



Ciência Política - Geopolítica - Relações Internacionais

PUBLICAÇÕES E PESQUISAS, SOB A ÓTICA ACADÊMICO-CIENTÍFICA, CONCENTRADAS NA ESFERA DA CIÊNCIA POLÍTICA, DA GEOPOLÍTICA E DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

**BEATRIZ MARIA SOARES PONTES
(ORGANIZADORA)**

**RAQUEL NICOLAU DA SILVA
(ASSESSORIA TÉCNICA E ACADÊMICO-CIENTÍFICA)**

NATAL – RN

2018

A DIVERSIDADE DOS INTERESSES GEOPOLÍTICOS NO MAR DO SUL DA CHINA

Beatriz Maria Soares Pontes¹

Resumo

O Mar do Sul da China é uma espécie de ligação entre os oceanos Pacífico Ocidental e Índico, sendo uma área econômica de enorme importância, no qual as rotas navais globais se entrecruzam. Nessa área, encontra-se as costas navegáveis da Eurásia, recortada pelos estreitos de Malaca, Sunda, Lombok e Makassar. Desta forma, mais da metade da tonelagem das marinhas mercantes do mundo e 1/3 de todo o comércio marítimo mundial, circulam através desses Estreitos. Além disso, as ilhas Spratly são reclamadas, na sua totalidade, pela China, Taiwan e Vietnã e, parcialmente, pela Malásia, Filipinas e Brunei. Portanto, o controle do Mar do Sul da China é um dos conflitos geopolíticos mais importantes e antigos do leste asiático, uma vez que, os seis países supracitados disputam há séculos a soberania sobre diferentes partes de um território que é chave para o tráfego marítimo mundial, especialmente de navios petroleiros.

Palavras-chave: Domínio marítimo, Disputas por ilhas, Ilhas artificiais, China, EUA.

Abstract

The South China Sea is some sort of connection between the Western Pacific and Indian oceans, being an area of huge economic importance, in which global naval routes intersect. In this area are the navigable coasts of Eurasia, cropped by the Straits of Malacca, Sunda, Lombok and Makassar. In this way, more than half of the tonnage of the world merchant marine and 1/3 from all over the world maritime trade, circulate through these Straits. In addition, the Spratly Islands are claimed, in their entirety by China, Taiwan and Vietnam and partly by Malaysia, the Philippines and Brunei. Therefore, the control of the South China Sea is one of the oldest and most important geopolitical conflicts in the East Asia, since the six countries above mentioned dispute for centuries the sovereignty over various parts of a territory which is key to the world shipping traffic, especially oil tankers.

Key-words: Maritime Domain, Disputes for Islands, Artificial Islands, China, USA.

¹ Livre-Docente pela UNESP (2008) e Profa. Titular aposentada da UFRN.

1. Introdução: O domínio marítimo

O mundo atual precisa ter consciência de que somente modelos de ordenação e regulação da convivência, multilateralmente instaurados e aplicados, podem ser o parâmetro para o funcionamento de um sistema internacional adequado para o maior número possível de Estados e, como tal, aceitável para esses mesmos sujeitos de direito internacional. Viva controvérsia instaurou-se entre Estados desenvolvidos e, em desenvolvimento, no passado, em relação à liberdade de navegação ou a possibilidade de restrições à esta, no alto-mar e, em nossos tempos, restringem tensões e controvérsias, sobretudo, em relação à interpretação e à aplicação da soberania sobre os fundos oceânicos, a viabilidade, os meios e os modos de sua possível explicação.

Historicamente, tanto quanto se admitiu a possibilidade lógica e, justificável de apropriação, pelo Estado ribeirinho de determinada faixa de mar, ao longo das costas de cada Estado, logo a seguir se põe a questão da delimitação desta, o que se estenderá por séculos. Assim, M. SCERNI (1967) considerava a relação entre espaços marítimos e a projeção do poder dos estados. E, por sua vez, T. TREVES (1990) e R. BERNHARDT (1987), a relação entre tratado e costume no direito do mar. “Uma nação pode se atribuir direito exclusivo sobre as partes vizinhas do mar, suscetíveis de serem mantidas a partir das margens” G. F. von MARTENS (1788, ed. 1858). Ainda se discutia qual a extensão dessa faixa litorânea: “Apontaram-se várias opiniões sobre a distância até onde se estendem os direitos do senhor das margens. Hoje, todas as nações da Europa, concordam que os estreitos, os golfos, o mar vizinho, pertencem ao senhor das margens, ao menos até o limite do alcance do canhão, que poderia ser colocado sobre essa margem. Em numerosos tratados, adotou-se mesmo o princípio mais extenso das três léguas”.

Prosseguia von MARTENS argumentando a respeito do limite, até o qual poderia cada Estado pretender estender a sua dominação: “Se tais partes do mar são passíveis de dominação é uma questão de fato saber quais desses estreitos, golfos e mares adjacentes, situados na Europa, estão livres de dominação, quais são dominados e quais são aqueles sobre a liberdade dos quais se instaure controvérsia”.

Para von MARTENS, as partes livres do mar e as partes sujeitas a este ou aquele soberano: “Reconhecem-se, geralmente, como livres: (1) o Estreito de Gibraltar, além do alcance do canhão; (2) o Mar da Espanha; (3) o mar da Aquitânia; (4) o mar do Norte; (5) o mar branco e (6) o mar mediterrâneo”

Dentre as áreas de mar cuja dominação, à época, não se contestava, apontava von MARTENS: “Não se contesta o direito exclusivo: (I) da Grã-Bretanha, sobre o Canal de São Jorge; (II) do Rei da Dinamarca sobre o grande e o pequeno Belt e sobre o Estreito do Sund; (III) dos Turcos sobre o arquipélago, o mar de Mármara e sobre os estreitos que conduzem ao Mar Negro; (IV) do Rei de Nápoles, desde 1815, novamente, sobre o Estreito de Messina; (V) da Holanda, sobre o Zuidersee; (VI) do Rei da Suécia, do Golfo da Finlândia.

Além de faixa litorânea, cuja extensão pode ser variada, mas, cujo conceito se admitiu, desde muito, punha-se a controvérsia sobre se e, até que ponto, seria o próprio mar passível de apropriação por um ou mais Estados. O que hoje, pode parecer claro, levou séculos e, muitas controvérsias, até ser consolidado.

Adiante destas zonas de mar, apontava von MARTENS, “Nem o vasto Oceano, que cobre a maior parte do nosso globo, nem o mar das Índias, que formam um dos quatro mares, nos quais se divide idealmente o Oceano, não puderam ser adquiridos exclusivamente por qualquer nação. Não é somente a dificuldade de manter a posse que se opõe a tanto: é a falta de razão, justificativa para o subtrair à comunhão primeva, o que basta para a necessidade comum de todos”. Depois de referir e de descartar as pretensões de Espanha e de Portugal, no século XVIII, nenhuma das nações da Europa, hoje, ousa contestar na sua generalidade, a liberdade do mar das Índias e das outras três grandes partes do Oceano, embora ainda existam pretensões sobre partes importantes desses mares. A determinação

de referidas extensões de dominações de faixa de mar, por este ou aquele Estado, com alguns ajustes e atualizações de terminologias, continua a ser o foco central da discussão, mesmo depois da entrada em vigor, em 1994, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982.

HENRY WHEATON (1836, ed. 1858), depois de examinar o que sobre a liberdade de navegação ou as possíveis restrições à extensão desta tinham escrito os maiores internacionalistas de séculos anteriores, desde o início das grandes navegações, passando por GRÓCIO, SELDEN, PUFENDORF e BYNKERSHOEK, ao longo de considerável espaço de tempo, opina no sentido de serem “os argumentos dos quais serviram, tanto de um lado, como de outro, nessa discussão, muitas vezes vagos e pouco conclusivos. Pois, com efeito, há duas razões decisivas nessa questão. A primeira, de ordem física, bastaria por si mesma; se a esta se soma a segunda, de ordem moral, a questão ficará solucionada”. São estas duas razões:

- (i) Uma coisa não pode se tornar propriedade de um homem, exceto se se encontrar na posse deste: para que o mar pudesse se tornar propriedade de uma nação, seria assim, preciso que essa nação pudesse tomar posse dele e conserva-lo. O que não é possível no caso do mar;
- (ii) O mar é elemento que pertence, igualmente, a todos os homens, da mesma forma que o ar. Nenhuma nação tem, assim, o direito de apropriar-se dele, mesmo que isso fosse fisicamente possível.

Entendia, assim, Wheaton ficando demonstrado que o é mar livre e, por conseguinte, o uso do mar permanece aberto e comum a todos. E deve este, ser preservado para uso comum e pacífico, apontava A. MYRDAL (1970).

