nas expressões citadas – “sonho chinês” e “grande revitalização da nação” – ideais que indicam continuidade nas pretensões da China em reclamar assertivamente seus direitos e interesses marítimos. A materialização desse pensamento é visível na rápida expansão armamentista da Marinha, cuja atuação está se estendendo globalmente para além das primeira e segunda cadeias de ilhas (indicadas nas figuras 24 e 25). Essa noção geográfica presente na estratégia naval chinesa se relaciona com a antecipação do cerco inimigo, pois as cadeias funcionam como barreiras protetivas na resistência ao agressor; se ocupadas por ele, podem ser usadas como pontos de ataque ao território continental da RPC (YOSHIHARA, 2012).

⁵⁵ O “sonho chinês de revitalização da nação” possui dois objetivos associados com marcos históricos do PCCh, relativos aos seus centenários. O primeiro corresponde à fundação do Partido em 1921 e, o segundo, à criação da RPC em 1949. A meta do primeiro centenário é construir uma sociedade modestamente confortável em todos os aspectos até 2020, e, a do segundo, transformar a China em um país socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado e harmonioso até 2049 (XI JINPING, 2014).

Figura 24 – Cadeias de ilhas (Estados Unidos) **Figura 25 – Cadeias de ilhas (China)**



Fonte: Adaptado de Yoshihara (2012, p. 295).



Fonte: Ibid.

As atividades da China no MSC, por exemplo, são apenas uma faceta dessa estratégia maior, em que estão inclusas as questões de segurança. Para Pequim, a atuação da PLAN deve ser complementada com a da Guarda Costeira (CCG) e a das milícias, levando em conta o papel de outros agentes responsáveis por aspectos ambientais, políticos, diplomáticos, culturais, legais, científicos e econômicos. Daí o argumento de Yoshihara (2012) considerar que os interesses de segurança nacional, na verdade, são vistos como derivados dos interesses econômicos e políticos. As milícias compõem as forças armadas da China, em conjunto com o PLA e a Força Policial Popular Armada (em inglês, *People's Armed Police Force* – PAPF) (CHINA, 2013). No ambiente marítimo, são chamadas de “terceira força do mar” (ERICKSON, 2018) e agem coercitivamente (DOD, 2018). A CCG, por sua vez, é simbolizada pela cor de seus navios, sendo conhecida como “frota branca”, enquanto os navios cinzentos da PLAN compõem a “frota cinza”. A diferenciação de cor possui um propósito, pois a abordagem pela CCG é considerada mais branda, enquanto a atuação da PLAN eleva os níveis de tensão.

Uma ação fundamental para entrosar os diferentes atores institucionais que elaboram e executam as políticas marítimas na China, seguindo as diretrizes estratégicas da liderança, foi a reforma administrativa ocorrida em 2013. Os movimentos não foram uma surpresa, tendo em vista o histórico do presidente com os temas do mar. Antes mesmo de assumir como secretário geral do Partido, Xi Jinping foi nomeado diretor do Grupo de Pequena Liderança em Direitos e Interesses Marítimos (*Maritime Rights and Interests Leading Small Group*), estabelecido por Pequim em 2012. Tratava-se de um corpo de coordenação informal, com representações de

diversos ministérios, incluindo os militares (TOBIN, 2018). E após assumir a presidência da China, Xi estabeleceu um novo Conselho de Segurança Nacional, baseado no modelo dos Estados Unidos (*U.S. National Security Council*). Ele se autoneomeou líder da estrutura, fortalecendo seu controle pessoal sobre os militares, as forças domésticas de segurança, as agências de propaganda e as decisões de política externa. As reformas que fez nos órgãos do Partido concederam a Xi um poder sem paralelos na história recente da China, após o regime de Mao Zedong (CUIFEN; YONGNIAN, 2016).

A reforma de 2013 visou a eliminar os obstáculos domésticos na elaboração, coordenação e execução das políticas marítimas chinesas, buscando, entre outros: corrigir mecanismos falhos de articulação burocrática; reforçar a necessidade de unificação e alinhamento dos níveis superiores; e desvendar um regime jurídico incompleto (TOBIN, 2018). A efetiva administração dos territórios marinhos da China dependia, pois, do diálogo e da integração entre diferentes entes que compunham a autoridade marítima do país⁵⁶. Essa autoridade era formada por cinco agências de aplicação da lei, também conhecidas pela alcunha de “cinco dragões”⁵⁷ (GOLDSTEIN, 2010; MORRIS, 2013; JUN’ICHI, 2014; HUANG, 2016).

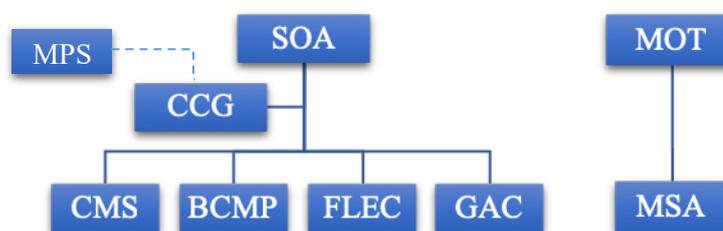
Em março de 2013, o governo chinês fortaleceu o papel da SOA, uma entidade civil do Ministério de Terra e Recursos Naturais, fundindo, sob ela, quatro dos dragões (exceto a Administração de Salvaguarda Marítima, que permaneceu com o Ministério de Transportes). Nessa estrutura, a Guarda Costeira, também chamada de Escritório da Polícia Marítima (*China Maritime Police Bureau*) seria parte da nova SOA (HUANG, 2016), estando acima dos dragões domados (ver figura 26). Porém, como respondia historicamente ao Ministério de Segurança Pública, a CCG estava no centro de uma disputa de autoridade entre duas lideranças administrativas, o que afetava suas operações (HONG, 2015)⁵⁸.

⁵⁶ O entendimento de “autoridade marítima” é aquele dado pela Lei Complementar 99/1997, que faz essa designação ao Comandante da Marinha do Brasil (MB), a fim de que implemente e fiscalize “o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual” (BRASIL, 1999). Cabe à MB, também, “contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar” (ibid.). No caso da China, essa autoridade era fragmentada em cinco agências reguladoras, e dezenas de entes administrativos estavam envolvidos na concepção das políticas oceânicas – Jun’ichi (2014, p. 17-18) apresenta quadro com principais atores e suas respectivas funções.

⁵⁷ As agências/dragões eram: (1) a Vigilância Marítima Chinesa (CMS), da SOA; (2) o Comando de Cumprimento da Lei de Pesca (*Fisheries Law Enforcement Command – FLEC*), do Ministério de Agricultura; (3) a Administração de Salvaguarda Marítima (*Maritime Safety Administration – MSA*), do Ministério de Transportes (*Ministry of Transportation – MOT*); (4) a Polícia Marítima de Controle de Fronteiras (*Border Control Maritime Police – BCMP*), uma filial da Polícia Popular Armada, pertencente ao Ministério de Segurança Pública (*Ministry of Public Security – MPS*); e (5) o Serviço Anti-Contrabando, da Administração Geral da Alfândega (*General Administration of Customs – GAC*) (HUANG, 2016).

⁵⁸ Em 2018, a CCG passou de vez para o comando da Comissão Militar Central, ao ser planificada sob uma polícia marinha na responsabilidade da PAPF, formalizando seu status de agente militar. A própria SOA foi

Figura 26 – Reforma administrativa marítima de 2013: “domando” os dragões



Fonte: Adaptado de Hong (2015).

As mudanças propostas por Xi Jinping, visando ao maior controle da liderança central do Partido sobre os diferentes institutos que definiam e executavam o arcabouço normativo voltado para o mar, foram uma resposta à complexidade do sistema político chinês. O fracionamento do processo decisório advinha da sobreposição de relações entre autoridades centrais, provinciais e interministeriais (HUANG, 2016), do Partido e do governo, além dos diferentes grupos de interesse que compunham a burocracia chinesa – como empresários, militares, intelectuais e membros do das províncias.

Em consonância com as finalidades do processo de reforma, as ações voltadas para o mar, no governo de Xi, contribuem para a finalidade estratégica de se estar, permanentemente, presente e no controle da região marítima: desde a exploração econômica, até a proteção do meio ambiente marinho e, mais objetivamente, a defesa das “fronteiras” oceânicas. Martinson (2015) ressalta a necessidade de um alto nível de consciência do domínio marítimo a fim de que a “ordem administrativa” seja imposta proativamente nas águas jurisdicionais e soberanas reclamadas. Daí a importância dos programas de reclamação de ilhas, por parte da China, para assegurar a presença da PLAN, caracterizando-os como esforços na busca pela gestão estratégica do Mar do Sul da China. Ao manter postos de permanência e observação na área, Pequim reafirma sua posição oficial de que a região pertence ao território soberano chinês e, portanto, é direito do país estar fisicamente ali.

A percepção de direito se relaciona com o outro termo destacado anteriormente nos discursos das lideranças chinesas e que faz parte do arcabouço conceitual de Pequim.

extinta, de forma que suas atividades foram redistribuídas entre diferentes ministérios (MAREX, 2018). Essas mudanças são recentes, resultantes do segundo mandato de Xi Jinping, não estando no escopo da pesquisa. Para informações gerais, ver Chun (2018) e Lei (2018).

Atualmente em expansão, a expressão “direitos e interesses marítimos”⁵⁹ é central para a estratégia marítima chinesa e foi introduzida no léxico nacional em 1992, com a promulgação da Lei da República Popular da China sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua (RAHMAN, 2003; TOBIN, 2018). A construção é costumeiramente utilizada em documentos oficiais do governo chinês, e em torno de tal fraseologia se consolidou um alicerce de significado retórico que conduz a política externa de Pequim.

Jun’ichi (2014) atribui-lhe três aspectos: político, econômico e securitário, sendo possível trabalhar com eles simultânea e coincidentemente. Por sua vez, McDevitt (2016) aponta a conexão estabelecida entre as atividades marítimas – funcionais e ideológicas – com as autoridades legais domésticas, partícipes dos esforços práticos na transformação da China em uma potência marítima. Associa-se logicamente a ideia de “se quero, logo posso”. Promover tal noção entre as entidades reguladoras nacionais gera um impulso pela busca do aperfeiçoamento legal e administrativo que, ao mesmo tempo, implementa e justifica suas ações em águas disputadas. O discurso oficial de Pequim torna-se fonte de autoridade em cada ato de afirmação legal, jurisdicional e pelo controle físico de determinada região marítima.

