

# O Dragão Ruma para o Sul: Geopolítica e Geoestratégia Chinesa no Mar do Sul da China

## The Dragon Goes South: Chinese Geopolitics and Geostrategy in the South China Sea

Rev. Bras. Est. Def. v. 9, n. 2, jul./dez. 2022, p. 135–165

DOI: 10.26792/RBED.v9n2.2022.75193

ISSN 2358-3932

**ALANA CAMOÇA GONÇALVES DE OLIVEIRA  
FELIPE GUSMÃO CARIONI FERNANDES**

### INTRODUÇÃO

A contínua ascensão da China no século XXI vem transformando o equilíbrio de poder no sistema internacional, e tem afetado, sobretudo, as dinâmicas de segurança no Leste Asiático. Como consequência, diversos estudos procuraram questionar os interesses estratégicos da China e apresentar preocupações tanto sobre a atuação do país no seu entorno regional como sobre a sua penetração crescente na América Latina e na África (Gallagher 2016; Christensen 2015; Oliveira 2021). De fato, preocupações sobre a China nascem como produto de alguns receios e críticas em relação à manutenção da “ordem” liberal vigente desde o fim da Guerra Fria e da hegemonia norte-americana. No debate acadêmico, por exemplo, a China aparece como um país revisionista (Mearsheimer 2014; Christensen 2015; Panda 2020) capaz de influenciar o equilíbrio de poder no sistema internacional e realizar os ímpetus expansionistas em busca de territórios econômicos (Fiori 2005) e poder/segurança (Mearsheimer 2014).

Ademais, desde a ascensão de Xi Jinping ao poder em (2012/2013), discursos acerca de uma transformação da política externa chinesa foram en-

---

**Alana Camoça Gonçalves de Oliveira** — Doutora em Economia Política Internacional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Estágio pós-doutoral em Relações Internacionais na Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Vice-Coordenadora do LabChina (UFRJ) e Especialista Residente no ObservaChina. alanacamoca@gmail.com.

**Felipe Gusmão Carioni Fernandes** — Mestre em Economia Política Internacional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Bacharel em Relações Internacionais pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. felipecarioni@hotmail.com.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

fatizados. Articulou-se uma nova direção estratégica para a política externa chinesa conhecida como “Fen Fa You Wei” (奋发有为, “*striving for achievement*”), ou em uma tradução literal “esforçar-se/lutar para conquistar/realizar” (Sorensen 2015). Xi Jinping vem promovendo a ideia do “Sonho Chinês” desde que se tornou secretário-geral do Partido Comunista Chinês (PCC) no 18º Congresso do PCC, realizado em novembro de 2012. Após o congresso, ele liderou os outros seis membros do recém-formado Politburo Permanente Comitê em uma visita altamente divulgada à exposição “*Road to Revival*” do Museu Nacional. Traçando a história chinesa moderna desde a humilhante derrota da China pela Grã-Bretanha em meados do século XIX, Xi destacou o “sonho chinês” como um tema unificador para os chineses que alcançaram um grande renascimento (rejuvenescimento) nacional.<sup>1</sup>

Para alcançar o objetivo centenário de rejuvenescimento com uma China próspera e moderna, disputas territoriais marítimas exercem um papel significativo. Afinal, a revitalização do mar como um novo motor de crescimento e desenvolvimento — devido aos recursos minerais e estratégicos (Klare 2008) — e, portanto, o controle de linhas oceânicas e de ilhas, passaram a ser percebidos como uma pré-condição para o desenvolvimento da nação e para a integridade territorial da China. Wirth (2020) argumenta que há painéis no Museu Nacional da China que apresentam as reivindicações territoriais chinesas no Mar do Sul da China (MSC) como parte da China desde 221 BC, reforçando discursos acerca dos territórios marítimos do país e da sua unidade territorial.

É diante desse cenário que o MSC emerge como um espaço central, capaz de refletir os desejos chineses de rejuvenescimento e seus anseios em busca de poder, segurança e riqueza. Do ponto de vista geopolítico, o MSC é uma das rotas comerciais mais dinâmicas do mundo, além de ser uma região dotada de diversos recursos vivos e não-vivos essenciais e estratégicos não só para a China como para os demais países da região (Oliveira and Fernandes, 2019). Por essa razão, qualquer conflito e tensão na área tem a possibilidade de afetar o mundo como um todo, seja em perspectiva econômica, comercial ou político-estratégica.

Registra-se que, desde 2009, são cada vez mais constantes os escalonamentos e atritos na região, e atores extrarregionais passaram a atuar com mais frequência por meio de políticas de demonstração de poder — aqui considerados os treinamentos militares, discursos em documentos oficiais, sobretudo ocidentais, criticando ações chinesas e a formação de dinâmicas de *quasi*-alianças. Ao passo que o governo chinês constrói e fortalece a infraestrutura de ilhas artificiais e busca cativar economicamente os países da ASEAN de forma a alterar suas afinidades políticas, atores como os Estados Unidos enfatizam nos últimos anos os discursos acerca da livre

navegação dos oceanos — *Free and Open Indo-Pacific* — e criticam a ascensão e assertividade chinesa (Biden 2022; NSS 2017).

