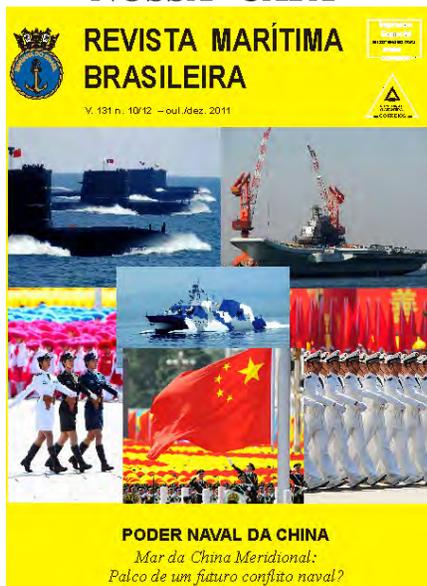


NOSSA CAPA



O MAR DA CHINA MERIDIONAL: PALCO DE UM FUTURO CONFLITO NAVAL?

FERNANDO **MALBURG** DA SILVEIRA
Capitão de Mar e Guerra (Ref²)

SUMÁRIO

Introdução
O cenário marítimo em discussão
A natureza de um possível conflito
O Poder Naval na região
Considerações finais

INTRODUÇÃO

A República Popular da China vem sendo notícia de destaque nos principais meios de comunicação por seu extraordinário crescimento econômico, que recentemente a fez ultrapassar o Japão e galgar o segundo lugar dentre as economias mais fortes do mundo, só superada pela norte-americana. Essa visão da China é, sob o prisma da economia, reforçada pelas crises econômicas que têm afetado as principais potências ocidentais, dentre elas os Estados Unidos e a União

Europeia. Embora os EUA possam permanecer, pelo menos nas décadas vindouras (talvez poucas), como o país mais poderoso do planeta, o crescimento chinês revela dois aspectos geopoliticamente importantes para o século XXI: (1) há um claro deslocamento do eixo de poder para a Ásia, reduzindo a expressão hegemônica de liderança mundial dos EUA e impondo ao Ocidente algum compartilhamento de poderes com uma potência oriental; e (2) existe uma probabilidade considerável de, com a pujança chinesa, a força das economias crescentes do Sudeste

Asiático, a recuperação da Rússia, a superação da recessão pelo Japão e o crescimento da Índia virem os Estados Unidos e seus principais aliados ocidentais a se dobrar perante o vigor da economia asiática, que poderá vir a formar a mais poderosa área de livre comércio do mundo, moldada sob costumes e tradições orientais (bastante dissociados da “ordem mundial” do século XX, construída nos moldes ocidentais).

A discussão sobre esses desdobramentos econômicos – cuja concretização no tempo ainda não é muito visível no horizonte, e é fortemente dependente da capacidade chinesa de sustentar suas altas taxas de crescimento – seria extensa e fugiria ao escopo deste artigo. Uma terceira constatação, porém, se faz pertinente: em sua corrida rumo a uma possível igualação de poder econômico com os Estados Unidos, a China não cometerá o erro

de crescer economicamente sem desenvolver um Poder Militar compatível com o Poder Nacional a ser alcançado e com a necessidade de respaldar suas ações políticas na região e no mundo. Lembremos a frase atribuída a Napoleão Bonaparte há dois séculos: “Deixem a China dormir, pois, quando acordar, o mundo estremecerá”.

A China, ao longo dos séculos, tem sido observada principalmente como um grande poder terrestre alicerçado em seu enorme território e em sua gigantesca população (um em cada cinco dos habitantes da

Terra é chinês). Essa visão de potência terrestre permaneceu até as proximidades do fim da Guerra Fria, quando se passou a perceber um notável esforço chinês para evoluir de sua postura naval costeira e passar a desenvolver uma “Marinha de águas azuis”, capaz de defender os interesses chineses mais amados, principalmente no que tange à proteção das linhas de comunicação marítimas que

representam as artérias de seu crescimento econômico. Em acréscimo, é fato que a China se defronta com a possibilidade de conflito militar caso Taiwan decida proclamar sua independência; ou caso ocorra a degeneração da situação da península coreana; e também se depara com contenciosos diversos – envolvendo inclusive interesses japoneses, norte-americanos e de outros países do Sudeste

Asiático – sobre ilhas e áreas marítimas ricas em recursos naturais, cujas disputas não resolvidas remontam a séculos passados. Todos esses fatores levam à necessidade de a China ser também uma potência marítima.