Nesse contexto, reforça-se o conceito de “controle efetivo”, associado à capacidade de o ator estatal estabelecer o cumprimento da lei (*law enforcement*) nas áreas que considera estar sob sua jurisdição (JUN’ICHI, 2014). A fim de que ocorra, o controle depende da cooperação de atividades entre as instituições marítima que fiscalizam a execução das leis, incluindo a transferência de meios e capacidades navais. No desenvolvimento e aquisição desses meios e capacidades, a China tem dado forte ênfase à inovação científica e tecnológica, especialmente como impulso à criação de tecnologias endógenas (TOBIN, 2018). De acordo com a autora, a transformação do país em potência inovadora auxilia no desenvolvimento de tecnologias

⁵⁹ Enquanto a tradução em inglês do discurso de Hu referencia a expressão completa (“*maritime rights and interests*”), a de Xi cita apenas parte dela (“*maritime rights*”), e o original em chinês utiliza caracteres diferentes para ambas as falas. No caso de Hu, cita-se Quán (权) e Yì (益), cuja composição indica a integração entre o primeiro e o último caractere de dois conjuntos: Quán (权) e Lì (利) – traduzidos para “direitos” – mais Lì (利) e Yì (益) – que significam “interesses”. Nesse caso, o caractere Lì (利) se repete em ambos os conjuntos, sendo comprimido e não aparecendo no termo final. A expressão completa a que Hu se refere é: Hǎi (海) – mar; Yáng (洋) – oceano; Quán (权) – direitos; e Yì (益) – interesses; portanto, “direitos e interesses nos mares e oceanos”. Kardon (2015) ressalta que essa compressão entre o conceito legal de “direitos” e o conceito político de “interesses” não é acidental, pois o primeiro cria a ideia de propriedade e competência jurisdicional para o Estado, enquanto o segundo anuncia objetivos a serem cumpridos pelos atores que representam esse mesmo Estado. No caso do discurso de Xi, a expressão em chinês aparece acompanhada do verbo de ação (equivalente a “*maritime rights protection*”), utilizando os caracteres: Hǎi (海); Shàng (上); Wéi (维); e Quán (权), que, em tradução livre, significam, respectivamente: mar; em; preservar; direito – logo, “preservar os direitos no mar”. Esta expressão estaria menos associada com a relação subjetiva entre direito e política, e mais com a ação objetiva das forças de cumprimento da lei para defender o posicionamento da China nas disputas marítimas (MARTINSON, 2016).

marítimas de uso duplo, que viabilizem tanto operações militares quanto civis, e reforcem, no fim, a condição do poder marítimo chinês.

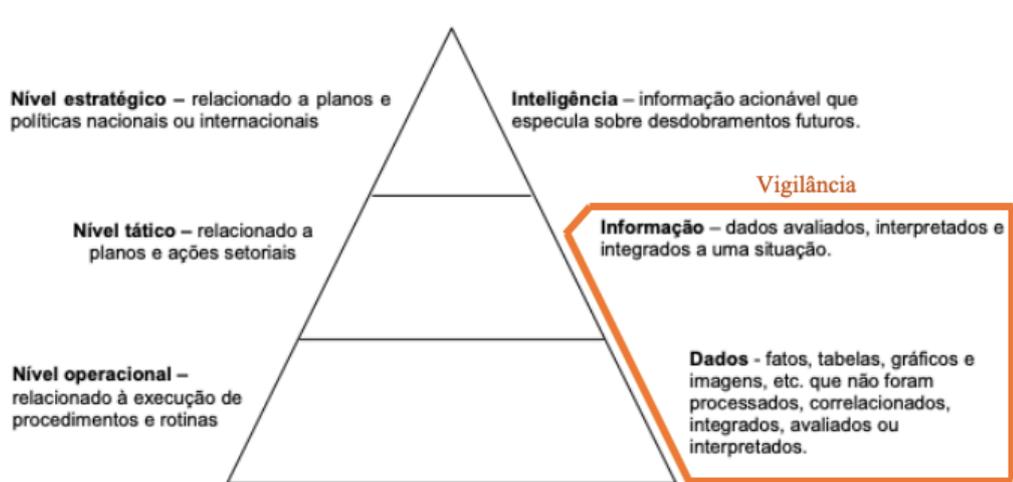
4.2 Tecnologia de vigilância

O controle estratégico e efetivo do MSC por parte das autoridades chinesas está relacionado com sua capacidade de se manter vigilante acerca dos acontecimentos na região. Atividades que permitam o monitoramento constante do espaço reforçam elementos da estratégia marítima de Pequim associados com a ideia de presença permanente. No primeiro governo de Xi, a China investiu e promulgou políticas de apoio a indústrias cujos recursos tecnológicos fossem voltados para a execução de seus objetivos. Considerando o aspecto abrangente de sua estratégia marítima, as escolhas chinesas incluíram desde o fortalecimento do setor espacial (GOSWAMI, 2018) e das patrulhas oceânicas (CHUBB, 2019), até o uso de drones aéreos (KANIA; ALLEN, 2016) e subaquáticos (CHANDRAN, 2017), e a instalação de radares nas ilhas ocupadas (AMTI/CSIS, 2018f).

Todos esses instrumentos servem ao processo de aquisição de informação, associado aos termos “vigilância” e “monitoramento”. Ainda que ambos estejam no conjunto semântico de inteligência e relacionados com a obtenção de dados audiovisuais, há diferenças. Nas Forças Armadas brasileiras, vigilância consiste em um ato combinado de detecção, registro e informação acerca de qualquer anormalidade observada (MD, 2015)⁶⁰. Vigilância pode ser entendida, também, como uma técnica especializada, oriunda da atividade operacional de inteligência (FERNANDES, 2006). O autor propõe que o conhecimento produzido pela vigilância é informacional, ou seja, alcança até o nível tático, a partir do qual a inteligência transforma as informações em recursos estratégicos de alto nível. Na pirâmide hierárquica que relaciona o nível de decisão à categoria de conhecimento gerado, a vigilância corresponde à base e ao centro, conforme indica a figura 27.

⁶⁰ O glossário não define monitoramento, mas possui dois termos com o mesmo radical: “monitoração” e “monitoragem” (MD, 2015, p. 175), sendo que ambos se referem ao rastreamento de sintonias em que haja transmissão de dados, ou seja, trata-se de uma ação objetiva para aquisição de informação.

Figura 27 – Hierarquia de nível de decisão por conhecimento associado



Fonte: Adaptado de Fernandes (2006, p. 16).

Integrada à identificação e classificação de movimentos, a atividade de vigilância possibilita o controle de um espaço – seja terrestre, aéreo ou marítimo (MD, 2015), ou seja, constitui uma prática diligente e dinâmica, em determinada situação de interesse previamente selecionada. Diversamente, o monitoramento está associado à “observação sistemática do espaço, de áreas da superfície do mar e subaquáticas” (BRASIL, 2014)⁶¹. Trata-se, portanto, de uma função passiva e permanente, que registra “lugares, pessoas ou coisas por meios visuais, acústicos, eletrônicos, fotográficos, entre outros” (ibid.), cuja atenção se concentra no desvio de padrões, quando ocorre. O exercício de monitoramento integra, pois, a atividade de vigilância, a qual passará a ser primordialmente tratada neste texto.

No âmbito da vigilância marítima, os recursos estão associados ao conjunto das capacidades nos domínios espacial, aéreo, marítimo de superfície, marítimo de sub-superfície⁶², e terrestre – havendo a possibilidade do emprego de sistemas não tripulados (BARRETO, 2014). Para grandes espaços marítimos, há a prevalência dos meios espaciais e aéreos durante as primeiras fases de detecção, localização e monitoramento. O autor informa que os meios de superfície são utilizados de forma complementar, quando há necessidade de intervir – assim, as capacidades de patrulhamento marítimo se combinam com as de vigilância.

⁶¹ Ressalta-se que a Doutrina Básica da Marinha (EMA-305) citada não apresenta uma definição para o termo “vigilância”, mas correlaciona as noções de monitoramento e controle (BRASIL, 2014, p. 14). Sua atualização normativa, a Doutrina Militar Naval (DMN) mantém a correlação feita anteriormente, e supõe a vigilância como uma atividade da consciência situacional marítima (BRASIL, 2017). Usa, ainda, o termo “monitoramento” no contexto da segurança da navegação, ao mencionar a atividade de monitoramento do tráfego marítimo (ibid.). Não consta, porém, na DMN, definições para nenhuma das expressões.

⁶² Os termos “sub-superfície”, “submarino” e “subaquático” são usados como sinônimos neste trabalho.

Os satélites de observação permitem a vigilância permanente e contínua a partir de uma cobertura abrangente, devido à posição privilegiada de sua altitude (BARRETO, 2014; DUARTE JUNIOR, 2009), ainda que a recepção dos dados gerados dependa de tecnologias de informação e comunicação (TICs) efetivas, modernas e seguras. Essas plataformas são especialmente interessantes na obtenção de imagens de amplos espaços, beneficiando-se da técnica de sensoriamento remoto, que pode ser considerado um dos sistemas mais eficientes para o monitoramento de grandes áreas marítimas (DUARTE JUNIOR, 2009).

Na execução das missões de inteligência, vigilância e reconhecimento (em inglês, *Intelligence, Surveillance and Reconnaissance – ISR*) e das atividades de busca e salvamento (SAR), costuma-se utilizar meios aéreos, como as aeronaves MPA (do inglês *Maritime Patrol Aircraft*, ou aeronave de patrulha marítima). Nesse caso, os requisitos de autonomia são essenciais para o patrulhamento marítimo de longo alcance (BARRETO, 2014).

Os meios de superfície e submarinos alinham a detecção ao poder de resposta no mar, mediante a presença de capacidades que coagem ou combatem diretamente as ameaças e os ilícitos, na visão do autor. Nessa categoria, enquadram-se as forças de policiamento e execução da lei, como a CCG, além dos atores navais: a PLAN e as milícias da PAPF, por exemplo⁶³. Por fim, as capacidades baseadas em terra – no caso da MSC, nas ilhas ocupadas –, congregam centros de dados, comando e controle, cujo principal equipamento são os radares, os quais Barreto (2014) diz que atuam, inclusive, aliados aos sensores dos navios de patrulha. A tecnologia remota dos radares de vigilância possui limites de cobertura, e é dimensionada para detectar navios, embarcações menores e até aeronaves a baixa altitude (DUARTE JUNIOR, 2009). As instalações de sistemas de radar e comunicações realizadas pela China nas ilhas artificiais do MSC estão mapeadas principalmente nas estruturas de Fiery Cross Reef, Subi Reef, Cuarteron Reef e Woody Island (AMTI/CSIS, 2018f). A figura 28 mostra o alcance dos instrumentos instalados.