Poder-se-ia dizer, “nem tanto a terra, nem tanto ao mar”, porquanto foi justamente no direito do mar, aponta T. TREVES (1990), onde se dá a combinação entre práticas estatais e o advento da codificação internacional. Longo caminho foi percorrido até o entendimento e consolidação pela comunidade internacional do comércio e regramento de cada uma dessas áreas do domínio marítimo, a seguir mencionadas, especialmente, no correr do século passado e, como se verá neste século XXI, em acirrada batalha, entre os interesses da livre navegação dos mares, contra a necessidade do exercício de soberania dos estados costeiros, que proporcionou o desenvolvimento do tema.

Depois de séculos de enfrentamento, se esboça a instauração de patamar de abrangência temática e extensão territorial, nunca antes experimentado, no âmbito da Conferência, da qual resultou a celebração da Convenção da ONU sobre o Direito do Mar (1982). Esta representou enorme avanço em termos de codificação do direito internacional, no contexto pós-moderno.

O domínio marítimo do Estado abrange diversas áreas: as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental. O direito internacional se ocupa de cada uma destas áreas do domínio marítimo, principalmente, na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982, que entrou em vigor, internacionalmente, aos 16 de novembro de 1994, doze meses após o depósito do 60º Instrumento de ratificação.

Antes da entrada em vigor, em 1994, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982) foi aplicada pela Corte Internacional de Justiça, no caso da plataforma continental entre a Tunísia e a Líbia (1982), como no caso da plataforma continental entre a Jamahiriya Árabe Líbia e Malta (1985), enquanto expressão de norma consuetudinária, aceita como válida pelo conjunto dos Estados, em relação às matérias nela reguladas. A capacidade da Convenção em refletir o conteúdo do costume e, adequar-se aos interesses dos diferentes Estados, ensejou à Convenção do Direito do Mar, contar com mais de 150 ratificações, mais que o dobro do necessário, para sua entrada em vigor.

Analisa L. LUCCHINI (2000), a considerável extensão, na qual o direito do mar inova, em relação a conceitos do direito internacional, não somente para consolidar usos e costumes que venham a se refletir em normas, como foi e, continua a ser, procedimento habitual. No direito internacional pós-moderno, matérias como a emergência do conceito e da regulamentação da Zona Internacional dos Fundos Marinhos, o direito internacional do mar adiantou-se à prática que, todavia, não existe, nem parece estar próxima de ser implantada, criando um arcabouço conceitual e normativo, totalmente inovador.

Dentre as inovações, o conceito de estado insular, contudo, se encontra, todavia, em processo de consolidação no direito internacional pós-moderno. Enfatiza LUCCHINI, a “ausência de unidade da nação de Estado Insular”, muito embora esteja consolidada a categoria de Estado Arquipélago: “vê-se esboçar-se progressivamente estatuto jurídico comum, para tais Estados”. Além das diferenças que permanecem secundárias, existe real parentesco de situações:

- (1) Parentesco histórico: na maioria, são Estados surgidos da descolonização;
- (2) Parentesco econômico: todos suportam a marca do subdesenvolvimento;
- (3) Parentesco natural: são Estados territorialmente subdimensionados, que suportam a carga das distâncias e da escassez de recursos naturais.

Em lugar de tentar repetir esses hegemonismos obsoletos, herdados de outras épocas, é preciso enxergar a complexidade e a multiculturalidade, porque interesses ao mundo contemporâneo não podem ser sufocados pela força das armas. Pode-se aniquilar o mundo, mas não se poderá, assim, regulá-lo. O mundo pós-moderno tem, como dado caracterizador, tal ordem de diversidade e de fragmentação, nos seus imperativos culturais e de ordem de valores e de princípios, com a daí decorrente necessidade de bases para instaurar sistemas reguladores da vida e da convivência entre os estados.

O impacto dos valores e conceitos culturais já se faz presente no Direito Internacional Privado, como mostram a obra e a atuação de internacionalistas privatistas, dentre os quais ERIK JAYME, J. DEPRESZ e outros, que os seguem ou constroem correntes paralelas ou independentes, como SANCHEZ LORENZO e, vários autores, tanto em comum à ênfase na cultura e na diversidade cultural, como nos elementos das ordens jurídicas pós-modernas. O Direito Internacional Privado, segundo estes, pode ser o canal de comunicação intercultural.

Pode-se ir mais longe e ser mais abrangente na formulação. O direito internacional pode ser o canal de comunicação intercultural, como um todo, ampliado do contexto estrito interconflitual para o marco mais abrangente do público e privado, de tal forma que, o direito internacional pós-moderno possa levar em consideração, não somente, Estados como sujeitos de direito internacional, mas, igualmente, entidades sociológicas (povos e nações) que seriam, assim, levadas em consideração, independentemente da maneira como se definem e se situam, em relação aos Estados, no tabuleiro do jogo internacional.

Não será exatamente novidade, se se pensa quanto mudou a compreensão do direito, a partir do enfoque histórico de FRIEDRICH CARL von SAVIGNY, enfatizando quando a considerável medida, na qual o direito nasce, a partir das crenças e costumes dos povos, como direito costumeiro, antes de ser tratado como ciência jurídica e depois vir a ser positivado pelo legislador.

A civilização pós-moderna há de poder trazer algo, para ser caracterizada por pluralismo cultural, pela diversidade de estudos e valores antes desconhecidos, como já enfatizava RENÉ-JEAN DUPUY, quer em relação à nova ordem econômica mundial, desta enfatizando aspectos comercial, tecnológicos e culturais, quer em relação ao futuro do direito internacional, em um mundo multicultural (1980 e 1983). Resta conseguir aplicar essas boas ideias às práticas dos Estados e ao direito internacional material.

2. O contexto atual e histórico do Mar do Sul da China

O Mar da China Meridional apresenta uma área de cerca de 3.500.000 km². No presente, existem tensões no Mar do Sul da China, acarretadas por interesses militares e econômicos.

O Mar do Sul da China banha vários países, logrando sobreposições territoriais sobre um fundo com reservas comprovadas de petróleo e gás natural. Os Estados estabelecidos na referida área são os seguintes: China, Hong Kong, Macau, República da China (Taiwan), Filipinas, Malásia, Brunei, Indonésia, Singapura, Tailândia, Camboja e Vietnã.

Além das nações supracitadas, os arquipélagos e ilhas, bem como outras formações marinhas são considerados pontos estratégicos, tendo em vista a sua importância para o fluxo comercial da região e a suas reservas naturais, especialmente, de petróleo e gás natural. No Mar do Sul da China circulam, não apenas, mercadorias originárias dos países com acesso à bacia, mas também, dos EUA.

No âmbito do quadro acima referido, diversas nações como China, Vietnã, Malásia e Filipinas, reivindicaram soberania sobre certos territórios, principalmente, os referentes às ilhas Paracelso e ilhas Spratly.

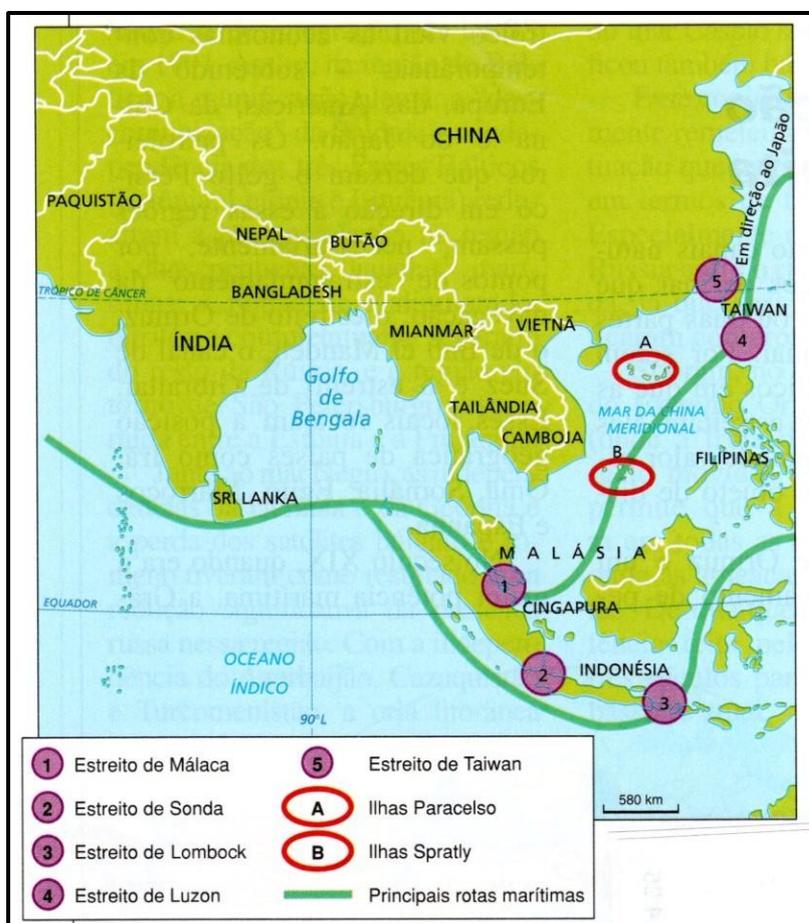


Figura 1. Mar do Sul da China. Fonte: BASIC OLIC, p. 72, (2011).