Considerando o cenário apresentado nas linhas acima, o presente artigo tem como objetivo analisar o comportamento chinês no século XXI para a região do MSC, refletindo um debate teórico a partir da geopolítica regional, da geoestratégia e dos interesses chineses. O artigo parte do pressuposto de que o MSC é relevante para os temas da (i) segurança nacional, (ii) da integridade territorial chinesa e (iii) do desenvolvimento econômico e social sustentável — que são interesses interdependentes. Tais questões são levantadas no documento oficial chinês intitulado “China Peaceful Development” de 2011 quando argumenta-se sobre os “interesses centrais” (*core interests*) da China. Tais pontos também podem ser observados em discursos posteriores por parte de lideranças chinesas. Quando consideramos, por exemplo, a orientação do *Xi Jinping Thought* sobre a diplomacia, um dos princípios é “defender a soberania nacional, segurança e interesses de desenvolvimento com os interesses centrais da China como uma linha vermelha” (China-Embassy 2022a).

A hipótese do presente artigo é que, quando se trata de áreas circunscritas ao seu perímetro de segurança estratégico, como o MSC, a China deixa de lado os esforços de acomodamento político e militar com outras nações e, de forma realista, preza pela garantia de seus interesses nacionais e de segurança sobre os dos demais entes estatais. Ou seja, a atuação chinesa no Sudeste Asiático em questões que toquem o MSC será guiada por um claro discernimento de suas prioridades, estando em primeiro lugar os objetivos de segurança política, econômica e militar do Estado chinês. Para investigar essas questões, o artigo utiliza-se de uma metodologia hipotético-dedutiva, trabalhando com uma combinação de análises qualitativas e quantitativas.

## A GEOPOLÍTICA DO MAR DO SUL DA CHINA

Nos anos recentes, a luta pelas ilhas, recifes e águas do Mar da China Meridional ou Mar do Sul da China conquistou os holofotes internacionais. Os atritos neste espaço geográfico marítimo envolvem a sobreposição de reivindicações de soberania territorial e marítima de seis governos (China, Taiwan, Vietnã, Malásia, Brunei e Filipinas). Esses litígios abrangem as principais linhas marítimas de comunicação que conectam o Oceano Índico ao sudeste e nordeste da Ásia, sendo também uma região com vastas reservas de petróleo e gás natural (CFR 2022). Essas condições fazem do MSC um espaço de interesse não só de atores regionais, mas também extrarregionais, como é o caso dos Estados Unidos, Japão, Austrália, Reino Unido e Índia.

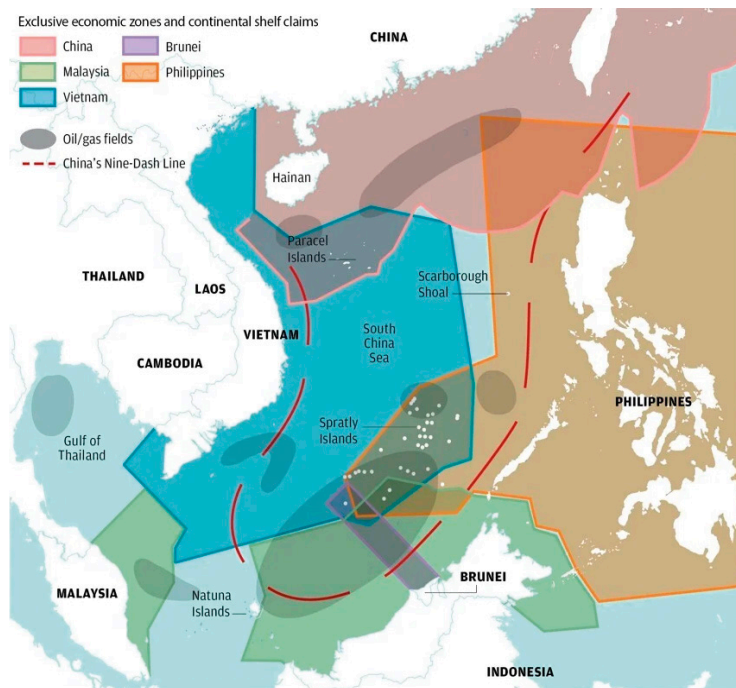


Figura 1 — Litígios territoriais no MSC e campos de petróleo e gás natural.  
 Fonte: CSIS-AMTI/SCMP, 2020a.

Do nosso ponto de vista, existem três pontos fundamentais para melhor compreender os interesses chineses na região e a relevância do MSC para o sistema internacional: (a) a reivindicação histórica das relações entre China e países do Sudeste Asiático; (b) a abundância de recursos vivos e não-vivos, o que implica em questões econômicas e políticas; e (c) as linhas oceânicas de navegação, que detêm relevância estratégica e comercial para os países e se relaciona com o atual projeto da Rota Marítima da Seda<sup>3</sup> no século XXI.

Considerando o ponto (a), o MSC está sujeito a um grave contexto de disputa territorial por suas águas e formações geográficas. Apesar dos escalonamentos recentes, as tensões envolvendo o MSC remontam pelo menos à década de 1970. Como previamente mencionado, os principais litigantes são: China, Taiwan, Vietnã, Malásia, Brunei e Filipinas, e os atritos territoriais estão concentrados nas áreas das ilhas (i) Paracel, (ii) Spratly e no (iii) recife de Scarborough.