⁶³ Apesar da identificação civil da CCG, seus meios são altamente sofisticados, similares aos de uma força naval. Isso contribui para a noção de assimetria na ascensão da China no MSC, uma vez que os agentes de *soft power* são, também, equipados militarmente (BHARADWAJ, 2017).

Figura 28 – Alcance dos radares instalados nas ilhas chinesas



Fonte: AMTI/CSIS (2018f).

As modernas tecnologias de sensoriamento remoto constituem ferramentas úteis para o monitoramento do MSC, pois permite a aquisição de informações sobre a superfície marítima sem a necessidade de contato efetivo com o ambiente observado (DUARTE JUNIOR, 2009). Essa qualidade serve a uma estratégia de não confrontação direta, considerando as diferentes disputas marítimas na região – o que contribui para o aspecto de flexibilidade na política externa de Pequim. Ressalta-se a importância do sistema de Radar de Abertura Sintética (RAS), que podem estar em aviões ou satélites, ou seja, plataformas móveis em relação aos alvos a serem buscados, possibilitando a detecção de embarcações e navios mesmo em condições climáticas adversas e superando a qualidade dos satélites óticos de alta resolução (DUARTE JUNIOR, 2009).

O monitoramento de áreas oceânicas por sensoriamento remoto permite acompanhar parâmetros ambientais, identificar atividades ilícitas (como pesca ilegal e pirataria), e controlar o tráfego marítimo. Auxilia, também, em eventos de busca e salvamento (SAR), na previsão meteorológica e possui aplicações militares (DUARTE JUNIOR, 2009). Nesses casos, a técnica de coleta de informações mais relevante é a da inteligência de imagens (em inglês, *Image Intelligence* – IMINT). Outras técnicas são: a inteligência de sinais (em inglês, *Signal Intelligence* – SIGINT); a inteligência de fontes humanas (*Human Intelligence* – HUMINT); e a inteligência de fontes abertas (em inglês, *Open Source Intelligence* – OSINT).

No governo de Xi Jinping, a China investiu simultaneamente nas capacidades de vigilância por sensoriamento remoto e nos meios de patrulhamento aéreos e navais. Afinal, um sistema que monitora ameaças no domínio marítimo só se justifica caso exista uma frota de navios aptos a interceptar os perigos reconhecidos (MACEDO FILHO, 2006). Documentos

chineses de alto nível⁶⁴ destacam ambas as sistemáticas – uma de detecção e outra de ação – de forma integrada (CHINA 2015; 2013; 2011b). Assim, vigilância e patrulha são atividades interdependentes e complementares: a eficácia de uma depende da eficiência da outra.

Os avanços chineses no setor espacial indicam o aprofundamento do uso de satélites artificiais como instrumentos de vigilância. A colocação de sistemas de sensores remotos nessas plataformas permite a geração de imagens com alto nível de detalhes e capacidade de resolução (STEFFEN, [20-?]). O documento político-estratégico de Pequim sobre o tema é a versão do Livro Branco sobre as atividades espaciais chinesas, publicado em 2016. Ele oferece um resumo das conquistas feitas pelo país nesse setor desde 2011, e aponta os desafios esperados para os cinco anos seguintes – até 2021, quando se espera que seja publicada a atualização do arquivo.

No que interessa a esta pesquisa, destacam-se os progressos do sistema de navegação e posicionamento Beidou (em chinês, Běi Dǒu – 北斗), e dos satélites de observação da Terra, cujas seis séries (Fengyun, Haiyang, Ziyuan, Gaofen, Yaogan e Tianhui)⁶⁵ foram otimizadas, em conjunto com outras constelações de pequenos satélites para monitoramento ambiental, de desastres e previsão do tempo (CHINA, 2016a). De acordo com o documento, a infraestrutura espacial necessária para o sistema de satélites de sensoriamento remoto considera três séries para a observação da terra, do oceano e da atmosfera, nas quais Pequim se concentra seguindo as diretrizes políticas para o desenvolvimento de satélites multifuncionais. No caso do Sistema de Navegação por Satélites Beidou, as aplicações previstas pela Política Espacial, à época, vislumbravam providenciar serviços para os países da Iniciativa Cinturão e Rota, com uma rede de trinta e cinco satélites.

Na seção de aplicações das tecnologias espaciais, o Livro Branco em questão indica o uso dos satélites para “desenvolvimento e gerenciamento marítimo, e a proteção dos respectivos direitos e interesses” (CHINA, 2016a, n.p., tradução nossa)⁶⁶. No âmbito da cooperação, ressaltam-se os lançamentos: do Centro de Aplicação Satelital de Informação Marítima da China-ASEAN (em inglês, *China-ASEAN Satellite Information Maritime Application Center*); da Organização de Cooperação Espacial da Ásia-Pacífico (em inglês, *Asia-Pacific Space Cooperation Organization*); e do Porto de Informação China-ASEAN, criado para aprimorar a conectividade regional. O quadro 5 resume os principais do total de 77 (setenta e sete)

⁶⁴ Foram consultados apenas aqueles disponíveis ostensivamente em inglês.

⁶⁵ Em chinês: Fēng Yún (風雲); Hǎi Yáng (海洋); Zī Yuán (资源); Gāo Fēn (高分); Yáo Gǎn (遥感); e Tiān Huì (天會), que significam, em tradução livre, respectivamente: “vento e nuvem”; “oceano”; “recurso”; “alta resolução”; “sensoriamento remoto”; e “mapeamento do espaço”.

⁶⁶ [M]aritime development and management, and the protection of related rights and interests. (Texto original em inglês).

lançamentos de satélites feitos por Pequim entre 2013 e 2017, cujas tecnologias espaciais estão diretamente relacionadas com as capacidades de sensoriamento remoto para geração de imagens – plataforma essencial para a vigilância marítima do país. Destacam-se as séries com propósitos de observação terrestre e navegação/posicionamento global.

Quadro 5 – Principais satélites (observação/navegação) lançados pela China (2013-2017)

Série	Satélites	Propósito	Operador	Uso
Beidou	2-17, 2-18, 3I-1S, 3I-2S, 3M1-24, 3M1-25, 3M-1S, 3M-2S, 3M-3S	Navegação	Ministério da Defesa	Militar / Governo
Fengyun	2G, 3C, 3D, 4A	Observação	CMA ⁶⁷	Governo
Gaofen	1, 2, 3, 4, 8, 9	Observação	CNSAS ⁶⁸ , SOA, PLA	Governo / Militar
Jilin	1-3, 1-4, 1-5, 1-6, 1-A, 1-AA, 1-BB, 1-A1	Observação	Empresa ⁶⁹	Comercial
Yaogan	17A, 17B, 17C, 18, 19, 20A, 20B, 20C, 21, 22, 23, 24, 25 ^a , 25B, 25C, 26, 27, 28, 29, 30, 30-1-1, 30-1-2, 30-1-3, 30-2-1, 30-2-2, 30-2-3, 30-3-1, 30-3-2, 30-3-3	Observação	PLA	Militar

Fonte: Elaboração própria, com base em UCS (2018).

As tecnologias de sensoriamento remoto respondem efetivamente à estratégia da China, que entende o MSC como um espaço soberano fluido, não fechado. Política e militarmente, Pequim se expressa pelo controle gerencial da região; econômica e juridicamente, porém, a administração defende o princípio da livre navegação, garantindo o fluxo seguro de navios mercantes. Essa compreensão exige que a estratégia marítima chinesa para o MSC seja contemplada pela avaliação do contexto e da finalidade em que surge. Ela é examinada sob a intenção da RPC de se tornar uma potência marítima, a fim de defender os interesses nacionais do país, principalmente quanto à integridade territorial e ao desenvolvimento.

Nesse sentido, três palavras-chave investigadas no âmbito estratégico repercutem na escolha tecnológica dos meios aplicados aos MSC: controle, comando e ocupação. Essas

⁶⁷ Sigla para *China Meteorological Administration* (Administração Meteorológica).

⁶⁸ Sigla para *China National Academy of Sciences* (Academia Nacional de Ciências).

⁶⁹ Chang Guang Satellite Technology Co. Ltd.

atividades precisam ser consideradas em dois momentos: um atual, que corresponde aos tempos de paz tensionada; e outro prospectivo, para um cenário de guerra – o qual não está incluso no escopo desta pesquisa. No primeiro caso, Pequim faz uso do que Kong (2017) chama de Tunhai (em chinês, Tún Hǎi – 屯海): o estabelecimento de postos militares e econômicos no mar, como pode ser observado pela utilização das ilhas artificiais. Nelas, a China instala tanto infraestrutura de defesa quanto de suporte a atividades comerciais – o que transforma a fronteira defensiva do país em um cinturão com presença civil e capacidades militares, combinando produção econômica com defesa nacional.

Convém considerar a atuação de empresas petrolíferas, o investimento no turismo (ROWEN, 2018) e as recorrentes atividades de pesquisa científica no MSC, que exemplificam o elemento central da estratégia marítima chinesa nesse mar: a capacidade de o Estado manter sua presença numa região que assume como soberana, sem escalar uma tensão militar além dos limites de dissuasão. Caso a China mantivesse essa presença apenas através dos meios navais defensivos, poderia haver maior possibilidade de conflito. O país, então, aproveita-se da própria condição de abertura do MSC – gerada pela dinâmica das rotas comerciais de transporte – para atuar ativamente, construindo infraestruturas que servem tanto à defesa contra inimigos quanto à prestação de serviços para a comunidade global⁷⁰.

Essa estratégia é expressa pelos avanços da China na economia do mar e seus esforços em prol do “crescimento azul”, que combina utilização de recursos com sustentabilidade socioeconômica. Durante o primeiro mandato de Xi Jinping, ocorre a transição do 12º para o 13º Planos Quinquenais da RPC; enquanto esse cobre o período de 2016 a 2020, aquele corresponde aos anos de 2011 a 2015. Considerada uma indústria-chave, a construção naval recebe um chamado para que sejam estabelecidos padrões modernos, com equipamentos de alto valor agregado, correspondentes aos novos modelos internacionais. O documento do 12º Plano estabelece prioridade a navios de pesca oceânicos, assim como ao *design* e à manufatura independente de plataformas marinhas de perfuração móveis, sistemas de produção flutuantes, navios para atividade de engenharia marinha, e outros equipamentos e sistemas de suporte (CHINA, 2011c).