Em face desta situação, a China começou a buscar preponderância e controle sobre parte majoritária do Mar do Sul da China, ao clamar por áreas presentes em sua “linha de nove traços”. Essa linha demarca os territórios sobre os quais a República Popular da China reivindica soberania.

O principal argumento para a demarcação seria a presença histórica, datando da época imperial, de pescadores chineses na região. Assim sendo, por essa razão, essa realidade foi publicada pelo governo chinês, por meio de Nota Verbal, submetida à Organização das Nações Unidas, em 2009, respondendo às reivindicações territoriais da Malásia e do Vietnã.

O Vietnã reclama soberania sobre as ilhas Paracelso e Spratly. Em vista da reivindicação vietnamita, as relações deste país com a China, têm sido tensas. Por seu turno, a China disputa o domínio sobre os dois arquipélagos, empreendendo diversas atividades de construção de ilhas artificiais em sete recifes de corais que ocupa nas ilhas Spratly, entre dezembro de 2013 e outubro de 2015.

Por outro lado, Taiwan pleiteia o território das ilhas Paracelso, além de ocupar a maior ilha do arquipélago de Spratly. O sultanato de Brunei reivindica um pequeno recife das ilhas Spratly, que se encontra no âmbito da sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE).

A Malásia reclama as áreas da sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE), assim como poucas ilhas da cadeia das Spratly.

As Filipinas detêm um forte relacionamento com os EUA, apesar de Washington não ter se mostrado ativo na defesa de suas ilhas ocupadas no arquipélago Spratly, reivindicado em sua totalidade pelo governo filipino. No início de 2013, as Filipinas iniciaram um procedimento arbitral contra a China, na Corte Permanente de Arbitragem, que teve todo o seu curso e suas decisões negadas por Pequim.

Além das razões acima explícitas, a Convenção de 1982, da ONU, sobre o Direito do Mar (UNCLOS), vigente desde 1994, é um acordo internacional que acomoda um esquema regulatório para o uso dos mares e oceanos. Um dos seus principais objetivos é assegurar a conservação e o uso equitativo do espaço marítimo, assim como, a proteção e preservação da vida marinha. A UNCLOS, também aborda questões como soberania e direitos de navegação, definindo e codificando conceitos herdados do direito internacional costumeiro, referentes a assuntos marítimos como mar territorial, zona econômica exclusiva, plataforma continental e outras divisões do espaço marítimo.

A Convenção também estabelece os princípios gerais da exploração dos recursos naturais do mar, como os recursos vivos, os do solo e os do subsolo. Criou, também, o Tribunal Internacional do Direito do Mar, competente para julgar as controvérsias relativas à interpretação e à aplicação do Tratado.

Pelo exposto, observa-se que a disputa pela hegemonia no Sistema Internacional (SI), entre as duas potências, China e EUA, é um dos fatores da tensão no Sudeste Asiático.

As capacidades de projeção de força desses países sobre essa região podem ser analisadas, por meio de dois focos principais: questões político-militares e comerciais.

Os EUA utilizam a estratégia mais ofensiva, conhecida como “comando dos comuns”, por meio da qual, quaisquer áreas que não pertençam a nenhum Estado e, que sejam importantes para o acesso a grande parte do mundo, possam ser utilizadas pelos EUA e negadas aos demais. Essa estratégia, entretanto, gerou reações dos outros atores.

A China, por sua vez, adota uma conduta mais defensiva ao aumentar seus gastos militares e reforçar suas Forças Armadas para fazer frente e reduzir a influência norte-americana na região. Esse fator, aliado ao notável crescimento econômico chinês, nos últimos anos, não poderia ficar sem uma resposta norte-americana.

A tentativa de atenuar as referidas tensões foi o movimento adotado pelo governo Obama, a partir de 2011. Também conhecida como “estratégia para estabelecer um certo equilíbrio entre os EUA e a China, nesta região”, a estratégia objetivava contrabalançar as capacidades chinesa, no Mar do Sul da China e no Pacífico, em geral, por meio do aumento da presença norte-americana na região.

Concomitantemente a isso, os EUA procuraram manter a capacidade de projeção de poder na região para diminuir a capacidade de dissuasão chinesa na mesma área.

Para efetuar tais planos, os EUA contaram com seus aliados regionais como Japão, Filipinas, Singapura, Vietnã e Índia. Dessa forma, ao utilizar atores regionais já envolvidos na disputa, a nível

regional pela região, a disputa global que permeia as tensões no Mar do Sul da China, fazem parte das disputas regionais.

Procurando encaminhar tais disputas de maneira mais diplomática, o presidente Obama desenvolveu a Parceria Transpacífica (TPP), com o objetivo de liberalizar e estabelecer regras e disciplinas, para o efetivo direcionamento do comércio e do investimento entre seus 12 membros.

Impulsionado pelo governo Obama, o TPP aumentaria a presença comercial norte-americana na região e, por conseguinte, ampliaria sua presença no Mar do Sul da China. Contudo, acredita-se que o acordo seria uma tentativa de afastar os países asiáticos da China, o que contribuiria para o acirramento das tensões na região.

Pelo exposto, já se pode ter claro, que o Sudeste Asiático é uma região marcada por heranças chinesas, indianas e, posteriormente, muçulmanas. O sistema tributário chinês foi caracterizado pela centralização dos territórios satélites do Império, em torno do governo central.

A China não possuía recursos para subjugar essas regiões, logo, a solução foi torná-las parte da sua zona de influência, isto é, promover a assimilação dos valores e das instituições chinesas. Esse sistema permitiu a absorção dos países conhecidos, hoje, como Coreia, Tailândia, Vietnã, Laos, entre outros e a manutenção da paz na região por muitas dinastias.

A civilização indiana, por outro lado, foi marcada por uma grande diversidade cultural, étnica e religiosa, resultado de séculos de migrações e invasões que estabeleceram novas hierarquias e relações sociais. Por essa razão, os impérios hindus não foram capazes de criar um centro de poder como o chinês.

Os primeiros contatos com o Ocidente se deram pelo fato dos chineses possuírem grande conhecimento naval. Todavia, não costumavam viajar por áreas distantes e, durante a Dinastia Ming, a exploração além-mar, basicamente, buscou ampliar o império tributário e criar novos laços comerciais.

Posteriormente, ameaças no norte da China provocaram o desmantelamento da frota naval e o fim das expedições chinesas, enquanto o Ocidente iniciava seu período de jornadas ultramar.

Em 1514, o Ocidente realizou os primeiros contatos com a China, mas, já em 1550, os portugueses conseguiram permissão do imperador para estabelecer um entreposto comercial em Macau e, assim, iniciar as relações comerciais entre os dois países.

Prosseguindo a reflexão sobre o processo histórico, notou-se que a China, em desvantagem frente aos avanços europeus, foi obrigada a fazer mais concessões. A necessidade de novos mercados, aliada à expansão capitalista, tornaram as concessões chinesas insuficientes para os novos objetivos Ocidentais. Além disso, Portugal perdeu espaço para outras potências, como a Holanda.

Em 1760, o governo chinês, tentando resguardar sua soberania, fez com que todo o comércio externo fosse restringido à região de Cantão. Posteriormente, a Grã-Bretanha, que comercializava chá com a China percebeu, a partir da Missão MacCartney, que o governo chinês não estava disposto a dar boas-vindas aos estrangeiros. Além disso, os britânicos precisariam de um novo produto para melhorar a sua balança comercial: o ópio. Sob o controle da Companhia da Índias Orientais, essa foi a resposta que os britânicos encontraram para escoar a produção indiana e ganhar o mercado chinês.

Na sequência, o Tratado de Nanquim, assinado após a Guerra do Ópio, foi a resposta da Grã-Bretanha à tentativa do governo chinês de bloquear o comércio irregular da droga, abrindo cinco portos chineses ao comércio britânico e cedendo Hong Kong. Concomitantemente, ocorreu a Restauração Meiji, no Japão, que representou certa retomada da soberania e da economia japonesa, por meio da assimilação de estruturas ocidentais.

Assim, o Japão passou a desempenhar papel de potência imperialista nessa região, invadindo possessões chinesas como a Península da Coreia, acarretando o desencadeamento da Primeira Guerra Sino-Japonesa. O tratado de Shimonoseki (1895) resultou no pagamento de uma indenização ao Japão, além de ceder ilhas e a região estratégica de Lião Tung, no sul da Manchúria, entre outras determinações.

Entrementes, outros países, como Rússia, Alemanha, EUA e Japão, além da Inglaterra e França, passaram a intervir no Sudeste Asiático e a anexar territórios.

Em 1888, ocorreu a Revolta dos Boxers, que foi uma tentativa dos chineses para expulsar os estrangeiros. As grandes potências formaram uma coalizão que massacraram os planos chineses, mas, apesar disso, em 1912, os rebeldes se uniram na República Chinesa, comandada pelo Kuomintang.