Tabela 1  
Principais Países Litigantes e Áreas Disputadas no MSC

	Ilhas Parcel	Ilhas Spratly	Recife de Scarborough
China	X	X	X
Taiwan	X	X	X
Vietnã	X	X	
Filipinas		X	X
Malásia		X	
Brunei		X	

Fonte: Elaboração própria.

(i) **Ilhas Parcel:** O arquipélago de Parcel é constituído por um conjunto de aproximadamente 130 ilhas e recifes que totalizam uma área emersa de 7,75 km<sup>2</sup>, espalhados ao longo de uma área de 15 mil km<sup>2</sup>. A região é cercada de zonas pesqueiras, e indícios de petróleo no subsolo marítimo já foram encontrados pela companhia estatal chinesa China National Petroleum Company (CNPC) (Li 2014). Nos últimos anos, a disputa pelo território tem sido revivida. Em 2014, a instalação de uma plataforma de petróleo chinesa na área levou navios de patrulha chineses e vietnamitas a pequenos enfrentamentos. Registraram-se, também, grandes protestos contra a China no Vietnã. Os chineses, finalmente, optaram por recolher sua infraestrutura e findar o conflito (Bouchat 2014). Tal disputa é tão vívida que, mesmo em meio a pandemia do Covid-19, desentendimentos continuaram ocorrendo. Um dos casos mais recentes ocorreu em abril de 2020, quando um barco pesqueiro vietnamita afundou após a colisão com um navio chinês perto das ilhas Parcel (SCMP 2020a).

(ii) **Ilhas Spratly:** As ilhas Spratly são compostas por aproximadamente 190 formações que se espalham por um espaço de 450 mil km<sup>2</sup>, sendo assim a principal área de disputa interestatal dentro do MSC — as nações que disputam tal território são China, Vietnã, Taiwan, Malásia, Brunei e Filipinas. O Estado que possui o maior número de bases militares nas Spratly atualmente é o Vietnã, com 26 ao todo, seguido por Filipinas com dez, China com oito e Malásia com sete. De forma semelhante, desde o início de 2014, as tensões têm se desenvolvido e escalonado. A China intensificou a construção de ilhas artificiais em certos recifes e atóis na região. Essa atividade e as declarações mais fortes do governo chinês sobre a integridade territorial e a alegada soberania nacional sobre as Spratly exacerbaram as tensões com os Estados Unidos, que despacharam um navio de guerra para a região em outubro de 2015.

(iii) **Recife de Scarborough:** O recife de Scarborough pode ser considerada como a área mais recente de disputa interestatal no MSC. Este

conjunto composto por uma variedade de recifes, bancos de areia e rochas se estende por um perímetro de 49km, e seu principal valor estratégico reside em seu posicionamento em relação aos arquipélagos Paracel e Spratly, que, juntos, formam um triângulo no centro do MSC, abarcando uma área central para o trânsito através da região. Em 2012, as marinhas chinesa e filipina se defrontaram no local após um desentendimento entre pescadores chineses e militares filipinos. Diante da tensão crescente, Manila recuou, e Pequim tomou controle da área (Bouchat 2014). Quatro anos depois, a Corte Permanente de Arbitragem (CPA) julgou a favor das Filipinas e contra a China sobre a posse do recife. Por isso, os Estados Unidos vêm anunciando que Scarborough é a “linha vermelha” no que diz respeito às investidas chinesas no MSC. Incidentes envolvendo embarcações de países litigantes e receios de uma maior assertividade chinesa tem impactado e intensificado as atividades dos Estados Unidos<sup>4</sup> em todo MSC.<sup>5</sup>

No que tange ao ponto (b), o MSC é lar de 3.365 espécies marinhas, sendo uma das cinco maiores zonas produtoras de pescado do planeta (Sumaila and Cheung 2015; Poling 2019). É estimado que 50% dos navios de pesca do mundo operam no Mar da China Meridional, e que o volume de pesca no local bata na casa das dez milhões de toneladas, o que corresponderia a 12% do volume mundial de pescados em um ano (Sumaila and Cheung 2015; Poling 2019). Por sua vez, esse volume se traduziria em valores de USD 21,8 bilhões, de cujo montante a China deteria 45% .<sup>6</sup> Ainda, a pesca no MSC tem importante significado socioeconômico, uma vez que, dos 3,2 milhões de barcos pesqueiros trabalhando de forma oficial e regulamentada no mundo, cerca de 1,77 milhões (55%), estão localizados no MSC (Sumaila and Cheung 2015). Por fim, diante do imenso volume de pesca, as exportações desses produtos também significam para os países do MSC importantes fontes de divisas econômicas (Oliveira and Fernandes 2019).

Para além de recursos vivos, é sabido que o subsolo marinho do MSC abriga reservas de hidrocarbonetos, mais especificamente petróleo e gás natural. Segundo a Agência de Energia Americana (EIA 2013), as reservas de recursos energéticos provados e prováveis no MSC alcançam a casa dos 11 bilhões de barris de petróleo e 190 trilhões de m<sup>3</sup> de gás natural. A *US Geological Survey* (USGS 2010) analisou 23 áreas ao longo do MSC e aferiu que reservas podem existir, porém ainda são desconhecidas, e postula-se que estas estariam em torno de 21,6 bilhões de barris de petróleo e de 299 trilhões de pés cúbicos de gás natural. Finalmente, dados de 2012 da China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) conferem que o MSC pode conter reservas ainda não descobertas da ordem de 125 bilhões de barris de petróleo e 500 trilhões de m<sup>3</sup> de gás natural. O contexto de disputa interestatal impede que pesquisas mais

aprofundadas sejam realizadas, o que, por sua vez, explica a variância nos valores citados (EIA 2013).