Em seu discurso durante o 19º Congresso Nacional do Partido, Xi Jinping ressaltou o lançamento de satélites, o comissionamento do submersível de alta profundidade, Jiaolong, e o

⁷⁰ Em janeiro de 2019, o Ministério de Transportes da China inaugurou um centro de resgate marítimo em Fierly Cross Reef (Yongshu Jiao), dizendo que o centro auxilia na segurança da navegação e do transporte no MSC. Essa iniciativa se soma à presença de dois navios de resgate na região, estabelecida desde 2018, e ao lançamento de centros de observação marinha pelo Ministério de Recursos Naturais, que proveem previsões e alarmes contra desastres naturais (tsunamis e terremotos) (MAREX, 2019).

progresso da construção de ilhas e recifes no MSC (CHINA, 2017). Isso aponta para as prioridades da China quanto às tecnologias voltadas para o mar, que contribuem para implementar a ideia de controle do MSC – o que dialoga com a premissa explorada nesta pesquisa, de que monitoramento e vigilância asseguram esse controle.

No contexto da estratégia militar, o tema de inteligência convoca a ideia da “névoa da guerra” de Clausewitz. Muitos séculos antes dele, porém, um clássico autor chinês já enfatizava o papel da informação e do conhecimento no campo de batalha. Sun Tzu constrói sua teoria em torno da necessidade de se adquirir e usar a inteligência – sobre o inimigo, o ambiente e si mesmo (LONSDALE, 2016). Para o autor, o princípio da ilusão e do engano, que conduz o pensamento estratégico da China, depende, primariamente, de se controlar a informação, negando-a ao outro. Em um cenário de zona cinzenta⁷¹, ou seja, que não se caracteriza pela dicotomia clássica de paz e guerra (THE ECONOMIST, 2018), os chineses usam o benefício de conhecer atores, relações e ambientes para usarem, indiretamente, os mecanismos de coerção. É essa lógica, pois, que conecta a estratégia, cujo fim é obter informação e conhecimento, com a tecnologia, cujos meios são os de monitoramento e vigilância.

⁷¹ Patalano (2019) questiona a caracterização da estratégia chinesa como sendo pertencente à zona cinzenta. O autor defende que a mesma é, na verdade, híbrida, pois sua finalidade de coerção é projetar poder militar no mar, enquanto previne que os outros o façam. Isso aumenta a competição estratégica e o risco de guerra, em vez de manter uma coerção controlada, adequada ao não confronto, conforme prevê a estratégia de zona cinzenta.

5 CONCLUSÃO

Utilizando os instrumentais realistas para compreender o papel do poder marítimo na ascensão da China, a pesquisa recuperou a importância da relação entre estratégia e tecnologia no constructo do sistema internacional. Assim, respondeu-se positivamente à pergunta de investigação, sendo possível afirmar que as tecnologias de vigilância adotadas pela China contribuem, sim, para sua estratégia marítima no MSC. O objetivo geral de melhor compreender a relação entre as tecnologias de vigilância marítima empregadas por Pequim (entre 2013 e 2017) e sua respectiva estratégia de defesa e proteção para o mar em questão orientou o esforço investigativo. Para tal, os objetivos específicos estabelecidos foram trabalhados no capítulo 1, em que se identificaram os fundamentos do pensamento estratégico marítimo chinês; no capítulo 2, que abordou a situação do MSC, quanto às disputas territoriais, às atividades econômicas, e às ameaças de segurança; e no capítulo 3, que apontou os elementos estratégicos e tecnológicos específicos do governo Xi Jinping, durante seu primeiro mandato (2013 a 2017).

As análises realizadas durante a investigação mostraram uma sobreposição complexa de temas – reflexo da situação no Mar do Sul da China, que se manifesta em diferentes camadas. Ao mesmo tempo em que contempla disputas territoriais entre os Estados costeiros, a área é objeto de ameaças não tradicionais de caráter transnacional, cujo enfrentamento requer a cooperação entre aqueles mesmos Estados. Como ator reclamante de maior poder material, em termos de capacidade econômica e militar, a China se apresenta como principal interessado na segurança e na estabilidade da região. Seu comportamento no MSC se expressa de forma ambígua, alternando posturas assertivas e flexíveis. No primeiro caso, o discurso chinês ressalta a necessidade de proteger os direitos e interesses marítimos do país, enquanto projeta a intenção de se transformar em uma grande potência marítima. No segundo, reconhece a necessidade do diálogo e da negociação para evitar a escalada das tensões, a ponto de atrair a interferência de Estados não envolvidos com as disputas, como Estados Unidos e Japão.

Ao mesmo tempo em que alterna posições na política externa para o MSC, Pequim consolida uma estratégia marítima abrangente e voltada para a ocupação efetiva das ilhas em disputa. O país fortalece, também, seus instrumentos navais de execução da lei, especialmente na figura da marinha de guerra (PLAN) e da guarda costeira (CCG). São atores que precisam lidar com a fragmentação da autoridade marítima, ou seja, com a diversidade de agentes atuantes no processo decisório do poder marítimo, sem que isso fragilize hierarquias, diretrizes e comandos devido à divergência de opiniões. Elaborada em um contexto regional, essa estratégia reconhece a China como Estado mais forte e pressupõe o controle gerencial da região.

Essa atitude chinesa está de acordo com os fundamentos do respectivo pensamento marítimo identificado – primeiramente, em aspectos abrangentes e teóricos, no capítulo 1; e, depois, delimitado à administração de Xi Jinping, no capítulo 3.

Ciente da importância econômica do MSC, tanto em termos de linhas de comunicação marítima quanto de reservas de recursos vivos e não vivos, o Estado chinês busca equilibrar as tensões. Indicações de gestão conjunta dos recursos e atuação combinada frente a ameaças comuns são pontos que mantêm os países da ASEAN dispostos a construir uma via pacífica para a resolução dos conflitos. A China ressalta que não segue o caminho das antigas potências imperialistas na busca pelo poder marítimo, e aposta na tecnologia para difundir a ideia de controle a partir do monitoramento e da vigilância constantes.

Assim, apesar de dispor de meios de patrulhamento aéreo e naval para responder às situações de crise, Pequim investe no sensoriamento remoto como um fator dissuasório. Essa tecnologia pode contribuir para o desenvolvimento da consciência situacional marítima, habilitando que o governo compreenda a operação de atores e o funcionamento de processos na região. Aumentando suas capacidades de conhecimento e inteligência, a China garante resposta em tempo mais curto e de forma mais eficiente contra ameaças e reforça seu papel de protagonismo na manutenção da segurança marítima no MSC. As tecnologias de vigilância apresentam uma funcionalidade estratégica dupla: fortalecem a percepção, por parte dos outros Estados, de uma presença chinesa constante; e possibilitam a rapidez na ação e reação das forças marítimas chinesas, a partir da detecção antecipada.

Portanto, as tecnologias de vigilância adotadas pela China instrumentam sua estratégia marítima para o MSC, a qual é concebida e voltada a alcançar fins politicamente estabelecidos. Apesar de a pesquisa não ter localizado um documento formal do governo chinês intitulado “Estratégia Marítima”, a análise dos discursos presidenciais pesquisados, além de fontes primárias voltadas para a atuação das administrações marítimas e das forças navais, foi capaz de identificar e explicitar que essa estratégia se baseia em ocupação de território, presença permanente e controle do mar. Nesse sentido, o uso de radares de terra, satélites, drones, frotas de superfície e submarinas disponibiliza fatores de conhecimento e informação para Pequim.

A pesquisa permitiu levantar elementos que podem contribuir, por analogia, ao desenvolvimento da discussão conceitual inerente à segurança marítima e à consciência situacional marítima – e sua aplicação em outras regiões. A definição e instrumentalização desses conceitos, pelos Estudos Marítimos, são influenciadas pelo fator tecnológico, que ajuda na respectiva formação e entendimento de tais elementos.

Para a Marinha do Brasil, as comparações são especialmente relevantes, uma vez que o MSC funciona como um laboratório para argumentos legais quanto à ocupação de ilhas oceânicas, limites de mar territorial e zona econômica exclusiva, e direitos de exploração de recursos. As escolhas tecnológicas chinesas apontam também para um mapa bem-sucedido de investimentos nas ferramentas de vigilância para vastas áreas marítimas – o que pode auxiliar o Brasil quanto aos desafios de segurança marítima na “Amazônia Azul” e, também, no Atlântico Sul.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **Xi Jinping é reeleito por unanimidade como presidente da China**. 17 mar. 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2018-03/xi-jinping-e-reeleito-por-unanimidade-como-presidente-da-china>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

ALBERT, Eleanor. **China-Taiwan Relations**. Council on Foreign Relations. 15 jun. 2018. Disponível em: <<https://www.cfr.org/background/china-taiwan-relations>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

ALLISON, Graham. **Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?**. Boston: Houghton Mifflin Harcourt. 2017.

AMER, Ramses; THAO, Nguyen Hong. **The Management of Vietnam's Border Disputes: What Impact on Its Sovereignty and Regional Integration?**. Contemporary Southeast Asia, vol. 27, n. 3, pp. 429-452. 2005.

ANGANG, Hu. **China in 2020: A New Type of Superpower**. Washington D.C.: Brookings Institution Press. 2011.

ARMITAGE, Richard L.; NYE JR., Joseph S. **Smart Power and the U.S. Strategy for Security in a Post-9/11 World – A Statement**. Testimony before the Subcommittee on National Security and Foreign Affairs, House Committee on Oversight and Government Reform. November 7, 2007. Disponível em: <https://www.belfercenter.org/sites/default/files/files/publication/Nye_Armitage_Nov_7_2007_testimony.pdf>. Acesso em: 17 maio 2019.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **Map – Island Features of the South China Sea**. 2016a. Disponível em: <<https://amti.csis.org/scs-features-map>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **Scarborough Shoal**. 2016b. Disponível em: <<https://amti.csis.org/scarborough-shoal>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **China Island Tracker**. 2018a. Disponível em: <<https://amti.csis.org/island-tracker/china/#Paracel%20Islands>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **China's Continuing Reclamation in the Paracels**. 08 fev. 2017a. Disponível em: <<https://amti.csis.org/paracels-beijings-other-buildup>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **Woody Island**. 2018b. Disponível em: <<https://amti.csis.org/woody-island>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **A Blueprint for Cooperation on Oil and Gas Production in the South China Sea**. 25 jul. 2018c. Disponível em: <<https://amti.csis.org/a-blueprint-for-cooperation-on-oil-and-gas-production-in-the-south-china-sea>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **Fiery Cross Reef**. 2018d. Disponível em: <<https://amti.csis.org/fiery-cross-reef>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **Mischief Reef**. 2017b. Disponível em: <<https://amti.csis.org/mischief-reef>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **Subi Reef**. 2018e. Disponível em: <<https://amti.csis.org/subi-reef>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE (AMTI). Center for Strategic & International Studies (CSIS). **China Quietly Upgrades a Remote Reef**. 2018f. Disponível em: <<https://amti.csis.org/china-quietly-upgrades-bombay-reef>>. Acesso em: 02 mar. 2019.