Em 1933, o Japão anexou a Manchúria e iniciou a Segunda Guerra Sino-Japonesa. Os japoneses conseguiram anexar mais alguns territórios continentais e ultramarinos nos anos seguintes, mas, ao término da Segunda Guerra Mundial, o país assinou a Declaração do Cairo, por meio da qual foi obrigado a devolver os territórios chineses ocupados.

O Pós-Segunda Grande Guerra, também foi marcado por movimentos nacionalistas de independência em todo o mundo. Na Ásia, esses movimentos caracterizaram-se pela forte influência do comunismo.

O século XX, em especial a década de 1970, foi marcada pelo forte crescimento dos países asiáticos. Os Tigres Asiáticos, a ascensão japonesa, por meio da adoção de estruturas democráticas e as reformas Deng, na China, por fim, conferiram a esse país o status de potência mundial e aos países asiáticos, relevância no cenário mundial contemporâneo.

3. A Geopolítica contemporânea do Mar do Sul da China

O Mar do Sul da China é uma espécie de ligação entre os oceanos Pacífico Ocidental e Índico, sendo o aglomerado uma área econômica de enorme importância, no qual as rotas navais globais se entrecruzam.

Nessa área, encontra-se as costas navegáveis da Eurásia, recortada pelos estreitos de Malaca, Sunda, Lombok e Makassar. Desta forma, mais da metade da tonelagem das marinhas mercantes do mundo e, 1/3 de todo o comércio marítimo mundial, circulam através desses Estreitos.

O petróleo transportado pelo Estreito de Malaca, proveniente do oceano Índico, rumo ao Leste asiático, através do Mar do Sul da China, é o triplo da quantidade que passa pelo Canal de Suez e quinze vezes, a quantidade que transita pelo Canal do Panamá.

Aproximadamente 2/3 dos suprimentos de energia da Coreia do Sul, cerca de 60% dos suprimentos de energia do Japão e de Taiwan e, 80% das importações chinesas de petróleo, vêm através do Mar do Sul da China.

Tendo em vista a grande quantidade de petróleo no Mar do Sul da China, então o país do mesmo nome, diminuiu a tensão que o envolve, em relação ao Estreito de Malaca, tendo em vista as suas necessidades energéticas que procedem do Oriente Médio.

As reservas de petróleo da China respondem por 1,1% da produção mundial, enquanto que a referida consome mais de 10% de todo o petróleo e mais de 20% de toda a energia no planeta.

Mas não são apenas a localização geográfica e as reservas energéticas que prometem conferir uma importância geoestratégica crítica ao Mar do Sul da China. Deve-se ressaltar as disputas territoriais existentes nessa área, contabilizando-se mais de duzentas ilhas pequenas, ilhotas, rochedos e recifes de corais, dos quais apenas algumas ilhas encontram-se permanentemente acima do nível do mar.

Ainda assim, essas porções de terra sujeitas a tufões são valiosas, principalmente, porque o petróleo e o gás natural podem estar repousando em meio às redobras dos intrincados níveis de rocha sob o mar.

Em meados de 2010, verificou-se o advento de uma grande questão de natureza política, quando a China considerou o Mar do Sul da China como alvo do seu central interesse.

Pequim passou a reclamar a posse da área que se expande desde a ilha chinesa de Hainan, mil e duzentas milhas ao sul, até perto de Singapura e Malásia. Por essa razão, todos os países costeiros

se articularam contra a China, dependendo, por outro lado, dos EUA, como uma retaguarda tanto diplomática, como militar.

Deve-se esclarecer, ainda, que o Vietnã e a Malásia procuraram partilhar todos os recursos do subsolo e do leito marinho da parcela sul do Mar do Sul da China, entre o Sudeste Asiático continental e a parte malaia da ilha de Bornéu, iniciativa que suscitou uma resposta diplomática por parte da China. Tais demandas conflitantes tenderão a se tornar mais críticas à medida em que se espera que venha a dobrar, até 2030, o consumo de energia nos países asiáticos em desenvolvimento, com a China respondendo por metade desse crescimento.

No atual processo de globalização, as rotas de comércio e as reservas de energia serão responsáveis por acarretar muita competição e, em se tratando de rotas de comércio, ao redor de 90% de todos os bens comerciais que trafegam de um continente a outro, o fazem pelo mar.

Esse aumento dos interesses marítimos, em consequência da globalização, deu-se em um tempo em que um punhado de novos países do Sudeste Asiático independentes lograram capacidade para exibir sua força no mar, demandando territórios entre si. Essas demandas jamais teriam sido possíveis no período do império britânico, tendo em vista o poderio do mesmo, naquela época.

Essas manifestações de força vêm adquirindo feições de rotina no mar, entre navios de guerra das diferentes nações, constituindo um risco embrionário de conflito armado.

Diante da situação exposta, observa-se que os chineses, jamais deram justificativas para suas demandas. Ao que tudo indica, parece que os chineses se arrogam como o Império do Meio, sendo totalmente contrários à viabilidade de se levar as referidas disputas a julgamento, em uma Corte Internacional. A China, mediante a sua posição, nega aos demais países, o direito destes à sua própria plataforma continental.

A complexidade das questões ruma na direção contrária à uma solução abrangente e, assim, a China ganha tempo, aguardando tornar-se mais forte e poderosa. Ao que tudo indica, as nações do Sudeste asiático, sob uma ótica econômica acabarão dominadas pela China.

Por outro lado, cada vez mais, aparecem nessa região, navios de guerra norte-americanos, aumentando a tensão nesta área e internacionalizando as disputas ali identificadas.

Até agora, a única alternativa plausível, diante da tensão conotada no Mar do Sul da China, seria, segundo estrategistas militares, a presença ostensiva da Marinha de Guerra Americana, nas referidas paragens.

A situação atual apresenta-se a seguir: a China confiscou doze acidentes geográficos, os vietnamitas, vinte e um, os malaios, cinco e as Filipinas, nove. As possibilidades relativas à partilha do Petróleo, entre as nações do Sudeste Asiático parece distante, em face das tensões existentes que dificultam a viabilidade de soluções diplomáticas a esse respeito.

Além disso, as ilhas Spratly, com reservas significativas de petróleo e gás natural, são reclamadas, na sua totalidade, pela China, Taiwan e Vietnã e, parcialmente, pela Malásia, Filipinas e Brunei. Esses fatos evidenciam, claramente, que o controle do Mar do Sul da China é um dos conflitos geopolíticos mais importantes e antigos do leste asiático, uma vez que, os seis países supracitados disputam há séculos a soberania sobre diferentes partes de um território que é chave para o tráfego marítimo mundial, especialmente de navios petroleiros.

No recife Mischief, a China construiu um prédio de três andares e cinco estruturas octogonais de concreto, todas para fins militares. No recife Johnson, a China ergueu uma estrutura armada de metralhadoras de grosso calibre. Taiwan ocupou a ilha de Itu Aba, ali construindo vários prédios de uso militar, protegidas por centenas de soldados e vinte canhões costeiros.

Por sua vez, o Vietnã ocupa vinte e uma ilhas, nas quais construiu pistas de pouso, píeres, quartéis, tanques de combustível e posições fortificadas. A Malásia e as Filipinas, como mencionado, possuem, respectivamente, cinco e nove localidades, ocupadas por destacamentos navais.

4. As ilhas artificiais construídas pela China

Na área do Mar da China Meridional, além das tensões entre China e Taiwan, há outras duas questões “Oceânicas”. A primeira, diz respeito às ilhas Paracelso, disputadas pelo Vietnã e pela China. A segunda, está ligada ao Arquipélago de Spratly, que é reivindicado por cinco países. Malásia, Filipinas e Brunei, o reivindicam parcialmente, enquanto o Vietnã e a China, almejam soberania plena sobre todo o conjunto insular. Várias ilhas e rochedos foram ocupados militarmente por cada um dos países requerentes, com exceção de Brunei. Contudo, a China é o único dos países em questão que possui meios estratégicos e militares para fazer valer as suas reivindicações.

A China construiu ilhas artificiais, a partir de recifes, estabelecendo em uma dessas ilhas um heliporto de concreto e 7 (sete) estruturas militares.

A construção de sete ilhas em áreas de recifes, por parte do governo chinês, foi condenada pelos seus vizinhos, além dos EUA, que acusaram Pequim de aumentar as tensões em uma área em que seis governos mantêm reivindicações marítimas.

Entretanto, o Estado chinês continua promovendo atividades, com o propósito de equipar, devidamente, as chamadas Ilhas Artificiais.

Observa-se que, apesar dos protestos, a China continua construindo instalações militares nessas ilhas artificiais. Para provar a capacidade de uma pista para pouso de aviões, sediada em uma dessas ilhas, a China procurou, de antemão, testar a capacidade da mesma. Dessa forma, promoveu um voo, com duração de 2 horas, o qual partiu de Haikou, sediada na província de Hainan.