O tráfego comercial que transita através do MSC representa significativa parcela no total das transações dos mais importantes países do Nordeste e Sudeste Asiático. De acordo com a Unctad (The United Nations Conference on Trade and Development), estima-se que 80% do comércio global por volume e 70% por valor é transportado por vias marítimas. Desse volume, 60% do comércio marítimo passa pela Ásia, e estima-se que cerca de US\$ 3,37 trilhões em comércio circularam no MSC no ano de 2016, denotando ao menos 21% do comércio mundial (CSIS 2017; Unctad 2018).

No que tange ao ponto (c), a geografia particular do MSC determina que a entrada e saída desse espaço se dê através de estreitos marítimos. Essas passagens são críticas para todos os países do Leste Asiático, que dependem, principalmente, do Estreito de Malaca — que conecta o Oceano Índico ao Oceano Pacífico via MSC — para a manutenção de suas rotas comerciais e o bom funcionamento de suas economias (CSIS 2017). O China Power Project (2017) do Center of Strategic International Studies (CSIS) estimou que, em caso de bloqueio de Malaca, os navios devem seguir ao Estreito de Sunda; isso acarretaria, porém, que no período de uma semana, os custos adicionais ao comércio seriam elevados em US\$ 64,5 milhões. Os fretes aumentariam para US\$ 119 milhões se fosse necessário redirecionar a rota pelo Estreito de Lombok. No pior dos cenários, caso os três estreitos estivessem inacessíveis, os navios deveriam ir em direção à costa sul da Austrália, o que custaria mensalmente cerca de US\$ 2,8 bilhões ao comércio (CSIS 2017). Este quadro torna a liberdade de navegação no MSC uma questão premente para toda a Ásia marítima, e a notória presença de piratas e grupos terroristas nas imediações desses estreitos é mais um fator complicador para os Estados. Além disso, esse cenário justifica muito das iniciativas que vêm sendo perseguidas pela China no âmbito da BRI, como, por exemplo, os corredores e gasodutos a serem desenvolvidos em países do Sudeste Asiático.

Para a China, a importância estratégica do Estreito de Malaca aumenta a cada ano. Em 2019, 55% das importações de petróleo bruto da China vieram de países da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) e, embora o país esteja desenvolvendo alternativas por meio da Iniciativa da Nova Rota da Seda (BRI) — que mencionaremos posteriormente —, o Estreito de Malaca ainda é uma das principais rotas de abastecimento de petróleo da China (EIA 2019). Por isso, nos últimos anos, os líderes chineses passaram a ver os estreitos, especialmente o Estreito de Malaca, como uma vulnerabilidade estratégica para o desenvolvimento da China — o Dilema de Malaca.

A geografia particular do Mar do Sul, caracterizada pelo acesso via estreitos geográficos, abundância de recursos energéticos e vivos, e importância para o bom funcionamento do comércio global, além de um histórico de indefinição quanto à soberania de suas águas e formações geográficas, faz deste espaço alvo da cobiça dos Estados regionais e da preocupação de nações extrarregionais, como Estados Unidos, Reino Unido, Japão e Austrália. Logo, configura-se como um tabuleiro geopolítico de tensão não apenas latente como explícita, vide os enfrentamentos militares e político-diplomáticos passados e correntes entre os países lindeiros.

### A GEOESTRATÉGIA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA: O DESENVOLVIMENTO E O TERRITÓRIO COMO INTERESSES CENTRAIS DA CHINA NO SÉCULO XXI

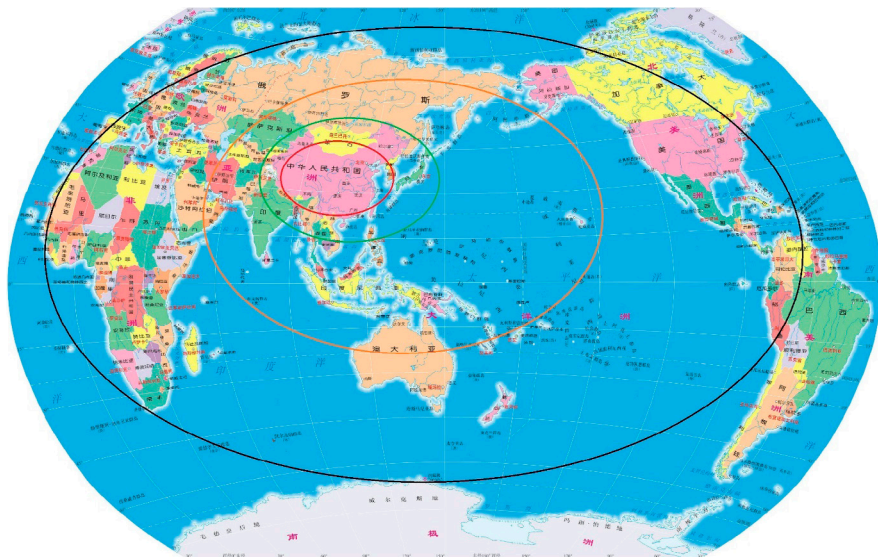
Historicamente, deve-se compreender a centralidade da China e sua posição no Leste Asiático antes do século XIX, quando imperou, por determinados períodos, como centro daquele sistema, tendo seu auge durante as dinastias Song (960-1279) e Yuan (1271-1368). O sistema sinocêntrico perdurou até metade do século XIX e encontrou seu declínio na Guerra do Ópio (1839-1842), quando se inicia o século de humilhação da China, e que termina somente após o fim da Segunda Guerra Mundial (1945). Durante a vigência do que se convencionou chamar de sistema sinocêntrico, a China funcionava como um centro polarizador no Leste Asiático com papel de liderança e de superioridade em relação a nações como Vietnã, Coréia, Japão, Burma, Tailândia e Sri Lanka.