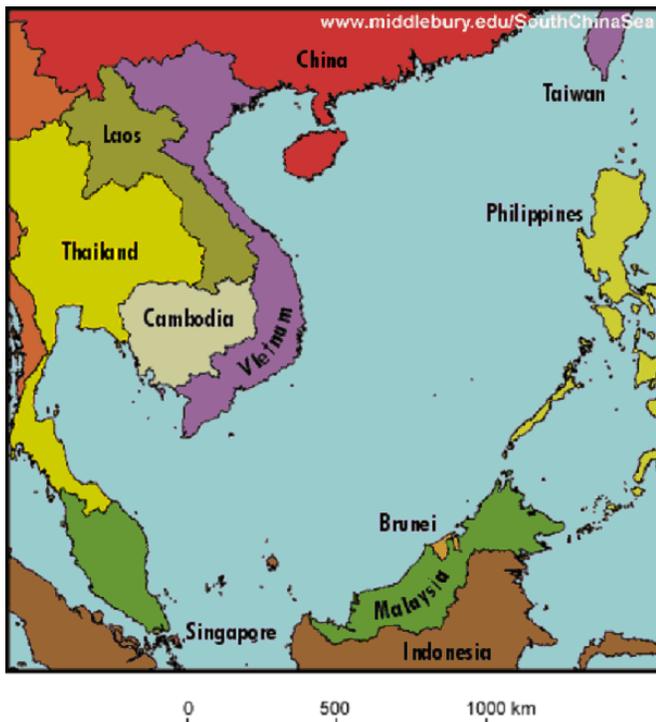
A atual visão da China é bastante clara: sem um Poder Naval capaz de dominar o Mar da China Meridional¹, seus grandes objetivos estratégicos – que incluem a liderança da Ásia e do comércio que transita pelo Oceano Pacífico – podem restar vulnerados. Com essa visão, a China está desenvolvendo uma força naval que, numa

A Ásia poderá vir a formar a mais poderosa área de livre comércio do mundo, moldada sob costumes e tradições orientais, dissociada da “ordem mundial” do século XX

★ ★ ★

A China está em transição da condição de potência terrestre emergente para potência global marítima

¹ Tradução de *South China Sea*, denominação usada sem denotar “soberania”.



O Mar da China Meridional

Fonte: [HTTP://www.southchinesea.org/basemap.gif](http://www.southchinesea.org/basemap.gif)

Acesso: 26/09/2011

primeira etapa, poderá estender suas operações até a linha de ilhas que se inicia ao norte do Japão, desce até Taiwan e prossegue até mais ao sul, rumo às Filipinas e ao norte da Indonésia; e numa etapa posterior poderá ser regionalmente forte para alcançar uma segunda linha, abrangendo a Indonésia, a Micronésia e chegando à Austrália e a Nova Zelândia – o que decerto será visto como uma ameaça a interesses norte-americanos, japoneses, russos e de potências ocidentais.

Em síntese, a China está em transição da condição de potência terrestre emergente para potência global marítima. Para ter sucesso nessa empreitada, não ignora que a porta para a hegemonia asiática é o Mar da China Meridional; e que a porta para a disputa da