Em 2017, a China construiu mais 29 hectares de instalações militares na área do Mar do Sul da China. Este país já possui nestas ilhas artificiais, depósitos de munição, hangares, sistemas de radar de alta frequência, refúgios antimísseis, entre outros. Os incrementos transformam estas ilhas em algumas das mais avançadas bases aéreas e navais da China. Mostram, também, a velocidade com a qual o país asiático equipou militarmente o local.

Em face dessa realidade, constatou-se o que se poderia chamar de uma “crise lenta” em um dos pontos de maior tensão geopolítica do mundo, provocada, não só pelas disputas, já devidamente esclarecidas, entre países daquelas áreas, além da clara rivalidade existente entre os EUA e a China, em prol da supremacia do poder na região em tela. Para o Estado chinês, entretanto, as novas instalações na região têm caráter civil e defensivo. Pequim acusa seus críticos de exagerarem a importância da questão.

O fato de ser uma crise lenta, na qual a China segue fazendo pressão de forma contínua, há cerca de uma década, a consequência desta postura denota a impossibilidade de mudanças substanciais a curto prazo. Em face dessa realidade, a comunidade internacional não tem se sentido motivada para fazer algo a respeito.

Entretanto, a situação presente acarreta visíveis preocupações, isto é, dentro de 10 anos, vários países poderão ter dificuldades por não terem tomado posições mais positivas, em relação à China.

Todavia, a China defende as suas operações nas ilhas, por considera-las o seu próprio território. Além disso, o Estado chinês ressaltou que, em 2019, colocará em órbita três satélites que vão monitorar a região 24 horas por dia.

A China alega precedentes históricos para reclamar poder sobre as águas desta zona, situada a mais de 2 mil quilômetros da sua costa.

Em face do que vem ocorrendo no Mar do Sul da China, um navio de guerra norte-americano ingressou neste espaço em disputa, para “demonstrar a vigência da liberdade de navegação” no local. Diante dessa medida assumida pelos EUA, a China o acusou de provocação “militar e política”, enviando as suas próprias embarcações de combate e aviões ao local.

Recentemente a China apresentou o seu caça de quinta geração, o Tzyan-20 (J-20), de fabricação nacional. O caça de baixa visibilidade, que ainda está em desenvolvimento, está previsto para ser incorporado à Força Aérea do Exército de Libertação do Povo, no início de 2018, mas já

representa um avanço na capacidade de projeção do país na região e uma mudança na balança de poder. Até o momento, somente os EUA produziam caças de quinta geração.

O desenvolvimento dessa tecnologia demonstra a busca contínua pela modernização militar que permeia a história contemporânea chinesa.

A guerra é um evento que impulsiona as capacidades tecnológicas dos países. Incentivado por ameaças norte-americanas, o país teve seu primeiro teste nuclear em 1964, mas os líderes planejaram usar tais armas apenas para dissuasão.

Entretanto, a China ainda dispense esforços para aperfeiçoar a sua força nuclear e manter a sua capacidade dissuasória. A Guerra travada contra o Vietnã mostrou a necessidade de melhorar seus armamentos e a Guerra do Golfo trouxe uma mudança total no eixo bélico, principalmente, no elemento temporal.

O paradigma de segurança chinês, diferentemente do paradigma norte-americano, tem seu foco na ênfase de desafios à segurança nacional, que, de modo geral, são derivados de vulnerabilidades no setor tecnológico. Eles têm origem no cenário doméstico ou internacional, são multifacetados e podem ou não ter elementos militares, como segurança alimentar e segurança energética.

Com o término da URSS, a presença naval marcante dos EUA na região se tornou a principal preocupação do governo chinês, que não deseja ser surpreendido por alguma inovação tecnológica na área da defesa.

5. Tensões significativas no Mar do Sul da China, tendo em vista rivalidades entre os EUA e a China, além das questões envolvendo os direitos de outras nações ali sediadas

Em virtude de sua enorme extensão, o Oceano Pacífico exibe imensa diversidade natural. Além disso, os 40 países da bacia do Pacífico apresentam uma enorme disparidade nos aspectos humanos, econômicos e de evolução histórica e cultural. Entre eles, há países continentais, com grande extensão territorial, como a Rússia e a China, ao lado de países minúsculos. Há, também, gigantes demográficos como a China e a Indonésia e nações com apenas alguns milhares de habitantes.

Na região, estão duas economias com maior PIB no mundo, a China e o Japão, além de sociedades que dependem quase inteiramente da ajuda internacional. Assim, o vasto espaço geográfico é compartilhado entre países de história milenar, como a China e o Japão e outros com apenas algumas dezenas de anos de existência.

Os portugueses e os espanhóis foram os primeiros europeus a tomar posse de terras banhadas pelo Pacífico, no início do século XVI. Ao longo dos séculos seguintes, a presença ibérica se reduziu, cedendo lugar à Grã-Bretanha, à França e à Holanda. Na segunda metade do século XIX, acirrou-se a competição imperialista na região com o crescimento da presença do Japão, dos EUA e da Alemanha. As potências expansionistas reivindicavam o controle sobre áreas continentais, arquipélagos e ilhas.

A história mais recente das ilhas e arquipélagos, especialmente do Pacífico Central, caracterizou-se por uma série de retiradas de potências imperialistas. A Alemanha que havia conseguido expressivas conquistas na região após 1880, perdeu todas as suas possessões coloniais, após a sua derrota na Primeira Guerra Mundial (1914-1918). As possessões alemãs acabaram apropriadas pelo Japão, pela Grã-Bretanha, pela Austrália e pela Nova Zelândia. Em 1945, foi o Japão que viu ruir o seu império oceânico, como decorrência da derrota na Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

O triunfo, selado com os bombardeios nucleares de Hiroshima e Nagasaki, fez dos EUA a potência hegemônica no Pacífico. A Marinha Americana cristalizou o predomínio estratégico pela

instalação de uma densa rede de bases nos territórios incorporados, no final do século XIX (Alasca e Havaí) e, nas ilhas tomadas aos japoneses. Com isso, o Pacífico Norte se transformou num “lago americano” com seu núcleo operacional centrado no Havaí.

O advento da Guerra Fria trouxe um aumento das tensões geopolíticas na área, por conta da implantação de regimes comunistas na China, na Coreia do Norte e no antigo Vietnã do Norte. Em face dessas ameaças à ordem macrorregional, os EUA firmaram uma rede de pactos militares, abrangendo o Japão, Taiwan, Coreia do Sul, o antigo Vietnã do Sul, Austrália e a Nova Zelândia (BACIC OLIC, 2011).

Atualmente, na vertente oriental do Pacífico, quase não há tensões geopolíticas importantes envolvendo “questões oceânicas” entre os países do continente americano. O principal contencioso é o que envolve, há bem mais de um século, Chile e Bolívia. Na Guerra do Pacífico (1879-1883), os bolivianos perderam sua saída oceânica para os chilenos e, até hoje, reivindicam a devolução da soberania sobre essa área.

Já a vertente asiática do Pacífico é atravessada por inúmeras tensões resultantes da disputa entre países que reivindicam soberania sobre espaços marítimos. Essa situação se acirrou a partir do momento em que se passou a valorizar mais intensamente a plataforma continental, não só para o aproveitamento da pesca, como também, para a exploração dos recursos minerais, especialmente, os hidrocarbonetos.

Para tentar ordenar essas questões, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982), definiu o conceito de mar territorial, uma extensão de 12 milhas náuticas (22 km) a partir da costa, onde o país ribeirinho dispõe de soberania total. Criou também, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), com 200 milhas náuticas (370 km) sobre a qual o país mantém soberania sobre os recursos vivos e não vivos.

No Extremo Oriente, há ancestrais rivalidades às quais se somam aquelas resultantes do final da Segunda Guerra Mundial. No mar de Okhotsk, as tensões entre o Japão e a Rússia têm como epicentro as ilhas Kurilas, que pertenceram ao Império Russo, tomadas pelo Japão na Guerra Russo-Japonesa (1905) e, retomadas pela União Soviética, ao final da Segunda Guerra Mundial. Até hoje, os japoneses reivindicam a devolução das Kurilas.

Na região do Mar Amarelo e do Japão, além de zonas marítimas contestadas, há de tensões envolvendo as duas Coreias, uma das últimas fronteiras remanescentes da Guerra Fria.

Além disso, há também, as insistentes desconfianças coreanas e chinesas, em relação ao Japão. Ao longo de sua expansão na Ásia, no final do século XIX e, início do século XX, os japoneses ocuparam a península coreana e áreas da China, promovendo atrocidades contra a população civil. Periodicamente, essas lembranças azedam as relações entre os três países.

Autoridades vietnamitas salientaram que esta ação chinesa violou a soberania do referido país (Vietnã), solicitando à China que respeitasse as leis internacionais. A China ignorou o pleito vietnamita, ponderando que ela, também, possuía direitos soberanos sobre a aludida área. Os chineses observaram que as ilhas artificiais que estão edificando têm finalidades civis, mas também, de ordem militar.