Esse histórico de diálogos marcados quase sempre por uma superioridade da voz chinesa faz com que hoje diversas regiões do Leste Asiático sejam encaradas como parte do entorno estratégico chinês, de acordo com especialistas como Nathan e Scobell (2012). Tal ponto é ressaltado também por Kaplan (2013), que argumentou que, durante a era Mao (1949-1976), as escolas chinesas começaram a adotar um mapa da “Grande China” que incluía não só os espaços perdidos para os europeus no Sudeste Asiático como também áreas na Ásia Central.

Nathan (2015), Nathan e Ross (1997) e Nathan e Scobell (2012) vêem a geoestratégia chinesa como organizada a partir de quatro anéis de segurança e defesa concêntricos. O primeiro encontra-se sobre a China, e engloba os problemas internos relacionados ao Tibete, Xinjiang, Hong Kong, Taiwan e a fronteira com a Coréia do Norte. O segundo refere-se aos países vizinhos, com os quais foram travadas guerras nos últimos 70 anos (Índia, Japão, Rússia, Coreia do Sul e Vietnã) e vários Estados governados por regimes instáveis. O terceiro anel de segurança consistiria



das regiões geopolíticas em torno da China: Nordeste da Ásia, Oceania, Sudeste da Ásia, Sul da Ásia e Ásia Central. Cada uma dessas áreas apresentaria problemas diplomáticos e de segurança, aos quais deve-se somar o envolvimento de Estados Unidos e Austrália. O último anel compreenderia o restante do mundo, como América Latina, África, Oriente Médio e Europa, onde a China ainda não teria condições de garantir seus interesses imediatos (Nathan 2015).



Legenda:

**Primeiro Anel:** Tibete, Hong Kong, Xinjiang, Taiwan, fronteira norte-coreana

**Segundo Anel:** Japão, Índia, Rússia, Vietnã, Coreia do Sul

**Terceiro Anel:** Sul, Sudeste, Nordeste e Centro Asiáticos, Oceania

**Quarto Anel:** África, Europa, Oriente Médio, Américas

Figura 2 — Mapa dos Anéis Concêntricos de Defesa da China.

Fonte: Elaboração própria.

Por envolver o Vietnã, mas também demais países do Sudeste Asiático, o MSC poderia ser encarado como o espaço onde o segundo e o terceiro anéis de segurança e defesa da China se comunicam. Para além disso, é um espaço marítimo, o que lhe concede características geopolíticas distintas. Coincidentemente, esta situação se repete no Nordeste Asiático, onde, no Mar Leste China (MLC) ocorre a interação da China com outro antigo rival, o Japão (Oliveira 2019). Sendo assim, por condicionarem a expansão marítima chinesa ao diálogo com antigos rivais político-militares, os espa-

ços marítimos que rodeiam a China têm grande relevância estratégica para a atuação regional de Pequim.

A partir de uma leitura chinesa, em linhas gerais, postula-se que parte da estratégia marítima do país, em pleno século XXI, é derivada do pensamento de Liu Huaqing (1916-2011), comandante da Marinha do Exército de Libertação Nacional no período de 1982 a 1988. O autor desenvolveu a estratégia das “Cadeias Marítimas”, uma doutrina de segurança nacional pautada na necessidade da defesa costeira chinesa. Tal estratégia é baseada no seccionamento de espaços marítimos que possuem relevância política e econômica para a China (*apud* Cole 2015). A Primeira Cadeia de ilhas delimita o Mar do Japão, MLC e o MSC. Nesta estratégia, a primeira cadeia começa nas ilhas das Filipinas, perpassando a Malásia e terminando no Vietnã. A proposta de Liu Huaqing era que tal território estivesse no controle total da China até os anos 2000. A Segunda Cadeia de Ilhas inicia-se no território do Japão e se estende pelo Oceano Pacífico, terminando na Indonésia, e a China deveria ter total controle e projeção sobre esse território até 2020 (Cole 2015).