BANCO MUNDIAL. **The World Bank Data**. 2018. Disponível em: <<https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS>>. Acesso em: 02 mar. 2019.

BAOHUI, Zhang. **Xi Jinping, ‘Pragmatic’ Offensive Realism and China’s Rise**. *Global Asia*, vol. 9, n. 2. 2014.

BARRETO, Mário Alberto Vilhena da Salvação. **A Vigilância dos Grandes Espaços Marítimos**. Instituto de Estudos Superiores Militares. Pedrouços, 2014.

BATTERSBY, Paul. **The Unlawful Society – Global Crime and Security in a Complex World**. England: Palgrave Macmillan. 2014.

BBC News Brasil. **Os dois territórios disputados por China e Índia que estremecem as relações entre os dois gigantes**. 03 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-40443826>>. Acesso em: 09 mar. 2019.

BEIRÃO, André Panno. **“Segurança no Mar”: Que Segurança?**. In: BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, pp. 127-166. 2014.

BHARADWAJ, Tapan. **China's Maritime Strategy in the South China Sea**. *Institute of Peace and Conflict Studies*, article n. 5319, 05 jul. 2017. Disponível em: <www.ipcs.org/print_article-details.php?recNo=5345>. Acesso em: 15 set. 2017.

BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de Política Vol. 1**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 11ª edição. 1998.

BORAZ, Steven C. **Maritime Domain Awareness: Myths and Realities**. *Naval War College Review*, vol. 62, n. 3. 2009.

BRASIL. Estado Maior da Armada. **Doutrina Básica da Marinha**. EMA-305. 2014.

BRASIL. Estado Maior da Armada. **Doutrina Militar Naval**, EMA-305, 2017.

BRASIL. **Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999**, que “dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas”. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp97.htm>. Acesso em: 10 fev. 2019.

BRASIL. **Agenda brasileira para a Indústria 4.0: O Brasil preparado para os desafios do futuro**. [2019]. Disponível em: <<http://www.industria40.gov.br>>. Acesso em: 09 mar. 2019.

BUEGER, Christian; SENU, Amaha. **Knowing the Sea: The Prospects and Perils of Maritime Domain Awareness**. Piracy Studies, 08 jul. 2016. Disponível em: <>. Acesso em: 06 mar. 2019.

BUEGER, Christian. **What is Maritime Security?**. Marine Policy, N. 53, 2015, pp. 159-164.

BULL, Hedley. **Martin Wight and the theory of international relations**. In: WIGHT, Gabriele; PORTER, Brian (eds.). International Theory: The Three Traditions. New York: Holmes & Meier. 1992.

BUZAN, Barry. **China in International Society: Is ‘Peaceful Rise’ Possible?**. The Chinese Journal of International Politics, vol. 3, pp. 5-36. 2010.

BUZAN, Barry. **The Logic and Contradictions of ‘Peaceful Rise/Development’ as China’s Grand Strategy**. The Chinese Journal of International Politics, p. 1-40. 2014.

CANRONG, Jin. **Big Power’s Responsibility: China’s Perspective**. Beijing: China Renmin University Press. 2012.

CASTRO, Renato C. de. **The Revival of the QUAD and the Emergence of the Indo-Pacific as the 21st Century Geopolitical Region**. Albert del Rosario Institute for Strategic & International Studies. Quezon City, Metro Manila: Rex Publishing. 2018.

CASTRO, Thales. **Teoria das Relações Internacionais**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão. 2016.

CENTRE FOR INTERNATIONAL LAW (CIL). National University of Singapore (NUS). **NUS Satellite Research Project on Insular Geographic Features in the South China Sea**. [2016?]. Disponível em: <<https://cil.nus.edu.sg/south-china-sea-satellite-mapping-project>>. Acesso em: 17 dez. 2018.

CENTRE OF EXCELLENCE FOR OPERATIONS IN CONFINED AND SHALLOW WATERS (COE CSW). **Maritime Situational Awareness: from fragmented sea surveillance to coordinated maritime situational awareness**. Abril 2015. Disponível em: <http://www.coecsw.org/fileadmin/content_uploads/projects/20150423_MSA_Study_Paper_-_Final.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2019.

CHALK, Peter. **The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States**. RAND Corporation. 2008.

CHANDRAN, Nyshka. **Beijing is using underwater drones in the South China Sea to show off its might**. CNBC. 12 ago. 2017. Disponível em: <<https://www.cnbc.com/2017/08/12/china-uses-underwater-drones-in-south-china-sea.html>>. Acesso em: 10 mar. 2019.

CHEUNG, Tai Ming; ANDERSON, Eric; YANG, Fan. **Chinese Defense Industry Reforms and Their Implications for US-China Military Technological Competition**. SITC Research Briefs, series 9. 2017. Disponível em: <<https://escholarship.org/uc/item/84v3d66k>>. Acesso em: 02 mar. 2019.

CHEUNG, William W. L. SUMAILA, U. Rashid. **Boom or Bust: The Future of Fish in the South China Sea**. OceanAsia Project, University of British Columbia Fisheries Economic Research Unit. Nov. 2015. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0B_oUJE4kCTZrbVI4N2tTVjlpYTA/view>. Acesso em: 15 dez. 2018.

CHIANG, Y. Frank. **One-China Policy and Taiwan**. Fordham International Law Journal, vol. 28, n. 1, 2004, art. 1.

CHINA NANHAI. **Introduction: Brief Introduction to Nanhai Zhudao (the Nanhai Islands)**. 15 mar. 2017b. Disponível em: <http://en.thesouthchinasea.org.cn/2017-03/15/c_71515.htm>. Acesso em: 15 dez. 2018.

CHINA NANHAI. **Introduction: Overview**. 15 mar. 2017a. Disponível em: <http://en.thesouthchinasea.org.cn/2017-03/15/c_71510.htm>. Acesso em: 15 dez. 2018.

CHINA. **12th Five-Year Plan (2011-2015)**. Trad.: Delegação da União Europeia na China, 11 maio 2011c. Disponível em: <http://cbi.typepad.com/china_direct/2011/05/chinas-twelfth-five-new-plan-the-full-english-version.html>. Acesso em: 08 jul. 2018.

CHINA. **China's Military Strategy (full text)**. Pequim. Maio 2015. Disponível em: <http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm>. Acesso em: 24 fev. 2019.

CHINA. **China's National Defense in 2010**. Pequim. Mar. 2011b. Disponível em: <http://english.gov.cn/archive/white_paper/2014/09/09/content_281474986284525.htm>. Acesso em: 24 fev. 2019.

CHINA. **China's Peaceful Development**. Pequim. Set. 2011a. Disponível em: <http://english.gov.cn/archive/white_paper/2014/09/09/content_281474986284646.htm>. Acesso em: 27 fev. 2019.

CHINA. **Constitution of the People's Republic of China**. 14 mar. 2004. Disponível em: <http://english.gov.cn/archive/laws_regulations/2014/08/23/content_281474982987458.htm>. Acesso em: 27 fev. 2019.

CHINA. **Diaoyu Dao, an Inherent Territory of China.** Pequim. Set. 2012b. Disponível em: <http://english.gov.cn/archive/white_paper/2014/08/23/content_281474983043212.htm>. Acesso em: 24 fev. 2019.

CHINA. **Full Text: China's Space Activities in 2016.** Pequim, 27 dez. 2016a. Disponível em: <<http://www.scio.gov.cn/zxbd/wz/Document/1537091/1537091.htm>>. Acesso em: 01 jul. 2017.

CHINA. **Full text: Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative.** Pequim, 20 jun. 2017b. Disponível em: <http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm>. Acesso em: 10 fev. 2019.

CHINA. Hu Jintao (2002-2012: Hu Jintao). **Full text of Hu Jintao's report at 18th Party Congress.** Pequim, 17 nov. 2012. Disponível em: <http://www.china-embassy.org/eng/zt/18th_CPC_National_Congress_Eng/t992917.htm>. Acesso em: 25 nov. 2017.

CHINA. **Position Paper of the Government of the People's Republic of China on the Matter of Jurisdiction in the South China Sea Arbitration initiated by the Republic of the Philippines.** 07 dez. 2014. Disponível em: <http://english.gov.cn/archive/press_briefing/2014/12/07/content_281475020441708.htm>. Acesso em: 05 mar. 2019.

CHINA. Taiwan Affairs Office & Information Office of the State Council. **The One China Principle and the Taiwan Issue.** 21 fev. 2000. Chinese Journal of International Law, p. 732-746, 2003.

CHINA. **The 13th Five-Year Plan for Economic and Social Development of the People's Republic of China (2016-2020).** Central Compilation & Translation Press: Pequim, mar. 2016b. Disponível em: <<http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201612/P020161207645765233498.pdf>>. Acesso em: 08 jul. 2018.

CHINA. **The Diversified Employment of China's Armed Forces.** Pequim. Abr. 2013. Disponível em: <http://english.gov.cn/archive/white_paper/2014/08/23/content_281474982986506.htm>. Acesso em: 09 out. 2018.

CHINA. Xi Jinping (2012-: Xi Jinping). **Full text of Xi Jinping's report at 19th CPC National Congress.** Pequim, 18 out. 2017. Disponível em: <http://www.chinadaily.com.cn/china/19thcpcnationalcongress/2017-11/04/content_34115212.htm>. Acesso em: 08 jul. 2018.

CHINAPOWER. **How much trade transits the South China Sea?**, 27 out. 2017. Disponível em: <<https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

CHUBB, Andrew. **Xi Jinping and China's maritime policy.** Brookings. 22 jan. 2019. Disponível em: <<https://www.brookings.edu/articles/xi-jinping-and-chinas-maritime-policy>>. Acesso em: 10 mar. 2019.

CHUN, Zhang. China Dialogue Ocean. **Shake-up for China's Ocean Management**. 16 abr. 2018. Disponível em: <<https://chinadialogueocean.net/2563-shake-up-for-chinas-ocean-management>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

CIA. **The World Factbook – China**. [2019?]. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>>. Acesso em: 26 fev. 2019.

COLE, J. Michael. **The Hard Edge of Sharp Power – Understanding China's Influence Operations Abroad**. Macdonald-Laurier Institute. October 2018.