Apesar das posições diversas, anteriormente discutidas entre a China e seus vizinhos, as tensões entre os países prosseguiram motivadas pela continuidade da construção das ilhas artificiais que a China continuou a edificar, com a utilização de perfuradoras e escavadeiras. Assim, a China construiu várias ilhotas de areia, em cinco arrecifes, que somam pelo menos 4 km².

Pelo exposto, a China declarou que suas atividades eram legais, todavia, o Centro de Estudos Estratégicos Internacionais (CSIS), em Washington, divulgou uma série de fotos que evidenciou a magnitude das obras, bem como a rapidez com que foram realizadas. Nas imagens, que comparam o antes e o depois, no recife de Mischief, nas ilhas Spratly, território que é disputado por Filipinas, China e Vietnã, percebe-se como do nada, surgiram várias ilhas dotadas de portos e, uma pista para pousos e aterrissagens de aeronaves, conforme salientado anteriormente.

Após a publicação das imagens, a China declarou que o seu propósito era militar, com o objetivo de defender os seus interesses marítimos e a sua soberania territorial.

Entretanto, as declarações da China não foram suficientes para acalmar os EUA que, descreveram as obras chinesas como a construção de “uma Grande Muralha de areia”, além de acusar a China de usar a sua força, com o intuito de submeter outros países. Ignorando a posição norte-americana, a China assinalou que está aguardando que os EUA possam respeitar os esforços da China e dos países asiáticos para garantir a paz e a estabilidade na região do Mar do Sul da China.

Apesar dos grandes problemas que estão na pauta das discussões entre as nações asiáticas, tendo em vista a posição chinesa, este país continua reivindicando com grande determinação, a soberania das ilhas Spratly e Paracelso e dos arrecifes de Scarborough, a distâncias de até 1.300 km do litoral continental.

Na base da disputa há um duplo motivo. As suspeitas são de que estas cadeias de ilhotas possam guardar em seu leito marinho recursos naturais, sendo, também, chaves do ponto de vista geoestratégico: para a China, que tem entre seus objetivos de defesa o estabelecimento de uma Marinha militar de ponta, o Mar do Sul representa uma saída natural para sua frota rumo ao Oceano Índico. Os EUA, que declarou a região da Ásia-Pacífico como o “pivô” de sua política externa e defensiva, não quer ceder facilmente o controle de uma área de intenso tráfego marítimo e, pela qual atravessa, anualmente, um volume comercial de quase 5 trilhões de euros (cerca de 16,2 trilhões de reais).

A nova troca de recriminações entre Pequim e Washington ocorreu pouco antes do começo de manobras militares conjuntas entre os EUA e as Filipinas, em águas próximas às ilhas Spratly.

Convém assinalar que, apesar das posições hostis, no entendimento dos EUA, a China não deveria ter acesso às ilhas artificiais que construiu, no contestado Mar do Sul da China, pelo fato de que as mesmas se encontram em águas internacionais e, não são parte da China propriamente dita, dando-nos o direito (EUA) de não permitir que territórios sediados em áreas internacionais sejam apropriados, indevidamente, por um ou mais países.

A China, por seu turno, pontuou que os EUA não integram a esfera marítima do Sul da China. Tais rivalidades e consequentes disputas estão lastreadas no fato da área em questão ser rica em recursos pesqueiros, além de possuir reservas de petróleo e gás.

Com o advento de um novo governo, que substituiu o presidente Barak Obama, nos EUA, representado pelo Sr. Donald Trump, este prometeu que o seu país impediria a China de tomar territórios em águas internacionais no Mar do Sul da China. Em resposta, a China houve, por bem lembrar que, os EUA precisariam, então, travar uma guerra para impedir o acesso chinês às ilhas onde o país tem construído pistas para aviões e instalado sistemas de armas.

Em face da posição inarredável da China, os EUA enviaram ao governo chinês o seu posicionamento oficial que, no que concerne à construção das ilhas artificiais no Mar do Sul da China, a construção deverá ser suspensa e, que o acesso chinês às referidas ilhas, não será permitido pelo governo norte-americano.

Além do problema significativo das ilhas artificiais, outra questão emergiu, em caráter recente. O governo de Taiwan mobilizou jatos e embarcações da Marinha, após um grupo de navios de guerra da China, liderados por seu único porta-aviões, terem passado pelo Estreito de Taiwan, no mais recente sinal de tensão entre Pequim e a referida Ilha.

O porta-aviões chinês Liaoning, voltava de exercícios no Mar do Sul da China e, não estava em águas territoriais de Taiwan, mas, entrou em sua zona de identificação de defesa aérea. Como resultado, Taiwan tomou medidas militares, com a finalidade de vigiar e controlar a passagem de embarcações chinesas, em direção ao norte pelo mar que separa a ilha da China continental.

De acordo com o governo chinês, o País realizava exercícios para testar armas e equipamentos no contestado Mar do Sul da China e seus movimentos estavam de acordo com a Lei Internacional.

Por outro lado, as Filipinas buscando melhorar as suas relações com a China, estão aguardando que um plano de trabalho para a criação de um código de conduta, no disputado Mar do Sul da China,

venha a ser rapidamente concluído. Esse código teria o condão de reduzir as tensões nas águas em disputa, após as Filipinas terem entrado com um pedido de arbitragem contra Pequim, em Haia. O referido Tribunal foi favorável às Filipinas, recusando as reivindicações chinesas sobre a região. Entretanto, a decisão não esteve na agenda da cúpula da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN).

O governo filipino, por sua vez, tomou a posição de não desejar confrontos com a China, não vendo a necessidade de pressionar Pequim a cumprir a decisão da Corte. O Código de Conduta garantiria que membros da ASEAN e a China seguissem processos legais e diplomáticos na resolução de disputas territoriais.

Dentro do contexto geopolítico supracitado, deve-se observar que a China construiu uma infraestrutura militar nas ilhas artificiais no Mar do Sul da China, sendo capaz, portanto, de acionar aviões de guerra e outros equipamentos militares, nestes locais. Assim, estão incluídas nas ilhas artificiais instalações navais, aéreas, defensivas e de radar.

Todavia, a China diante dos fatos consignados, tem assumido uma posição contraditória, uma vez que, de um lado, o governo chinês assevera que não está militarizando o Mar do Sul da China. Entretanto, por outro lado, o próprio Estado chinês salienta que tem equipamentos de defesa instalados nas ilhas artificiais, que integram as rotas marítimas de interesse chinês, com a finalidade de asseverar a navegação da China, nessa região em disputa.

Os EUA monitoram, continuamente, o poderio militar chinês. Recentemente, foi registrado a existência de um porta-aviões soviético Classe Kuznetsov, adquirido da Ucrânia. Para 2020, a China planeja ter vários porta-aviões em construção.

Contemporaneamente, tem-se claro que, a China efetua a venda de armas como fator de penetração, em especial nos países em desenvolvimento, gerando recursos para apoiar a indústria de defesa nacional.

O catálogo de armamentos da China vai de pistolas, a sistemas avançados como mísseis de defesa aérea. Nos últimos anos, a venda de equipamentos ao exterior perdeu importância pela defasagem tecnológica dos produtos chineses. Entretanto, houve uma reversão de tendência, ultimamente, com a crescente melhoria e aperfeiçoamento tecnológico dos produtos chineses.

Também, a mais contínua presença dos chineses em eventos internacionais, como a FIDAE e a EUROSATORY, levou a China a vender 8 bilhões de dólares no período de 2005-2009. Neste período, a América Latina adquiriu 8% das exportações de armamentos chineses.

Apesar das preocupações norte-americanas e dos questionamentos expressos por várias nações do Sudeste Asiático, a respeito do projeto chinês relativo às ilhas artificiais, a China continua a desenvolver o que já havia delineado para as referidas ilhas.

Assim sendo, como se poderia prever, a China continua defendendo a sua atuação no Mar da China Meridional, ao rejeitar as reivindicações dos EUA, bem como de nações do Sudeste Asiático, para não dar continuidade ao seu projeto das ilhas artificiais.

No prosseguimento referente ao ritmo de construção das aludidas ilhas, a China dragou mais de 2.000 acres de areia (cerca de 800 hectares) com o propósito de ganhar terreno ao mar em várias ilhas, cuja soberania é reivindicada por vários países do Sudeste Asiático, conforme já foi observado.

Entretanto, apesar de disputas e tensões, a China garante que a situação do Mar da China Meridional é "pacífica e estável", não havendo a emergência de problemas atentatórios à liberdade de atuação e navegação na referida área.

Em suma, observa-se que a atual Administração norte-americana (Donald Trump) parece não ter dúvidas: a China será o grande rival dos EUA nos próximos anos. Em contrapartida, o governo de Pequim, vem solicitando calma e insistindo na "cooperação".