A China tem construído ilhas artificiais no MSC capazes de comportar mísseis e armamentos de alta tecnologia (Panda 2018), bem como tem realizado incursões constantes em ambos os mares. Também houve o aumento dos gastos militares chineses, que visam negar o acesso de rivais aos espaços marítimos estratégicos (A2/AD — *anti-access/area denial strategy*) que tem como objetivo consolidar a influência chinesa no MSC ou ao menos garantir capacidade militar de mitigar/neutralizar possíveis investidas de potências como Estados Unidos e Japão em caso de conflitos (Green et al. 2017). Nota-se que, do ponto de vista estratégico-geográfico, se a China continuar solidificando suas posições nas ilhas Paracel, Spratly e no recife de Scarborough, formaria-se um triângulo de dominação chinesa em uma região central para o trânsito através do MSC, o que, em última instância, asseguraria o controle deste espaço pela marinha chinesa.

Nesse sentido, traçando um panorama histórico e considerando as ações de política externa chinesa na atualidade — observáveis nos discursos constantemente entoados pelo atual presidente chinês, Xi Jinping, sobre recuperar a posição da China no cenário internacional e salvaguardar seus interesses vitais ou centrais —, o MSC torna-se um espaço privilegiado de uma estratégia que combina segurança, economia e política. No Livro Branco da China de 2011, também intitulado “China’s Peaceful Development Road” (CPDR), apresenta-se que a China busca desenvolver-se pacificamente e de forma a acomodar-se à ordem internacional quando afirma que: “A China respeita plenamente os direitos legítimos de outros países de proteger seus interesses. Enquanto se desenvolve, ela acomoda

totalmente as preocupações e interesses legítimos de outros países e nunca obtém ganhos às custas de outros ou transfere seus próprios problemas para outros.” (CPDR 2011).

Além disso, o documento apresenta alguns dos interesses centrais do governo chinês durante o governo de Hu Jintao (2003-2013), afirmando que dentre estes estariam

[...] a soberania do Estado, a segurança nacional, a integridade territorial e a reunificação nacional, o sistema político da China estabelecido pela Constituição e a estabilidade social geral, e as salvaguardas básicas para garantir o desenvolvimento econômico e social sustentável.” (CPDR 2011).

Zhang (2017) aponta que, ao longo da primeira década do século XXI, a China priorizou a estabilidade regional à perseguição de seus interesses e direitos no MSC. O comportamento acomodativo do país pôde ser observado nas ações de integração à ordem internacional. Os líderes chineses fizeram concessões diante de um mundo unipolar, esforçando-se para estabelecer e manter um “relacionamento amigável e cooperativo” com os Estados Unidos (e vice-versa) e com os Estados do Sudeste Asiático (Oliveira 2019). Neste período, houve a diminuição de tensões no MSC, uma vez que Pequim temia a internacionalização da disputa em um momento em que visava a expandir sua inserção política e econômica mundial, fazendo com que a China sistematicamente buscasse uma solução institucional para as disputas no Mar do Sul (Zhang 2017; Zhang 2020).

Em relação ao último ponto, isso pode ser observado pelo fato, de em 2002, ter sido assinada uma Declaração de Conduta, definindo que era necessário realizar um esforço para a elaboração de um “Código de Conduta no Mar do Sul da China” (COC). Todavia, da perspectiva chinesa, o país foi o único a adotar o espírito cooperativo do documento, enquanto as nações do Sudeste Asiático aproveitaram a passividade chinesa para avançar internacionalmente suas demandas de reconhecimento de plataforma continental, por exemplo. Considera-se que a ausência de reciprocidade da parte destes países significou o prejuízo aos interesses e supostos direitos chineses sobre o MSC, aumentando a desconfiança e o pesar da China — assim, motivando Pequim a adotar uma nova postura em relação aos desafios experimentados no Mar do Sul (Zhang 2020).

Somando-se a isso, a crise de 2008 e o contínuo crescimento da China trouxeram uma massiva mudança para o poder relativo do país ante às outras unidades do sistema. Isso deveu-se, principalmente, ao aumento de seu poder econômico e militar em um momento em que o globo se encontrava em crise. E, apesar dos discursos de ascensão/desenvolvimento

pacífico chinês ainda se fazerem presentes, inclusive em documentos que tratam do MSC, como é o caso do “China’s Policies on Asia-Pacific Security Cooperation” de 2017 — onde afirma-se que a China está comprometida em “defender a paz e a estabilidade no Mar da China Meridional e trabalhar por soluções pacíficas para as disputas sobre territórios e direitos e interesses marítimos com os países diretamente envolvidos por meio de negociações e consultas amistosas” (CPAPSC 2017) —, eles acabam coexistindo com um volume cada vez maior de discursos focados nos interesses centrais da China e no rejuvenescimento da nação chinesa, sobretudo após a ascensão de Xi Jinping.

Como mencionado nas linhas da introdução do presente artigo, o novo líder chinês deixou bem claro ao assumir o cargo em 2013 que “nenhum país estrangeiro deve esperar que façamos um acordo sobre nossos interesses centrais e esperar que engulamos a pílula amarga que prejudicará nossa soberania, segurança e interesses de desenvolvimento.”<sup>10</sup> (Telegraph 2013). As declarações do estadista condizem com o comportamento assertivo da China no MSC, e demonstram que questões relacionadas ao território e a soberania chinesa são inegociáveis.