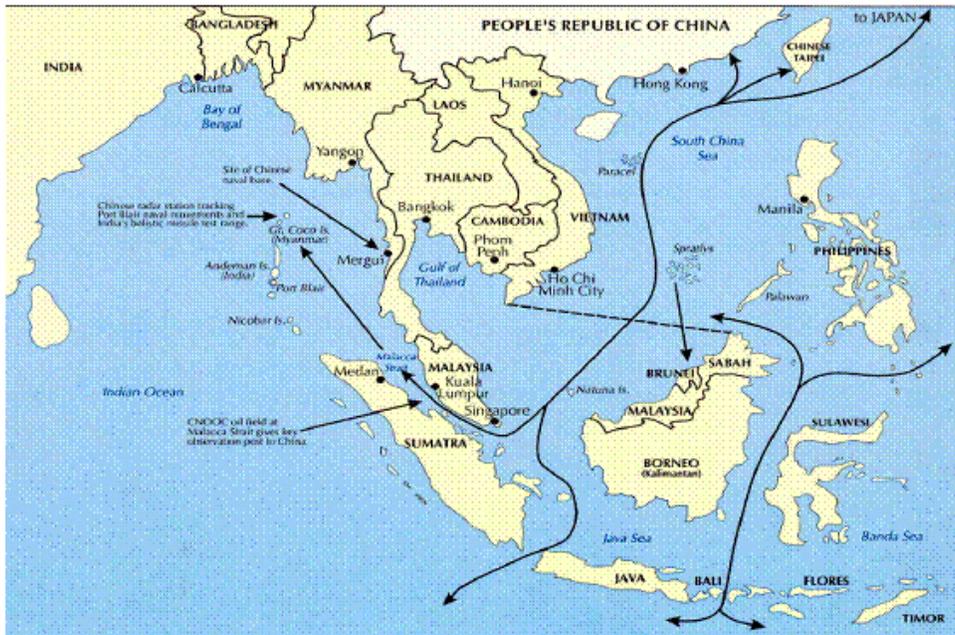
hegemonia mundial é o Oceano Pacífico Oeste.

O CENÁRIO MARÍTIMO EM DISCUSSÃO

O Leste Asiático contempla um cenário marítimo gigantesco, que se estende desde os 50° Norte, latitude das Ilhas Kurilas, até os 50° Sul, latitude das ilhas neozelandesas. Nesse cenário, o Mar da China Meridional, ou Mar do Sul da China, estende-se desde o Estreito de Taiwan até o Estreito de Málaca e une o Sudeste Asiático com o Oceano Pacífico Ocidental, abrigando (ou expondo) em sua vasta área as principais linhas vitais de comunicações marítimas que nutrem as economias emergentes da Ásia. Escoadouro marí-

timo da Eurásia, esse mar comporta cerca de um terço do tráfego marítimo mundial; e cerca de metade da tonelagem mercante do mundo anualmente passa pelos *choke points* representados pelos estreitos de Málaca, Sunda, Makassar e Lombok, todos de alta importância para a economia asiática (principalmente a chinesa e a japonesa, por seus vultos).

Particular importância tem a navegação via Estreito de Málaca. Essa ligação entre o Índico e o Pacífico, cujo trecho mais estreito tem menos de 2 milhas de largura, contempla o trânsito de cerca de ¼ do petróleo mundial, com mais de 50 mil navios por ano, tendo como destino todos os países consumidores asiáticos do Pacífico, inclusive as poderosas economias da Chi-



Rotas marítimas de interesse estratégico da Ásia

Fonte: <http://www.google.com.br>, palavra-chave *South China Sea*, mapa disponível em Imagens de *South China Sea*. Acesso: 27/09/2011

na e do Japão. Trata-se de região de navegação difícil e sujeita a ações de pirataria e terrorismo. As rotas alternativas existem (estreitos de Sunda, Lombok e Makassar) e não exigem grandes aumentos de distância a navegar, mas são igualmente vulneráveis à obstrução, à pirataria e ao terrorismo. Acresce que, em todas elas, a navegação é perigosa: colisões e aterramentos podem dar causa a obstruções e a desastres ecológicos de grande monta. Málaca e suas alternativas situam-se em ambiente geopoliticamente complexo, pois ali estão presentes fortes interesses econômicos dos Estados Unidos junto ao seu maior aliado no Extremo Oriente (o Japão) e em face de seu maior rival oriental (a China), disso resultando a forte presença naval estadunidense. A 7ª Esquadra, estacionada na região e com presença permanente em portos e mares japoneses e sul-

coreanos, é a mais poderosa força naval avançada dos Estados Unidos, cabendo-lhe a defesa dos interesses marítimos estadunidenses na Ásia, inclusive no que tange à península coreana (Coreia do Sul, aliada norte-americana), a Taiwan e ao próprio Japão (com ambos, os EUA têm tratados de proteção militar).