Todavia, a estratégia da China para garantir a posse efetiva destes territórios continua passando pelo desenvolvimento de ilhas artificiais, em pequenos rochedos e recifes, tanto com fins civis, como militares, o mesmo ocorrendo com outros países, tais como o Vietnã e as Filipinas, embora, em menor escala.

Em face do posicionamento chinês, os EUA não têm deixado de manter a sua posição, no sentido de encarar a existência, no presente, de três aspectos que não poderão ser negligenciados pelos norte-americanos: a China, a Rússia e os Grupos Terroristas.

A China, tem outra visão referente à política externa global, diversa daquela preconizada pelos EUA, asseverando que as relações entre os dois países estão baseadas no não-confronto, no não-conflito, no benefício mútuo e na cooperação positiva.

Finalmente, nota-se que o Estado chinês, ao averiguar a posição norte-americana, entende que qualquer abordagem para impedir o acesso da China, às ilhas, será inaceitável.

Atualmente, os EUA têm se limitado, através da sua Marinha, à intensificação de patrulhas na região, abrangendo, inclusive, exercícios militares com os seus aliados, nas áreas do Mar do Sul da China.

No treinamento desenvolvido pelos norte-americanos, participam 12 mil marinheiros, 140 aeronaves e seis navios de guerra. Nenhuma Marinha pode deslocar tanto poderio militar para o mesmo mar.

De acordo com o Pentágono, essas manobras não são uma resposta a qualquer crise, porque estão incluídas no programa de treinamentos. No entanto, de acordo com os especialistas, estas ações podem ser consideradas como um sinal para a China sobre a inadmissibilidade das ações de Pequim na região.

Assim, a China continua desenvolvendo a infraestrutura das ilhas, construindo ilhas artificiais e, de acordo com os seus adversários, pretende controlar uma parte significativa do Mar do Sul da China. Essa situação é contraditada pelos vizinhos de Pequim e pelo Japão, que dependem das rotas marítimas na região, juntamente com os EUA. Pequim, ao mesmo tempo, acredita que estes países utilizaram o apoio dos EUA para escalar a tensão na região. Em particular, uma patrulha das Filipinas, juntamente com os EUA, no Mar do Sul da China, com participação do porta-aviões Stennis, foi considerada por Pequim, como "reflexo da mentalidade da Guerra Fria" e da militarização da região.

Os países envolvidos no conflito do Mar do Sul da China estão aguardando a decisão do tribunal arbitral da ONU, que no momento está considerando a reclamação das Filipinas, em que Manila disputa as reivindicações chinesas na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), em torno de uma série de recifes, rochas e outras formações, no arquipélago de Spratly e algumas outras áreas marítimas.

Se a decisão do Tribunal não for favorável à China, os EUA e os seus aliados na região, exigirão que a China reconheça e execute a decisão judicial que será obrigatória para as partes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, muito embora, os EUA ainda não tenham ratificado este documento jurídico internacional.

A Rússia, nesta situação, vem adotando uma posição de não interferência. Este posicionamento serve aos interesses de Moscou, permitindo-lhe desenvolver relações diversificadas com todos os países da Ásia do Pacífico e manter uma parceria privilegiada com a China.

Pelo visto, a situação mudou devido ao crescente papel da China na região. Como jogador forte, com uma posição ofensiva bastante ativa, Pequim intimida os vizinhos com quem antes tinha relações historicamente difíceis. Mas, estes países são promissores parceiros da Rússia, em seu vetor oriental do desenvolvimento, o que foi mostrado na recente cúpula da ASEAN-Rússia, em Sochi. Portanto, a Rússia não tem intenção de mudar sua posição de neutralidade e, mesmo do ponto de vista geográfico, não pode ser considerada como parte do conflito. A Rússia sempre insistiu que as partes devem resolver o conflito, através do diálogo pacífico.

Se hipoteticamente se supor que a Rússia apoie qualquer parte nesta disputa, pode-se dizer com certeza, que isso iria levar ao fracasso completo da sua política externa na região da ASEAN e consequências imprevisíveis nas relações com uma série de países da região.

Pelo visto, não parece que as questões referentes às ilhas artificiais, bem como o que lhes diz respeito, estejam esgotadas, em face dos interesses de outras nações, volvidas para a esfera do Mar do Sul da China.

Desta forma, as infraestruturas das Ilhas Paracelso permitirão o reforço de Pequim no Mar do Sul da China, bem como protegerão as posições deste país no arquipélago, estrategicamente importante das Ilhas Spratly.

Além do que aqui foi discutido, há que se consignar a sequência dos acontecimentos referentes às intervenções chinesas no Mar do Sul da China. A empresa estatal chinesa China Communications Construction Company (CCCC) e a companhia Mega Harbour Port and Development Inc. estão envolvidas com a construção de infraestruturas nas ilhas artificiais.

A China Communications Construction Company (CCCC), que atua em mais de 90 países do mundo, participou da construção das ilhas artificiais no Mar do Sul da China, para fins de defesa, gerando críticas da parte das Filipinas, que foi apoiada pelos EUA nesta questão.

Presentemente, a China Communications Construction Company (CCCC) está realizando obras semelhantes no mar, junto à costa da ilha filipina de Mindanao, estando prevista a criação de aterros que formam quatro ilhas, perto da cidade filipina de Davao, até o final de 2019. O terreno artificial será usado para albergar organizações governamentais, indústrias, residências e terminais portuários.

Nas suas relações com a China, Manila vem apostando no pragmatismo. Uma evidência disso foi a recente visita do presidente das Filipinas à China, durante a qual foi acordada, a execução do primeiro projeto conjunto, evidenciando uma jogada diplomática chinesa, em relação a este parceiro do Sudeste Asiático.

Possivelmente, o propósito da China seria uma tentativa de romper a frente unida das Filipinas com o Vietnã. Tendo em vista a sua diplomacia, observa-se maior habilidade da China, em relação a política desenvolvida no Sudeste Asiático, se comparada a atuação política dos EUA, nesta mesma área.

Considerações finais

No âmbito das considerações finais pode-se, ainda, destacar a grande dinâmica econômica expressa pela acentuada movimentação de navios observados na região.

Assim, cerca de mais de 3 mil navios por semana chegam ao Estreito de Cingapura para realocar cargas para os gigantescos navios transatlânticos, com destino, primordialmente, ao Porto de Hamburgo, na Alemanha. A produção industrial do Camboja, Vietnã, Indonésia e Taiwan é transferida no porto de Cingapura para os navios transatlânticos. Milhares de contêineres são transferidos diariamente. A demanda europeia por produtos da Ásia é insaciável. O fluxo e a interconexão entre as nações é altamente significativo. O mar, na costa leste da cidade de Cingapura se assemelha a um gigantesco estacionamento de navios. Pensa-se que várias cidades no Vietnã e Indonésia tornaram-se centros industriais desde meados da década de 1980. As atividades de comércio locais e a expansão urbana estão se processando celeremente. Por outro lado, a migração rural-urbana também é marcante. Aliás, o mesmo processo está em plena expansão na Mongólia.

O governo centralizado de Cingapura foi a única nação da região que, mesmo possuindo um crescimento e concentração populacional acelerada, acomodou esse processo no percurso do alargamento populacional e das atividades econômicas.

Além disso, há alguns anos, emergiu uma nova ameaça à maior potência naval do mundo: o crescente poderio marítimo da China.

A armada chinesa está em um processo acelerado de desenvolvimento e expansão de sua capacidade, gerando preocupação da parte de Washington. Por outro lado, os chineses desenvolveram um porta-aviões próprio, projetado por eles mesmos. Ao que tudo indica, os chineses estão construindo um terceiro porta-aviões, com capacidade nuclear, acarretando inquietações nos EUA e seus aliados.

Subsequentemente, a China lançou ao mar e, iniciou treinamentos a bordo de seu segundo Destroier, de classe 055, o maior e mais avançado navio do tipo, dentre as forças navais de toda a Ásia. Além disso, as forças chinesas enviaram bombadeiros H-6K, com capacidade nuclear a várias ilhas que são alvo de disputa naquele mar. Deve-se lembrar que até o lançamento do 001A, a China só possuía o porta-aviões Liaoning, de fabricação soviética.

Assim, o poderio marítimo chinês tenta recuperar o atraso de uma geração em relação aos EUA, tornando seu desenvolvimento recente deveras impressionante. Recentemente, o governo chinês impulsionou uma profunda reforma do Exército para mudar suas prioridades: um corte de 300 mil soldados em troca de mais investimentos em inovação e tecnologia para modernizar suas Forças Armadas, sobretudo, nas áreas naval, aérea e de mísseis.

Desta forma, a armada chinesa já supera a dos EUA em alguns aspectos. Pequim conta com 330 navios e 66 submarinos sob seu comando, enquanto os americanos têm 211 navios e 72 submarinos. Pelo visto, a China chegará a 450 navios e 99 submarinos em operação, até 2030, enquanto os EUA chegarão a um total de 355 embarcações. Portanto, mesmo que os EUA busquem ter a melhor tecnologia militar possível, a China vem reduzindo a lacuna entre o poderio dos dois países.