A postura assertiva chinesa reflete e responde ao debate acadêmico interno sobre sua geoestratégia para o MSC. Os diálogos entre estudiosos chineses sobre tal tema parte de três posições diferentes: pragmática, linha-dura e moderada (Zhang 2017). Os teóricos pragmáticos como Fu Ying e Zhao Fangyin (*apud* Zhang 2017) acreditam que a assertividade é a medida necessária para demonstrar a resolução chinesa em defender seus direitos marítimos e territoriais e, assim, manter equilibrada a balança entre a necessidade de defesa dos direitos chineses e de manutenção de boas relações regionais. Nesse sentido, uma estratégia de “dissuasão baseada em assertividade” (*deterrence-based-assertiveness*) objetiva empreender uma mudança psicológica nas expectativas que seus rivais têm de seu provável comportamento frente às incursões deles no MSC. Os pragmáticos acreditam que a posse sobre as ilhas do Mar do Sul é bem-vinda, visto que ela facilita a defesa da base continental e dos próprios direitos marítimos do país, mas eles são cautelosos quanto à militarização excessiva e ocupação de outras formações, visto que isso pode atirar as relações regionais ao caos e deteriorar a posição chinesa no futuro (Zhang 2017).

Já aqueles que se identificam com a linha-dura (militares em sua maioria) definem explicitamente que a soberania sobre o MSC é um interesse central da China e, como tal, não pode ser sacrificado em nenhum grau. De acordo com essa perspectiva, o país deve ocupar e militarizar o MSC de maneira a assegurar seus interesses econômicos e estratégicos na região. O país não deve, porém, engajar-se em conflitos militares com o intuito de

expulsar as forças de outros Estados, uma vez que isso atrairia potências extrarregionais para o MSC, o que dificultaria a ação chinesa. A China deve, então, esperar oportunidades e erros de seus adversários e agir sobre eles, expandindo suas posições gradualmente. Os teóricos de linha-dura defendem uma geoestratégia de “paz através da força” (*peace through strength*) para o MSC (Zhang 2017).

Por fim, os moderados, onde se incluem autores como Yan Xuetong (2019), teórico do realismo moral, vêem na estabilidade regional um valor muito maior do que poderia ser alcançado com o domínio do MSC. Para eles, a China deve capitanear uma solução institucional para o espaço, logrando pontos de prestígio e conquistando a simpatia e boa vontade dos Estados do Sudeste Asiático. A expansão da rede de amizades chinesas, nesta visão, é a alavanca essencial para impulsionar a ascensão internacional do país.

Sendo assim, o atual comportamento chinês parece pendular entre o pragmatismo e a linha-dura. A narrativa chinesa de ascensão pacífica/desenvolvimento pacífico parece, então, encontrar seus limites no equilíbrio de poder e no realismo, diante dos ímpetus de crescimento do Estado que acompanham tanto a assertividade marítima chinesa como o ritmo da expansão dos investimentos da China nos setores de recursos naturais e estratégicos, bem como na busca por mercados cativos suscitados por sua doutrina estratégica *going global*<sup>11</sup> e a BRI.

## A GEOESTRATÉGIA, O INTERESSE NACIONAL E O MSC

Cabe recuperar nosso debate sobre a relevância do MSC para o projeto de poder do país, assim como as ações do governo chinês em relação a este espaço. Dividimos a análise de acordo com os três pontos<sup>12</sup> de interesse aqui levantados anteriormente, e que também são destacados no Livro Branco da China, de 2011, nos discursos de Xi Jinping e na literatura chinesa.

### (i) O Mar do Sul da China e a segurança nacional chinesa

A dificuldades para a consecução da estratégia marítima organizada por Liu Huaqing significou que as cadeias de ilhas localizadas em volta do litoral chinês tornaram-se, como Kaplan (2013) diz, “uma muralha invertida”. A linha que corre de Okinawa, passa por Taiwan e Filipinas e chega até a Malásia e Indonésia constrange a expansão marítima chinesa na medida em que esses Estados se mostram favoráveis ao aumento da presença estadunidense na região. O MSC então converte-se em um rico lago, pontilhado por ilhas. O domínio destas formações pode assegurar sua soberania

sobre a totalidade do lago, o que, do ponto de vista militar e estratégico, significa adquirir uma “zona tampão” entre o exterior hostil e a base continental para a China.

Ademais, cabe destacar que, como apresentado no presente artigo, a região do MSC é uma área de suma relevância geopolítica para a China e de extrema dinamicidade econômica no século XXI. Qualquer tensionamento na região ou ação de potências capazes de controlar ou regular pontos de estrangulamento podem ser um empecilho para os interesses econômicos e políticos chineses, como, exemplo, para o próprio projeto da Nova Rota Marítima da Seda.

Diante disso, para salvaguardar seus interesses estratégicos, a China tem proposto cada vez mais a modernização de suas forças armadas, com investimentos que crescem em conjunto com a sua economia. O impacto destes investimentos configura-se tanto no objetivo chinês de salvaguardar territórios estratégicos e aumentar patrulhamento em regiões reivindicadas, como no MSC e MLC, bem como para ser capaz de exercer pressão em espaços tais como Taiwan. A partir dos anos 2000, em consonância com a 10ª Plano Quinquenal do país, foi elaborado o documento “Defesa Nacional da China”, no qual ficaram postos os planos para ação e modernização das forças militares na direção dos objetivos para o século XXI. Tradicionalmente, o exército foi a arma de maior destaque da defesa chinesa; porém, o que se registra é uma mudança no entendimento das prioridades da defesa nacional na China, que convergem cada vez mais para repensar a importância dos mares. Isso fica demonstrado com o aumento dos investimentos nos segmentos navais e aéreos em detrimento do exército. Em relatório de 2013 do IHS Jane’s (2013), era esperado que, até 2018, os gastos com o exército caíssem de 52% para 50%, enquanto os da marinha e aeronáutica subissem de 44% para 46%.