CORR, Anders. **China's \$60 Trillion Estimate of Oil and Gas in the South China Sea: Strategic Implications**. Journal of Political Risk, vol. 6, n. 1, jan. 2018. Disponível em: <<http://www.jpolorisk.com/chinas-60-trillion-estimate-of-oil-and-gas-in-the-south-china-sea-the-strategic-implications>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

CUIFEN, Weng; YONGNIAN, Zheng. **The Development of China's Formal Political Structures**. In: BEKKEVOLD, Jo Inge; ROSS, Robert S. *China in the Era of Xi Jinping: Domestic and Foreign Policy Challenges*. Washington, DC: Georgetown University Press. 2016. Versão e-book Kindle.

DE NEVERS, Renée. **Sovereignty at Sea: States and Security in the Maritime Domain**. Security Studies, vol. 24, pp. 597-630. 2015.

DENYER, Simon. **By 2030, South China Sea Will be 'Virtually a Chinese Lake', U.S. Study Warns**. Washington Post, 20 jan. 2016. Disponível em: <<https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2016/01/20/by-2030-south-china-sea-will-be-virtually-a-chinese-lake-u-s-study-warns>>. Acesso em: 02 mar. 2019.

DEPUTY COMMANDANT FOR OPERATIONS (DCO). United States Coast Guard. **Maritime SAR Regions**. [201?]. Disponível em: <<https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/CG-5R/nsarc/IMO%20Maritime%20SAR%20Regions.pdf>>. Acesso em: 05 dez. 2019.

DIGITALGLOBE. **About Us – Our Constellation**. [2018?]. Disponível em: <<http://www.digitalglobe.com/about/our-constellation>>. Acesso em: 17 dez. 2018.

DOD (DEPARTMENT OF DEFENSE). **Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2018**. 16 maio 2018. Disponível em: <<https://media.defense.gov/2018/Aug/16/2001955282/-1/-1/1/2018-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT.PDF>>. Acesso em: 17 fev. 2019.

DOD (DEPARTMENT OF DEFENSE). **DoD Annual Freedom of Navigation (FON) Reports**. On-line. [2017]. Disponível em: <<https://policy.defense.gov/OUUSDPOffices/FON>>. Acesso em: 17 fev. 2019.

DUARTE JUNIOR, Walter dos Santos. **O emprego do sensoriamento remoto para o monitoramento da "Amazônia Azul"**. Escola de Guerra Naval: Rio de Janeiro. 2009.

ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA). **The South China Sea is an important world energy trade route**. 04 abr. 2013. Disponível em: <<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10671>>. Acesso em: 23 nov. 2017.

ERICKSON, Andrew S. **China's Naval Modernization, Strategies, and Capabilities**. In: BEKKEVOLD, J.I.; TILL, G. (eds.). *International Order at Sea*. 2016.

ERICKSON, Andrew S. **Exposed: Pentagon Report Spotlights China's Maritime Militia**. *The National Interest*. 20 ago. 2018. Disponível em: <<https://nationalinterest.org/feature/exposed-pentagon-report-spotlights-china%E2%80%99s-maritime-militia-29282>>. Acesso em: 17 fev. 2019.

ERICKSON, Andrew S. **Maritime Security Cooperation in the South China Sea Region**. In: WU; ZOU (eds.). *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. 2009. Versão e-book Kindle.

EXPORT.GOV, China - Oil and Gas, 25 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.export.gov/article?id=China-Oil-and-Gas>>. Acesso em: 07 maio 2019.

FERNANDES, Fernando do Carmo. **Inteligência ou Informações?**. *Revista Brasileira de Inteligência*. Brasília: Abin, v. 2, n. 3, set. 2006.

FREEDMAN, Lawrence. **Strategy: A History**. London/New York: Oxford University Press, 2013.

FREUND, Eleanor. **Freedom of Navigation in the South China Sea: A Practical Guide**. Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School. Jun. 2017. Disponível em: <<https://www.belfercenter.org/publication/freedom-navigation-south-china-sea-practical-guide>>. Acesso em: 19 fev. 2019.

FRIDTJOF NANSENS INSTITUTT (FNI). **Fish, not oil, at the heart of the South China Sea conflict**. 24 out. 2017. Disponível em: <<https://www.fni.no/news/fish-not-oil-at-the-heart-of-the-south-china-sea-conflict-article1556-330.html>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL (FMI). **IMF DataMapper**. Disponível em: <<https://www.imf.org/external/datamapper/datasets/WEO/1>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

GERMOND, Basil. **The geopolitical dimension of maritime security**. *Marine Policy*, N. 54, 2015, pp. 137-142.

GOLDSTEIN, Lyle J. **Five Dragons Stirring Up the Sea – Challenge and Opportunity in China's Improving Maritime Enforcement Capabilities**. Naval War College. CMSI Red Books, n. 5, abr. 2010.

GOSWAMI, Namrata. **Waking Up to China's Space Dream**. *The Diplomat*. 15 out. 2018. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2018/10/waking-up-to-chinas-space-dream>>. Acesso em: 10 mar. 2019.

GRAY, Colin S. **Modern Strategy**. London: Oxford University Press, 1999.

GUNGWU, Wang; YONGNIAN, Zheng. **China and the New International Order**. London and New York: Routledge Taylor & Francis Group. 2008.

HADDICK, Robert. **Fire on the Water: China, America, and the future of the Pacific**. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2014.

HE, Ming-Xia et. al. **Mapping bottom depth and albedo in coastal waters of the South China Sea islands and reefs using Landsat TM and ETM+ data**. International Journal of Remote Sensing, vol. 35, n. 11-12, 2014. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/01431161.2014.916441>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

HO, Chung-Ru; LIU, Antony K.; LIU, Cho-Teng. **Satellite Remote Sensing of South China Sea**. Taipei, Taiwan: Tingmao Publish Company. Jul. 2008.

HOLMES, James R; YOSHIHARA, Toshi. **A Chinese Turn to Mahan?**. China Brief. Vol. IX, N. 13, jun. 2009.

HOLMES, James R. **China's Maritime Strategy is More than Naval Strategy**. China Brief. Vol XI, N. 6, abr. 2011.

HONG, Nong. **China's Maritime Law Enforcement Reform and Its Implication on the Regional Maritime Disputes**. Asia Maritime Transparency Initiative. 01 abr. 2015. Disponível em: <<https://amti.csis.org/chinas-maritime-law-enforcement-reform-and-its-implication-on-the-regional-maritime-disputes>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

HOTTA et. al. **Satellite remote sensing of Spratly Island using SAR**. International Journal of Remote Sensing, vol. 29, n. 21, 10 nov. 2008, p. 6427-6436. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/01431160802175405>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

HUANG, An-Hao. **The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region – Origins, Development and Impact**. Tese (Doutorado em Filosofia) – School of Social and Political Sciences, Faculty of Arts, The University of Melbourne. 2009.

HUANG, Mike Chia-Yu. **China's 2013 Reform of Maritime Law Enforcement: Progress and Unsolved Issues**. The Korean Journal of Defense Analysis, vol. 28, n. 4, pp. 545-562, dez. 2016.

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION (IHO). **Limits of Oceans and Seas: Chapter 6 – South China & Eastern Archipelagic Seas**. Publicação S-23, Draft/Working Document, 4th Edition, 2002, p. 6. Disponível em: <https://www.iho.int/mtg_docs/com_wg/S-23WG/S-23WG_Misc/Draft_2002/Draft_2002.htm>. Acesso em: 15 dez. 2018.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION (IMO). **About IMO – Introduction to IMO**. 2019a. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 05 mar. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION (IMO). **GISIS: Global SAR Plan**. 2017. Disponível em: <<https://gis.imo.org/Public/COMSAR/Default.aspx>>. Acesso em: 05 mar. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION (IMO). **International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)**. 2019b. Disponível em:

<[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)>. Acesso em: 05 mar. 2019.

JUN'ICHI, Takeda. **China's Rise as a Maritime Power: Ocean Policy from Mao Zedong to Xi Jinping**. Review of Island Studies. 23 abr. 2014. Disponível em:

<<https://www.spf.org/islandstudies/research/a00011.html>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

KANIA, Elsa; ALLEN, Kenneth W. **Inside the Secret World of Chinese Drones**. The National Interest. 26 maio 2016. Disponível em: <<https://nationalinterest.org/print/blog/the-buzz/inside-the-secret-world-chinese-drones-16360>>. Acesso em: 10 mar. 2019.

KARDON, Isaac B. **China's Maritime Rights and Interests: Organizing to Become a Maritime Power**. A paper for the China as a "Maritime Power" Conference. 28-29 jul. 2015. Arlington, Virginia. Disponível em: <https://www.cna.org/cna_files/pdf/china-maritime-rights.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2019.

KENNEDY, Paul. **Ascensão e Queda das Grandes Potências**. Rio de Janeiro: Editora Campus. 1989.

KONG, Zhiguo. **The Making of a Maritime Power: China's Challenges and Policy Responses**. Cingapura: Springer Science+Business Media Singapore and Social Sciences Academic Press. 2017.

LEE, Victor Robert. **China's New Military Installations in the Disputed Spratly Islands: Satellite Image Update**. Medium. 16 mar. 2015. Disponível em:

<<https://medium.com/satellite-image-analysis/china-s-new-military-installations-in-the-spratly-islands-satellite-image-update-1169bacc07f9>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

LEI, Zhao. China Daily. **Enforcement powers of Coast Guard expanded**. 23 jun. 2018. Disponível em:

<<http://global.chinadaily.com.cn/a/201806/23/WS5b2d9c11a3103349141de5c6.html>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

LESSA, Antônio Carlos; OLIVEIRA, Henrique Altemani de. **Parcerias Estratégicas do Brasil: os significados e as experiências tradicionais**. Volume I. Belo Horizonte: Fino Traço Editora. 2013.

LONSDALE, David J. **Strategy**. In: JORDAN, David et al. Understanding Modern Warfare. 2nd ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2016. Parte 1.

LUTTWAK, Edward N. **The Rise of China vs. The Logic of Strategy**. London: The Belknap Press of Harvard University Press. 2012.

LYRIO, Mauricio Carvalho. **A ascensão da China como potência: fundamentos políticos internos**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão. 2010.

MACEDO FILHO, Antonio Dias de. **Radars e Sistemas de Guerra Eletrônica para a Vigilância da Amazônia Azul**. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro. 2006.

MAHAN, Alfred Thayer. **The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783**. Boston: Little, Brown and Company. 1898.

MAREX. **China Establishes South China Sea Rescue Center**. 29 jan. 2019. Disponível em: <<https://www.maritime-executive.com/article/china-establishes-south-china-sea-rescue-center>>. Acesso em: 05 mar. 2019.