Observa-se que, de acordo com Washington, isso não significa que Pequim possa superar, de imediato, o poderio militar americano, uma vez que, possivelmente, ainda deverão passar duas décadas para que a China alcance os EUA em poder de combate.

Finalmente, torna-se notório que o desenvolvimento marítimo da China fez com que o equilíbrio de poder regional tenha variado significativamente nos últimos anos. Entretanto, convém ressaltar que em algumas áreas de tensão, como Taiwan e o Mar da China Meridional, a marinha de guerra de Pequim já supera a americana, fato perfeitamente compreensível, ao se constatar que a China, geograficamente, encontra-se muito mais próxima da área do Mar do Sul da China, região disputada pelas duas potências mundiais.

Pelo exposto, o fato da China pretender ser uma grande potência naval na região da Ásia-Pacífico faz com que o desafio para os EUA, daqui a algumas décadas, possa ser maior caso queira expandir o seu controle.

Referências

BEREZOWSKI, C. **Le Développement Progressif du Droit Aérien**. RCADI, 1969, t. 128, p. 1-94.

BERNHARDT, R. **Custom and Treaty in the Law of the Sea**. RCADI, 1987, t. 205, p. 247-330.

CASELLA, P. B. **Direito Internacional dos Espaços**. São Paulo: Atlas, 2009.

DUPUY, R. J. **The New International Economic Order: comercial, technological and cultural aspects/Le Nouvel Ordre Économique International: aspects commerciaux, technologiques et culturels**. Haia: ADI, coloquio, 1980.

_____. (Coord.). **The Future of International Law in a Multicultural World/ L'avenir du Droit International Dans un Monde Multiculturel**. Haia: ADI, coloquio, 1983.

FALK, R. Reframing the Legal Agenda of World order in the Course of a Turbulent Century. In: **Reframing The Internatinal: law, culture, politics**. Edição por Richard FALK, Lester Edwin J. Ruiz e R. B. J. Walker. Nova York: Routledge, 2002. Cap. 1, p. 46-69.

GOEDHUIS, D. **Questions of Public International Air Law**. RCADI, 1953, t. 81, p. 201-308.

JENNINGS, Y. **Some Aspects of the International Law of the Air**. RCADI, 1949, t. 75, p. 509-590.

LEENER, G. de. **Règles Générales du Droit des Communications Internacionales**. RCADI, 1936. t. 55, p. 1-86.

LUCCHINI, L. **L'état Insulaira**. RCADI, 2000. t. 285, p. 251-392, 'introduction', p. 261-267, cit. P. 261.

MARTENS, G. F. de. **Précis du Droit des Gens Moderne de L'Europe**. (1788, "nouvelle édition revue, accoppagnée des notes de PINHEIRO-FERREIRA). 2 vols. Paris: Guillaumin, 1858.

MYRDAL, A. **Preserving the Oceans for Peaceful Purposes**. RCADI, 1970, t. 133, p. 1-14.

OLIC, N. B. **Geopolítica dos Oceanos, Mares e Rios**. 1ª Edição. São Paulo: Moderna, 2011.

PEPIN, E. **Le Droit Aérien**. RCADI, 1947, t. 71, p. 477-548.

SAVIGNY, F. C. von. **Sistema do Direito Romano Atual**. Vol. VIII. p. 15-21, cit. Supra, p. 17. Tradução: Ciro Mioranza. Ijuí: Ed. Ijuí, 2004.

SCERNI, M. **Les Espaces Maritimes et le Pouvoir des États**. RCADI, 1933, t. 46, p. 327-704.

TREVES, T. **Codification du Droit International et Pratique des États Dans le Droit de la Mer**. RCADI, 1990, t. 223, p. 9-302.

VISSCHER, v. F. de. **Les Conflits de Lois en Matière de Droit Aérien**. RCADI, 1934, t. 48, p. 279-386.

WHEATON, H. **Eléments de Droit International**. (1836) 2 vols. Leipzig: Brockhaus, 1858.

Sites consultados

A modernização militar chinesa e a relação com os EUA (2016)

Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/china/noticia/24302/A-modernizacao-militar-Chinesa-e-a-relacao-com-os-EUA/> Acesso em: 22/05/2017.

As impressionantes ilhas militares construídas pela China em tempo recorde (2017)

Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/as-impressionantes-ilhas-militares-construidas-pela-china-em-tempo-recorde.ghtml> . Acesso em 19/12/2017.

China consegue acionar aviões de combate em ilhas artificiais a qualquer momento, diz instituto dos EUA (2017)

Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/china/noticia/25277/China-consegue-acionar-avioes-de-combate-em-ilhas-artificiais-a-qualquer-momento--diz-instituto-dos-EUA/> Acesso em: 22/05/2017.

China desafia seus vizinhos com uma ‘grande muralha’ de Ilhas Artificiais (2015)

Disponível em: http://brasil.elpais.com/brasil/2015/04/10/internacional/1428666875_884351.html. Acesso em: 22/05/2017.

China diz que irá proteger soberania “irrefutável” no Mar do Sul da China (2017)

Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/china/noticia/24605/China-diz-que-iraproteger-soberania--irrefutavel--no-Mar-do-Sul-da-China/> Acesso em: 22/05/2017.

China está à frente dos EUA na questão das ilhas artificiais nas Filipinas (2016)

Disponível em: https://br.sputniknews.com/asia_oceania/201610276655091-china-eua-filipinas-ilhas/ Acesso em: 25/04/2017.

China instala sistemas antimíssil no Mar do Sul da China, mas isso 'não é militarização' (2016)

Disponível em: https://br.sputniknews.com/asia_oceania/201612157175846-china-sistema-defesa-antimissil-mar-do-sul-da-china/ Acesso em: 25/04/2017

China promete bilhões para nova Rota da Seda (2017)

Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/china/noticia/25748/China-promete-bilhoes-para-Nova-Rota-da-Seda/> Acesso em: 22/05/2017

China vai continuar com construção de Ilhas Artificiais em área em disputa (2015)

Disponível em: <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2015/05/china-vai-continuar-com-construcao-de-ilhas-artificiais-em-area-em-disputa.html> Acesso em: 25/04/2017.

Do alto, o avanço das controversas Ilhas Artificiais da China (2015)

Disponível em: http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/04/150410_mar_sul_china_ilhas_pai Acesso em: 25/04/2017.

Mar da China Meridional

Conteúdo aberto. In: Wikipédia: a enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Mar_da_China_Meridional> Acesso em: 25/04/2017.

Mar do Sul da China se torna arena de rivalidade entre Washington e Pequim (2016)

Disponível em: <https://br.sputniknews.com/mundo/201606225228728-rivalidade-pequim-washington/> Acesso em: 25/04/2017.

O plano naval da China para superar os EUA e controlar o Pacífico até 2030 (2018)

Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/o-plano-naval-da-china-para-superar-os-eua-e-controlar-o-pacifico-ate-2030.ghtml> Acesso em: 04/06/2018.

Pequim instala armas nas Ilhas Artificiais do Mar do Sul da China (2016)

Disponível em: <http://www.dn.pt/mundo/interior/pequim-instala-armas-nas-ilhas-artificias-do-mar-do-sul-da-china-5554476.html> Acesso em: 25/04/2017

Pequim reinicia construção em ilhas disputadas no Mar do Sul da China (2017)

Disponível em: https://br.sputniknews.com/asia_oceania/201703157893263-pequim-ilhas-disputadas-construcao-mar-do-sul-da-china/ Acesso em: 25/04/2017.

Pouso de aviões chineses em Ilhas Artificiais gera protestos no Sudeste Asiático (2016)
Disponível em: <https://br.sputniknews.com/mundo/201601073240722-pouso-avioeschineses-ilhas-artificiais-gera-protestos-sudeste-asiatico/> Acesso em: 22/05/2017.

Relatório do Pentágono sobre o poder militar chinês usa informações do Defesanet (2010)
Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/brasilchina/noticia/2548/Relatorio-do-Pentagono-sobre-o-Poder-Militar-Chines-usa-informacoes-do-DefesaNet/> Acesso em: 24/05/2017

Tillerson compara construção de ilhas chinesas no Mar do Sul da China à questão da Crimeia (2017)
Disponível em: <https://br.sputniknews.com/mundo/201701117404192-tillerson-eua-ilhas-china-crimea-russia/> Acesso em: 25/04/2017

Tillerson diz que EUA precisam sinalizar que acesso da China a Ilhas Artificiais será negado (2017)
Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/china/noticia/24506/Tillerson-diz-que-EUA-precisam-sinalizar-que-acesso-da-China-a-ilhas-artificiais-sera-negado/> Acesso em: 22/05/2017

Trump arrisca guerra com a China se bloquear acesso a ilhas do Mar do Sul (2017)
Disponível em: <https://www.publico.pt/2017/01/13/mundo/noticia/a-guerra-comercial-trump-arrisca-juntar-guerra-real-com-a-china-1758230> Acesso em: 25/04/2017.