O petróleo transportado pelo mar, do Oceano Índico para o Leste Asiático, via Estreito de Málaca e Mar da China Meridional, tem volume seis vezes maior do que o do óleo que passa pelo Canal de Suez e 17 vezes maior do que o transportado via Canal de Panamá. No que diz respeito à China, isso significa cerca de 80% do óleo bruto importado pelo país via seu mar meridional. Além dessa importância estratégica das *sea lanes*, há que levar em conta que, segundo analistas, a região marítima em questão abriga reservas de petróleo comprova-



A Nine-Dotted Line e os arquipélagos disputados

Fonte: [HTTP://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a4/SChina_sea_88.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a4/SChina_sea_88.png)

Acesso: 26/09/2011

das de mais de 7 bilhões de barris e reservas estimadas que ultrapassam 28 bilhões de barris e uma reserva de gás natural estimada em cerca de 900 trilhões de pés cúbicos. E tem, ainda, um dos mais ricos potenciais pesqueiros do planeta.

Não se restringe às rotas de abastecimento e de comércio a importância do Mar da China Meridional para os chineses e demais potências regionais. Contenciosos territoriais diversos pontuam a área desde longa data. Grande parte dessa estratégica região marítima é objeto de reivindicações

chinesas, vietnamitas e taiwanesas, abrangendo principalmente os grupos de ilhas Spratly e Paracel (que já deram margem a escaramuças navais entre China e Vietnã nos anos 90). Além disso, há os contenciosos sino-japoneses que contemplam ilhas mais ao norte (Diaoyu – ou Senkaku, para os japoneses) e comprovadas reservas petrolíferas próximas. E não se pode esquecer a complexidade da questão ligada à soberania de Taiwan, que o governo chinês, dentro de sua inarredável política de só existir uma única China (que inclui Taiwan e o Tibete), não abre mão de considerar como uma ilha rebelde.

Quando, em 2010, o governo norte-americano sugeriu que se negociasse um código de conduta para a área em

disputa, os chineses reagiram, declarando que isso seria um ataque à soberania da China. É relevante registrar que, mesmo sem conseguir amparar seus pleitos territoriais em princípios e parâmetros internacionalmente aceitos e reconhecidos pela Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a China, desde o final dos anos 40, dá publicidade a mapas que delimitam o que, alegadamente, representa seu mar territorial, uma linha em forma de U (*U Shape*, ou *Tongue Shape*) conhecida como *Nine-Dotted Line*.

O governo da República da China foi, em 1947, antes da Revolução Maoísta, o primeiro a reivindicar essa extensa área em forma de U, delimitada livremente por seis linhas traçadas sobre um mapa do Mar da China Meridional como sendo mar territorial chinês, reivindicação esta – baseada tão somente em circunstâncias históricas de muitos séculos atrás – que foi também sustentada pelo governo comunista que tomou o poder em 1949. A consulta a qualquer mapa que ilustre esse pleito revela que essas linhas – que abrangem extensa área marítima que inclui os arquipélagos das disputadas ilhas Spratly e Paracel, chegando até o sul de Taiwan – não delimitam com precisão o que seria esse mar territorial, que obviamente foi protestado por todos os países afetados (Filipinas, Indonésia, Vietnã, Malásia, Brunei e até pela “ilha rebelde”, Taiwan).