MAREX. **China's Coast Guard is Now a Military Police Unit**. 21 mar. 2018. Disponível em: <<https://maritime-executive.com/article/china-s-coast-guard-is-now-a-military-police-unit>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Amazônia Azul: Principal**. [2018?]. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/amazonia-azul>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

MARINHA DO BRASIL. Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)**. [2016?]. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

MARTINSON, Ryan D. **Echelon Defense: The Role of Sea Power in Chinese Maritime Dispute Strategy**. Naval War College. CMSI Red Books, vol. 15. 2018. Disponível em: <<http://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-red-books/15>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

MARTINSON, Ryan D. **Jinglue Haiyang: The Naval Implications of Xi Jinping's New Strategic Concept**. China Brief, The Jamestown Foundation, vol. xv, n. 1, 09 jan. 2015. Disponível em: <<https://jamestown.org/program/jinglue-haiyang-the-naval-implications-of-xi-jinpings-new-strategic-concept>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

MARTINSON, Ryan D. **Panning for Gold: Assessing Chinese Maritime Strategy from Primary Sources**. Naval War College Review, v. 69, n. 3, 2016. Disponível em: <http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2018/04/Martinson_Ryan_Panning-for-Gold-Assessing-Chinese-Maritime-Strategy-from-Primary-Sources_Naval-War-College-Review-69.3_Summer-2016_23-44.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2019.

MCDEVITT, Michael. **Becoming a Great "Maritime Power": A Chinese Dream**. CNA Analysis & Solutions. Jun. 2016.

MEARSHEIMER, John J. **The tragedy of Great Power politics**. New York and London: W. W. Norton & Company. 2014.

MINISTÉRIO DA DEFESA (MD). **Glossário das Forças Armadas** – aprovado pela Portaria Normativa N. 9/GAP/MD, de 13 de janeiro de 2016. MD35-G-01. 5ª edição, 2015.

MOREIRA, William de Sousa. **Ciência e Tecnologia Militar: "Política por Outros Meios"?**. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, vol. 18, n. 2, pp. 71-90, jul./dez. 2012. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/314>>. Acesso em: 25 mar. 2019.

MORRIS, Lyle J. **Taming the Five Dragons? China Consolidates Its Maritime Law Enforcement Agencies**. China Brief, The Jamestown Foundation, vol. xiii, n. 7, 28 mar. 2013. Disponível em: <<https://jamestown.org/program/taming-the-five-dragons-china-consolidates-its-maritime-law-enforcement-agencies>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

NIE, Wenjuan. **Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea?**. Contemporary Southeast Asia, vol. 38, n. 3, pp. 422-444, 2016.

NYE JR., Joseph S. **Is the American Century Over?**. Political Science Quarterly, vol. 130, n. 3. 2015.

NYE JR., Joseph S. How Sharp Power Threatens Soft Power – The Right and Wrong Ways to Respond to Authoritarian Influence. Foreign Affairs. January 24, 2018. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/print/1121771>>. Acesso em: 24 jan. 2018.

NAÇÕES UNIDAS. **Methodology: Standard country or area codes for statistical use (M49)**. 2018. Disponível em: <<https://unstats.un.org/unsd/methodology/m49>>. Acesso em: 02 mar. 2019.

NAÇÕES UNIDAS. **United Nations Convention on the Law of the Seas**. Montego Bay: United Nations, 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2018.

ORGANSKI, A. F. K. **World Politics**. 2nd edition. New York: Alfred A. Knopf, Inc. 1968.

OXMAN, Bernard H. **The Territorial Temptation: A Siren Song at Sea**. The American Journal of International Law, vol. 100, n. 4, pp. 830-851. 2006.

PATALANO, Alessio. **When strategy is ‘hybrid’ and not ‘grey’: reviewing Chinese military and constabulary coercion at sea**. The Pacific Review. London: Routledge. 2019.

PERMANENT COURT OF ARBITRATION (PCA). **Case N. 2013-19 in the matter of the South China Sea Arbitration before an Arbitral Tribunal constituted under Annex VII to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea between The Republic of the Philippines and The People's Republic of China**. 12 jul. 2016. Disponível em: <<https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/6/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>>. Acesso em: 24 fev. 2019.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. **Uma ou duas Chinas? A “questão de Taiwan” sob o ponto de vista de uma comunidade chinesa ultramar (Ciudad del Este, Paraguai)**. Civitas, Porto Alegre, v. 10, n. 3, p. 468-489, set.-dez. 2010. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/25529970.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

POLING, Gregory B. **The South China Sea in Focus: Clarifying the Limits of Maritime Dispute**. A Report of the CSIS Sumitro Chair for Southeast Asia Studies. Lanham, MD: Rowman & Littlefield. Jul. 2013. Disponível em: <https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/130717_Poling_SouthChinaSea_Web.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2018.

RAHMAN, Christopher. **Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea**, with Policy Implications for New Zealand. Wellington: Centre for Strategic Studies – Victoria University of Wellington. 2009.

RAHMAN, Christopher. **The rise of China as a regional maritime power: strategic implications for a new century**. Tese de Doutorado. University of Wollongong. 2003.

RAPP-HOOPER, Mira. **Before and After: The South China Sea Transformed**. AMTI/CSIS. 18 fev. 2015. Disponível em: <<https://amti.csis.org/before-and-after-the-south-china-sea-transformed>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

REGIONAL COOPERATION AGREEMENT ON COMBATING PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA (ReCAAP). **Interactive Incident Reports**. [2018a]. Disponível em: <<https://portal.recaap.org/OpenMap>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

REGIONAL COOPERATION AGREEMENT ON COMBATING PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA (ReCAAP). **Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (2016)**. [2017]. Disponível em: <<http://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/2016/ReCAAP%20ISC%20Single-sheet%20Summary%20for%20Annual%20Report%202016.pdf>>. Acesso em: 05 mar. 2019.

REGIONAL COOPERATION AGREEMENT ON COMBATING PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA (ReCAAP). **Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia 2017**. [2018b]. Disponível em: <<http://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/2017/12/ReCAAP%20ISC%20Single-sheet%20Summary%20for%20Annual%20Report%202017.pdf>>. Acesso em: 05 mar. 2019.

ROBERTS, J. A. G. **História da China**. Lisboa: Edições Texto & Grafia. 2006.

ROSSI, Christopher R. **Sovereignty and Territorial Temptation: The Grotian Tendency**. Cambridge University Press. 2017.

ROWEN, Ian. **Tourism as a Territorial Strategy in the South China Sea**. In: SPANGLER, Jonathan; KARALEKAS, Dean; DE SOUZA, Moises Lopes (eds.). *Enterprises, Localities, People, and Policy in the South China Sea*, pp. 61-74. *Critical Studies of the Asia-Pacific*, Palgrave Macmillan. 2018.

RUMBAUGH, Thomas; BLANCHER, Nicolas. **China: International Trade and WTO Accession**. IMF Working Paper, WP/04/36. Mar. 2004. Disponível em: <<https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2004/wp0436.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

SALVADOR, Susana. Diário de Notícias. **Só 17 países resistem à China e mantêm relações diplomáticas com Taiwan**. 22 ago. 2018. Disponível em: <<https://www.dn.pt/edicao-do-dia/22-ago-2018/interior/so-17-paises-resistem-a-china-e-mantem-relacoes-diplomaticas-com-taiwan-9744400.html>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

SARR, Cire. **Digital Gazetteer of the Spratly Islands**. 29 ago. 2011. Disponível em: <<http://www.southchinasea.org/2011/08/19/digital-gazetteer-of-the-spratly-islands>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

SEA AROUND US. **Catches by Fishing country in the waters of South China Sea**. 2016a. Disponível em: <<http://www.searoundus.org/data/#/lme/36?chart=catch-chart&dimension=country&measure=tonnage&limit=10>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

SEA AROUND US. **Catches by Fishing country in the waters of South China Sea**. 2016b. Disponível em: <<http://www.searoundus.org/data/#/lme/36/stock-status>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

SEARCH AND RESCUE CONTACTS (SRC). **Map of SAR Contacts found in North West Pacific SRR (that have location data entered)**. 2019. Disponível em: <https://sarcontacts.info/srrs/jp_eig>. Acesso em: 05 mar. 2019.

SEMINÁRIO “A CHINA DO SÉCULO XXI: OPORTUNIDADES PARA O BRASIL”. 25 out. 2017, Rio de Janeiro, RJ. (Palestras proferidas). Anotações pessoais. Rio de Janeiro, RJ. Escola de Guerra Naval.

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

SHI, Ting. **Xi Plans to Turn China Into a Leading Global Power by 2050**. Bloomberg, 17 out. 2017. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-10-17/xi-to-put-his-stamp-on-chinese-history-at-congress-party-opening>>. Acesso em: 06 mar. 2019.

SILVA, Guilherme A.; GONÇALVES, Williams. **Dicionário de Relações Internacionais**. Barueri: Editora Manole Ltda., 2a edição. 2010.

STANFORD. **Mapping Militant Organizations – Abu Sayyaf Group**. 20 jul. 2015. Disponível em: <<http://web.stanford.edu/group/mappingmilitants/cgi-bin/groups/view/152?highlight=April+19>>. Acesso em: 05 mar. 2019.

STEFFEN, Carlos Alberto. **Introdução ao Sensoriamento Remoto**. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. [20-?]. Disponível em: <<http://www3.inpe.br/unidades/cep/atividadescep/educasere/apostila.htm>>. Acesso em: 24 fev. 2019.

STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE (SIPRI). **Trends in World Military Expenditure, 2017**. SIPRI Fact Sheet, Maio 2018.

TAIWAN. **Politics and Diplomacy – Foreign Affairs**. [2018?]. Disponível em: <<https://www.taiwan.gov.tw/politics.php>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

THAYER, Carl. **ASEAN and China Set to Agree on Single Draft South China Sea Code of Conduct**. The Diplomat, 27 jul. 2018. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2018/07/asean-and-china-set-to-agree-on-single-draft-south-china-sea-code-of-conduct>>. Acesso em: 30 jul. 2018.

THE ECONOMIST. **Shades of grey: neither war nor peace**. Special Report: The Future of War. 25 jan. 2018. Disponível em: <<https://www.economist.com/special-report/2018/01/25/neither-war-nor-peace>>. Acesso em: 10 mar. 2019.

THEOBALD, Ulrich. **The South China Sea Conflict**. ChinaKnowledge.de. 08 set. 2017. Disponível em: <<http://www.chinaknowledge.de/History/PRC/prc-event-southchinaseaconflict.html>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

TILL, Geoffrey. **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century**. 4th edition. London and New York: Routledge Taylor & Francis Group. 2018.