Bem recentemente, em 2009, diante do reiterado pleito chinês, novos protestos sobre a ilegalidade dessa pretensa demarcação foram feitos na ONU. Em 2010, os EUA se manifestaram oficialmente em uma conferência em Hanói, reafirmando que têm firme interesse na liberdade de navegação e no acesso aberto às áreas de comércio asiáticas e clamando pelo respeito às leis internacionais. Os dez países da Asean (Association of South East Asia Nations) também não deixaram passar em branco o recrudescimento das reivindica-

ções chinesas, manifestando, em 2011, que a Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar não reconhece argumentos históricos como base para reivindicações de soberania. Reside, porém, nesse argumento uma fraqueza: embora mais de 160 países tenham firmado os acordos da Conferência (Unclos), muitos não o fizeram, ou não ratificaram a assinatura (como os EUA), ou ratificaram com restrições marcantes (caso da China). Não obstante todo esse conjunto de diferenças de opinião, registre-se que até o presente a China não obstaculizou a navegação nas águas reivindicadas, sob o argumento de soberania histórica.



Reivindicação chinesa (Mar Territorial)

Fonte: <http://www.google.com.br>, palavra-chave *South China Sea*, mapa disponível em Imagens de *South China Sea*. Acesso: 27/09/2011

O Oceano Pacífico é o maior oceano integrador das economias do planeta; e o leste asiático tende a ser o grande centro comercial e manufatureiro do mundo no século XXI, bem como o maior centro de crescimento de poderes militares. São razões mais do que suficientes para entender a necessidade de preservação da paz regional.

A NATUREZA DE UM POSSÍVEL CONFLITO

Uma leitura de interessante artigo de Robert Kaplan [3] revela nuances relevantes desse cenário. Esse autor inicia sua exposição caracterizando que a Europa é uma *landscape*, ao passo que a Ásia é uma *seascape*, o que imprime diferenças fundamentais entre conflitos do século XX e os potenciais conflitos do século XXI. Efetivamente, as áreas mais contestadas do globo no século passado residiam em terra firme na Europa, mas o deslocamento do eixo de poder para a Eurásia e, particularmente, para o leste da Ásia faz augurar um século naval (mais completo seria dizer aeronaval). Realmente, nos mares do sudeste, do leste e do sul da Ásia estão marcadamente presentes fortes poderes navais, como os da China, do Japão (ainda que limitado a forças de autodefesa pelo tratado de rendição na Segunda Guerra Mundial), da Rússia, da Coreia do Sul e outros menores (mas nada desprezíveis, como os submarinos norte-coreanos).

Kaplan chama a atenção para essa peculiaridade: diferentemente das guerras desenvolvidas nas grandes massas terrestres, que costumam vitimar grandes quantidades de populações civis, um conflito aeronaval tem

todos os requisitos para se desenvolver de forma essencialmente técnica, restrita aos mares e seus espaços aéreos, assim também contrastando com o século passado. Além disso, tem-se que as motivações presentes na Ásia são bem distintas do antifascismo que levou à Segunda Guerra Mundial; do anticomunismo que levou à Guerra Fria; do antígenocídio (crimes contra a humanidade) que levou às guerras dos Bálcãs e da África Central; das guerras de etnias; ou dos motivos que levaram os EUA ao Iraque e ao Afeganistão, conflitos esses onde a guerra e a política externa se tornaram, ao mesmo tempo, matéria para soldados, diplomatas, intelectuais, humanistas e religiosos.

Na Ásia, mais particularmente no oeste do Pacífico, a dinâmica parece ser diferente, criando poucos dilemas morais (ou “freios morais”) para a potencialidade dos conflitos (e para sua eclosão, se ocorrer). Segundo o citado articulista, a guerra nesse cenário volta a ser assunto para os *experts*

em defesa, e em grande parte isso se deve ao seu conteúdo essencialmente naval (com rara exceção para um possível conflito terrestre na península coreana, mas que também deverá ter alguns desdobramentos – mesmo que secundários – no mar).

Parece pertinente acrescentar a essas considerações que a natureza dos possíveis conflitos na área em foco é isenta de ingredientes nucleares (cabendo excetuar, uma vez mais, uma possível ação tresloucada do governo comunista norte-coreano, cujo programa nuclear belicista é motivo de preocupações). Outro aspecto diferenciador em relação ao século passado: quando ocorreram os “choques do petróleo”, o mundo ociden-

O leste asiático tende a ser o grande centro comercial e manufatureiro do mundo no século XXI, bem como o maior centro de crescimento de poderes militares

tal (mormente considerando o poderio americano) reunia um poderio militar muitas vezes maior do que os dos países árabes donos das grandes jazidas. Se, todavia, vier a ocorrer um “choque da produção” – com as fábricas chinesas jogando para cima os preços dos produtos que, cada vez mais a preços baixos, fabricam para os ocidentais, donos apenas das *grifes* –, poder-se-á ter uma situação em que o poderio militar ocidental estaria igualado, ou até superado, pelo chinês.

As fronteiras terrestres chinesas estão consolidadas e estáveis, mas o mesmo não se pode dizer quando a China – engajada em substancial programa de construção de meios navais modernos – olha para o mar. Sob o prisma marítimo da China, todos os Estados que bordam o Mar da China Meridional têm alguma reivindicação junto aos chineses, e vice-versa, o que faz os Estados Unidos, com seus grandes interesses comerciais na área, exercerem o papel de fiador da paz regional, com grande presença

militar. Vale reiterar, todavia, que as tendências no presente são mais voltadas para as tentativas de acomodação diplomática das disputas e para os acordos comerciais, mas tudo isso só será possível se os poderes navais do cenário estratégico em causa se mantiverem razoavelmente equilibrados (ou não se desequilibrarem desfavoravelmente à potência estadunidense).

O PODER NAVAL NA REGIÃO

Uma comparação dos poderes combatentes dos principais atores que poderiam

se defrontar no cenário em discussão foge aos limites pretendidos para este artigo, mas fica o convite aos leitores interessados para que, usando a poderosa ferramenta da internet, pesquisem os meios navais das potências presentes – e/ou interessadas – no referido cenário. Um breve exame das Marinhas estadunidense (7ª Esquadra, pelo menos), chinesa, sul-coreana (esta especialmente poderosa por ter o decidido amparo estadunidense em armas, sensores, sistemas e tecnologias), russa, japonesa (igualmente amparada pela tecnologia norte-americana) e norte-coreana permite avaliar a intensidade das possíveis confrontações

aeronavais, na eventual concretização de hipóteses extremas.

Para os fins deste trabalho, voltado que se encontra para as possibilidades chinesas em seu grande programa de crescimento econômico e militar, é relevante comentar mais de perto o Poder Naval da China, por ser menos conhecido no nosso lado do planeta. Trata-se de ob-

servar os esforços em andamento na Plan, designação dada à Marinha chinesa (People’s Liberation Army Navy), parte integrante do People’s Liberation Army (PLA) que resultou da revolução maoísta.

A Plan está organizada em três Esquadras, a do Norte, a do Leste e a do Sul, contando com cerca de 250 mil homens. O *site* da referência [5] documenta o crescimento da Marinha chinesa em anos recentes. De 1997 a 2009, o número de submarinos diesel-elétricos (sem incluir os antigos *Romeo* soviéticos) passou de 15 para 58; o número de nucleares de ataque, de quatro

O Poder Naval da China cresceu mais de 115% em quantidade de meios, e bem espelha a formidável capacidade chinesa de construção naval e a magnitude dos investimentos feitos nos últimos dez anos

para sete; de SSBNs, de um para quatro; de navios de desembarque-doca (com vistas a Taiwan, naturalmente), de 13 para 27; de fragatas com mísseis, de 34 para 53; de contratorpedeiros com mísseis, de 16 para 28; e um poderoso navio-aeródromo, o *Varyag*, ex-navio soviético comprado inacabado da Ucrânia sob a alegação de que iria servir como um cassino flutuante, totalmente remodelado em oito anos (máquinas, armas e sensores) e submetido a testes de mar em agosto de 2011. Esse crescimento – contrastante com a progressiva redução de importantes Marinhas ocidentais – é de mais de 115% em quantidade de meios, e bem espelha a formidável capacidade chinesa de construção naval e a magnitude dos investimentos feitos nos últimos dez anos.