TOBIN, Liza. **Underway – Beijing’s Strategy to Build China into a Maritime Great Power**. Naval War College Review, vol. 71, n. 2, 2018. Disponível em: <<http://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol71/iss2/5>>. Acesso em: 10 fev. 2019.

UNION OF CONCERNED SCIENTISTS (UCS). **UCS Satellite Database**. 30 nov. 2018. Disponível em: <>. Acesso em: 06 mar. 2019.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **Review of Maritime Transport 2018**. New York and Geneva: United Nations. 2018b.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **World Investment Report 2018: Investment and New Industrial Policies**. New York and Geneva: United Nations. 2018a. Disponível em: <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2018_overview_en.pdf>. Acesso em: 02 mar. 2019.

UNREPRESENTED NATIONS & PEOPLES ORGANIZATION (UNPO). **About UNPO**. Disponível em: <<https://unpo.org/section/2>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

WALKER, Christopher; LUDWIG, Jessica. **The Meaning of Sharp Power: How Authoritarian States Project Influence**. Foreign Affairs. November 16, 2017. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2017-11-16/meaning-sharp-power>>. Acesso em: 17 maio 2019.

WALLERSTEIN, Immanuel. **World-Systems Analysis: An Introduction**. Durham and London: Duke University Press. 2004.

WALTZ, Kenneth N. **Structural Realism after the Cold War**. International Security, vol. 25, n. 1, pp. 5-41. 2000.

WALTZ, Kenneth Neal. **Man, the state, and war: a theoretical analysis**. New York: Columbia University Press. 2001.

WANG, Ban. **Introduction**. In: WANG, Ban (ed.). Chinese Visions of World Order: Tianxia, Culture, and World Politics. Durham and London: Duke University Press. 2017. Versão e-book Kindle.

WANG, Hung-jen. **The Rise of China and Chinese International Relations Scholarship**. Plymouth, UK: Lexington Books. 2013.

WANG, Jianwei. **The Discourse on China’s Rise**. China: An International Journal, vol. 15, n. 1, pp. 24-40. Fev. 2017.

WIGHT, Martin. **A Política do Poder**. São Paulo: Editora Universidade de Brasília. 2002.

WIKIMEDIA COMMONS. **Map of the Strait of Malacca**. 14 mar. 2010. Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_Strait_of_Malacca-de.jpg>. Acesso em: 15 dez. 2018.

WILSON, Ernest J. **Hard Power, Soft Power, Smart Power**. The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, vol. 616, n. 1, 2008.

WORLD INTEGRATED TRADE SOLUTIONS (WITS). **China trade statistics: Exports, Imports, Products, Tariffs, GDP and related Development Indicator**. [201-]. Disponível em: <<https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/LTST/TradeFlow/EX PIMP>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

WU, Shicun; ZOU, Keyuan. **Maritime Security in the South China Sea: Cooperation and Implications**. In: WU; ZOU (eds.). *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. 2009. Versão e-book Kindle.

XI JINPING. **A Governança da China**. Editora de Línguas Estrangeiras Co. Ltd.: Pequim, China, 2014.

XIAOQIN, Shi. **An Analysis of China's Concept of Sea Power**. Estocolmo: Asia Paper, Institute for Security & Development Policy, dez. 2011.

XIAOYAN, Wu. **China's Sea Power Nation Strategy**. Estocolmo: Asia Paper, Institute for Security & Development Policy, jun. 2014.

XINHUA. **China publishes amended Constitution**. Pequim, 14 mar. 2018b. Disponível em: <http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Special_12_2/2018-03/15/content_2049191.htm>. Acesso em: 27 fev. 2019.

XINHUA. **China's national legislature adopts constitutional amendment**. Pequim, 11 mar. 2018a. Disponível em: <http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/11/c_137031606.htm>. Acesso em: 27 fev. 2019.

XU, Ke. **Myth and Reality: The Rise and Fall of Contemporary Maritime Piracy in the South China Sea**. In: WU; ZOU (eds.). *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. 2009. Versão e-book Kindle.

XU, Shiming. **The Development of Oil Spill Preparedness and Response in China**. In: WU; ZOU (eds.). *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. 2009. Versão e-book Kindle.

XUETONG, Yan. **The Rise of China and its Power Status**. Chinese Journal of International Politics, vol. 1, pp. 5-33. 2006.

YONGNIAN, Zheng; XIN, Lim Wen. **The Changing Geopolitical Landscape, China and the World Order in the 21st Century**. China: An International Journal, vol. 15, n. 1, pp. 4-23. Fev. 2017.

YOON, Sukjoon. **Implications of Xi Jinping's True Maritime Power – Its Context, Significance, and Impact on the Region.** Naval War College Review, Vol. 68, N. 3, 2015.

YOSHIHARA, Toshi. **China's Vision of Its Seascape: The First Island Chain and Chinese Seapower.** Asian Politics & Policy, vol. 4, n. 3, pp. 293-314.

ANEXO A

Comparação dos status das formações no MSC, entre as três fontes consultadas.

Formação	Arquipélago	País ocupante (AMTI/CSIS, 2016a)	Existe na lista de CIL/NUS ([2016?])?	Existe na lista de Poling (2013)?	É considerada ilha por Poling (2013)?	Observações
Triton Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Sim	Sim	-
Antelope Reef	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Bombay Reef	Xisha/Paracel	China	Sim	Sim	Sim	-
Drummond Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Duncan Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Lincoln Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Sim	Sim	-
Middle Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Amphitrite Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Money Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações

Formação	Arquipélago	País ocupante (AMTI/CSIS, 2016a)	Existe na lista de CIL/NUS ([2016?])?	Existe na lista de Poling (2013)?	É considerada ilha por Poling (2013)?	Observações
North Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Amphitrite Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
North Reef	Xisha/Paracel	China	Sim	Sim	Sim	-
Observation Bank	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Palm Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Pattle Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Quanfu Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Robert Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Rocky Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	CIL/NUS identifica Rock Islet, e apenas em conjunto com Woody Island

Formação	Arquipélago	País ocupante (AMTI/CSIS, 2016a)	Existe na lista de CIL/NUS ([2016?])?	Existe na lista de Poling (2013)?	É considerada ilha por Poling (2013)?	Observações
South Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Amphitrite Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
South Sand	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Amphitrite Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Tree Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Amphitrite Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
West Sand	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Amphitrite Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Woody Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Amphitrite Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Yagong Island	Xisha/Paracel	China	Sim	Não Identificável	Não Identificável	Considerada do Crescent Group por CIL/NUS, grupo reconhecido por Poling, sem identificação individual das formações
Pratas Island	Dongsha/Pratas	Taiwan	Fora de escopo	Fora de escopo	Não existe na lista	-
Cuarteron Reef	Nansha/Spratly	China	Sim	Sim	Sim	-

Formação	Arquipélago	País ocupante (AMTI/CSIS, 2016a)	Existe na lista de CIL/NUS ([2016?])?	Existe na lista de Poling (2013)?	É considerada ilha por Poling (2013)?	Observações
Fiery Cross Reef	Nansha/Spratly	China	Sim	Sim	Sim	-
Gaven Reefs	Nansha/Spratly	China	Sim	Sim	Sim	-
Hughes Reef	Nansha/Spratly	China	Sim	Sim	Não	-
Johnson Reef	Nansha/Spratly	China	Sim	Sim	Sim	Poling e CIL/NUS chamam de Johnson South Reef
Mischief Reef	Nansha/Spratly	China	Sim	Sim	Não	-
Subi Reef	Nansha/Spratly	China	Sim	Sim	Não	-
Itu Aba Island	Nansha/Spratly	Taiwan	Sim	Sim	Sim	-
Alexandra Bank	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Não	Não existe na lista	-
Alison Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Amboyna Cay	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
Barque Canada Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
Central Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
Collins Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
Conrwallis South Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Discovery Great Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
East Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Grainger Bank	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Grierson Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Não	Não existe na lista	-
Ladd Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-

Formação	Arquipélago	País ocupante (AMTI/CSIS, 2016a)	Existe na lista de CIL/NUS ([2016?])?	Existe na lista de Poling (2013)?	É considerada ilha por Poling (2013)?	Observações
Lansdowne Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Namyit Island	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
Pearson Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
Petley Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Prince Consort Bank	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Prince of Wales Bank	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Rifleman Bank/Kingston Shoal	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	Poling e CIL/NUS identificam somente um Rifleman Bank, sem especificação
Rifleman Bank/Orleana Shoal	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	Poling e CIL/NUS identificam somente um Rifleman Bank, sem especificação
Sand Cay	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
Sin Cowe Island	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
South Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Southwest Cay	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
Spratly Island	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Sim	-
Tennent Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Não	Não	Não existe na lista	-
Vanguard Bank	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
West Reef	Nansha/Spratly	Vietnã	Sim	Sim	Não	-
Swallow Reef	Nansha/Spratly	Malásia	Sim	Sim	Sim	-
Ardasier Reef	Nansha/Spratly	Malásia	Sim	Sim	Sim	-

Formação	Arquipélago	País ocupante (AMTI/CSIS, 2016a)	Existe na lista de CIL/NUS ([2016?])?	Existe na lista de Poling (2013)?	É considerada ilha por Poling (2013)?	Observações
Erica Reef	Nansha/Spratly	Malásia	Sim	Sim	Não	-
Investigator Shoal	Nansha/Spratly	Malásia	Sim	Sim	Não	-
Mariveles Reef	Nansha/Spratly	Malásia	Sim	Sim	Sim	-
Commodore Reef	Nansha/Spratly	Filipinas	Sim	Sim	Sim	-
Flat Island	Nansha/Spratly	Filipinas	Sim	Sim	Sim	-
Loaita Cay/Loaita Nan	Nansha/Spratly	Filipinas	Sim	Sim	Não	Poling não identifica Loaita Nan, apenas Loaita Cay; CIL/NUS identifica Loaita Cay e Loaita Nan como duas formações separadas
Loaita Island	Nansha/Spratly	Filipinas	Sim	Sim	Sim	-
Nanshan Island	Nansha/Spratly	Filipinas	Sim	Sim	Sim	-
Northeast Cay	Nansha/Spratly	Filipinas	Sim	Sim	Sim	-
Second Thomas Shoal	Nansha/Spratly	Filipinas	Sim	Sim	Não	Poling chama de Second Thomas Reef, não Shoal
Thitu Island	Nansha/Spratly	Filipinas	Sim	Sim	Sim	-
West York Island	Nansha/Spratly	Filipinas	Sim	Sim	Sim	-

Fonte: elaboração própria.