Em 2010, um novo ímpeto de crescimento do Poder Naval chinês foi observado pelos analistas ocidentais: novos meios de superfície e submarinos tiveram suas construções evidenciadas, dentre eles novas fragatas (com mísseis guiados, radares tipo *phased array* e sistemas de armas similares ao Aegis), novas unidades de submarinos nucleares e diesel-elétricos de ataque, novos meios anfíbios etc. [5]. É merecedor de registro especial o fato de que os chineses, em paralelo com o comissionamento do ex-*Varyag*, deram início à construção de seu primeiro navio-aeródromo, que quando pronto elevará o número dessas unidades para dois. Autoridades japonesas, em face do contencioso sobre as Ilhas Senkaku com a China, já manifestaram preocupações com o fato. Não foi diferente a atitude de vietnamitas e filipinos, cada vez mais fracos diante do crescente poderio chinês [6].

Esse programa de construção naval não é isolado. Ele faz parte de um contexto bem mais amplo, sendo notável que os chineses estão também expandindo suas forças

terrestres e desenvolvendo e produzindo novas aeronaves de apoio, combate e interceptação para sua força aérea e se preparando para operações conjuntas dessas forças, desenvolvendo também um ambicioso programa espacial capaz de prover mais satélites e as necessárias redes de dados e de comando para viabilizar e tornar eficientes essas operações conjuntas de terra, mar e ar.

Com a visível contração da US Navy e as limitações legais de seu aliado Japão, o crescimento da Plan vai progressivamente reduzindo seu déficit de poder, quando comparado com o Poder Naval norte-americano na região – cuja superioridade vinha sendo a fiança garantidora da estabilidade no Pacífico asiático.

Tampouco esse programa chinês é único na região. De fato, todas as Marinhas das nações do Leste Asiático estão recebendo grandes investimentos. Os orçamentos militares cresceram, em média, mais de um terço em uma década, sendo que em alguns países mais do que dobraram. E esses gastos militares, voltados para navios de superfície e submarinos com sofisticados sistemas de armas e para modernas aeronaves de combate, tendem a aumentar ainda mais, à medida que as necessidades de petróleo e de matérias-primas cresçam no cenário estratégico do Mar da China Meridional, que sem dúvida é, sob o prisma da geopolítica, o grande palco para a projeção de poder do Estado chinês neste século.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, do ponto de vista militar, a questão de Taiwan, os contenciosos sobre o mar territorial – Spratly, Parcel e outras ilhas, bem como áreas petrolíferas, pesqueiras e de gás natural – e a possível desestabilização da península coreana são

as causas que reúnem maior probabilidade de gerar confrontações bélicas, embora no presente predomine a tendência regional pela paz e pelo uso da diplomacia no tratamento dos contenciosos. De fato, não interessa à China um ambiente litigioso que venha a prejudicar o vertiginoso ritmo de crescimento que vem mantendo há quase três décadas. Preferivelmente, a potência chinesa se consolidará pela via pacífica (como já ocorreu nas épocas distantes do Império do Meio, entre os séculos XI e XVIII). Se seus interesses forem obstaculizados, porém, a China moderna estará pronta a reagir, inclusive militarmente, se necessário.

Se, por um lado, o final da Guerra Fria veio a sinalizar uma época de paz para o mundo, por outro, não se pode afirmar que o panorama reinante no Mar da China Meridional e imediações venha a contribuir favoravelmente para esse desiderato mundial. A China já reiteradamente avisou ao mundo que se Taiwan proclamar independência, retomará a ilha pela força, o que arrastará para o conflito os Estados Unidos, defensores de sua autonomia. Caso a China venha a tentar militarmente a posse das ilhas em disputa, não será diferente a reação americana e de seus aliados. Se a questão da unificação da península coreana degenerar para uma solução militar, a China, tradicional aliada da Coreia do Norte, decerto acudirá, tal como farão os EUA com relação à sua grande aliada, a Coreia do Sul. E se as vias marítimas cruciais para a

sustentação da economia chinesa, nas fronteiras do Oceano Índico com o Mar da China Meridional – rotas para o petróleo que vem do Oriente Médio –, estiverem sob ameaça, a China decerto ali mostrará, aos primeiros sintomas de crise, uma forte e decidida presença naval.

Causas potenciais para confrontações armadas não faltam, num cenário cuja magnitude estratégica é representada por economias de enormes sociedades consumidoras, tendendo à convergência os 1,3 bilhão de

chineses com os 600 milhões de almas do sudeste asiático e com 1,5 bilhão de pessoas do subcontinente indiano. Essa convergência é marítima: o Mar da China Meridional. E, como se depreende da exposição acima, a probabilidade de ali se desencadear um importante confronto essencialmente aeronaval no século XXI não é pequena nem desprezível.

O sentimento nacionalista chinês de

hoje não permitirá que se repitam as mesmas vulnerabilidades marítimas que deram estímulo às potências colonizadoras (França e Inglaterra, bem como Japão e Rússia) no século XIX para tomar territórios chineses. E a China não se deixará humilhar novamente pelos tratados que foi obrigada a assinar, naquele mesmo século, para ceder aos ocidentais o controle de cidades portuárias importantes (como Hong Kong foi para os britânicos, por exemplo). Também não consentirá que se repitam as circunstâncias que permitiram aos japoneses tomar a ferro e fogo a Manchúria no século XX.

Se, por um lado, o final da Guerra Fria veio a sinalizar uma época de paz para o mundo, por outro, não se pode afirmar que o panorama reinante no Mar da China Meridional e imediações venha a contribuir favoravelmente para esse desiderato mundial

A visão estratégica chinesa da atualidade claramente enxerga o Mar da China Meridional como a fronteira marítima militar a ser expandida, preservada e defendida, mesmo que isso desencadeie – como está ocorrendo – um esforço coletivo dos países da região para também fortalecerem seus poderes navais e mesmo que – se não o conseguirem no porte necessário – venham eles a se amparar cada vez mais no Poder Naval americano na área, elevando as tensões regionais. Não é exagero afirmar que Japão,

Coreia do Sul, Austrália e outros atores do cenário desejam firmemente que os EUA permaneçam sendo a potência naval mais forte

A China não cometerá o erro – que alguns menos avisados cometem – de pretender ser potência regional e planetária sem ser militarmente forte o bastante para respaldar essa ambição

da Ásia para sua própria proteção, mas há preocupantes tendências de mudança.

Apenas para dar ênfase a um ponto já comentado, repita-se que a China não cometerá o erro – que alguns menos avisados cometem – de pretender ser potência regional e planetária sem ser militarmente forte o bastante

para respaldar essa ambição (como ocorre em nosso país, na opinião do autor).

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; Geopolítica; Relações Internacionais; China; Poder Naval da China; Sudeste Asiático;

REFERÊNCIAS

- [1] *Chinese Naval Forces. Sino Defence. Naval Forces*. Disponível em <http://www.sinodefence.com/navy>. Acesso em 15/09/2011.
- [2] Diégues, Fernando Manoel Fontes. “Geopolítica da Crise: as incertezas e tendências de um mundo em transição”. *Revista Marítima Brasileira*, v. 129, n. 01-03/2009.
- [3] Kaplan, Robert D. *The South China Sea is the Future of Conflict*. Foreign Policy, Sept./Oct. 2011. Disponível em <http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/08/15>. Acesso em 22/09/2011.
- [4] Wikipedia. *Nine-dotted line*. Disponível em http://en.wikipedia.org/wiki/nine-dotted_line. Acesso em 21/09/2011.
- [5] Head, Jeff. *The Rising Sea Dragon in Ásia. Varyag Transformation*. <http://www.freewebs.com/jeffhead/redseadragon/varyagtransform.htm>. Acesso em 22/09/2011.
- [6] Noticiário Naval. *China starts construction at home of aircraft carrier*. Tópico 11773. Em <http://groups.google.com/group/noticiarionaval/topics>. Acesso em 11/07/2011.