A mudança nas prioridades chinesas fez-se sentir no MSC através do desenvolvimento de projetos que podem provocar maiores desequilíbrios na balança de poder na região. No setor aeroespacial, temos: o caça de quinta geração não tripulado Chengdu J-5 e o sistema de posicionamento global próprio, BeiDou, que ampliam a capacidade de vigilância da autoridade chinesa sobre o espaço em questão (Oliveira and Fernandes 2019). Na área naval, uma vez que a China ainda está em vias de desenvolver uma marinha de “águas azuis”,<sup>13</sup> Pequim tem voltado seus esforços para o desenvolvimento de capacidades plenas de negação de acesso a seus mares próximos. O investimento em submarinos e em sistemas balísticos antinavio tem sido bastante relevante. Segundo dados do IISS (2017), a China possui 13 submarinos nucleares, sendo que seis deles ficam estacionados na recém-construída base de Yulin, na ilha de Hainan,

podendo ser rapidamente mobilizados para ação no MSC. Dentre esses seis, dois são submarinos de ataque, enquanto os quatro demais possuem capacidade para lançar mísseis balísticos. Ainda, o país possui aproximadamente 49 submarinos movidos a diesel, sendo que 16 destes estão designados para o MSC. Nesse sentido, a China tem combinado estratégias de *off-setting*, emulação de tecnologias e inovação por meio do contínuo investimento em seu poder militar. Não por acaso, o “The U.S.–China Military Scorecard Forces, Geography, and the Evolving Balance of Power, 1996–2017” desenvolvido pelo RAND, demonstrou que o desempenho aprimorado da China pode impor dificuldades de ação em regiões próximas do “*beating heart*” chinês — tais como Taiwan e as ilhas Spratly (Heginbotham 2018)

Cabe enfatizar os interesses chineses pela consolidação de uma marinha e do exército chinês. No Livro Branco de 2015, o governo chinês atestou que, em resposta ao novo cenário internacional, as forças armadas chinesas têm como objetivo participar ativamente da cooperação de segurança regional e internacional e garantir efetivamente os interesses ultramarinos da China. Nesse mesmo sentido, o documento afirma que a PLA Navy (PLAN) mudará gradualmente seu foco de “defesa em águas *offshore*” para a combinação de “defesa em águas *offshore*” com “proteção em mar aberto” e construirá uma estrutura de força de combate marinha combinada, multifuncional e eficiente (State Council 2015). De acordo com Rice e Robb (2021), a maioria das operações em mares distantes do PLAN ocorre no norte do Oceano Índico e no oeste do Oceano Pacífico, além da primeira cadeia de ilhas, onde Pequim está desenvolvendo novas missões navais e conceitos operacionais. Algumas fontes do PLA usam o termo “região de dois oceanos” para discutir essas áreas.

No Livro Branco divulgado em 2019, o governo chinês argumenta que os objetivos estratégicos para o desenvolvimento da defesa nacional e militar da China na nova era são: atingir a mecanização em geral até o ano de 2020 com informatização significativamente aprimorada e capacidades estratégicas muito aprimoradas; avançar de forma abrangente a modernização da teoria militar, estrutura organizacional, pessoal militar e armamento e equipamento em sintonia com a modernização do país e basicamente completar a modernização da defesa nacional e das forças armadas até 2035; e transformar totalmente as forças armadas populares em forças de classe mundial (*world class*) até meados do século XXI. Espera-se que a força de batalha geral do PLAN cresça para 420 navios até 2025, e 460 navios até 2030<sup>14</sup> (CRS 2022). Ressalta-se, ainda, o recente discurso de abertura de Xi Jinping no 20º Congresso do Partido Comunista Chinês, realizado em outubro de 2022, em que enfatiza em

seu discurso constantemente a necessidade de modernização das forças de segurança da China — tanto na dimensão externa quanto interna (Xi, 2022).

Para além das capacidades militares montantes, a China vem expandindo seus domínios diretos no MSC. Em consonância com sua estratégia A2/AD, os chineses construíram a base de submarinos de Yulin, localizada na ilha de Hainan, garantindo a Pequim resposta rápida a qualquer desenvolvimento no Mar do Sul. No que tange à infraestrutura desta base, estima-se que ela seja capaz de abrigar 20 submarinos de diversos tamanhos simultaneamente, além de navios de superfície em seus portos. Yulin também se encontra dentro do raio de ação da força aérea chinesa, tendo, portanto, assegurada sua defesa aérea.<sup>15</sup>

Observa-se que, no arquipélago das ilhas Paracel — onde os esforços chineses têm se traduzido na construção de infraestrutura militar diversa ao longo da maior parte das ilhas que formam este conjunto —, a ilha Woody é o principal exemplo da empreitada chinesa, sendo a maior e mais bem equipada formação das Paracel, provavelmente de todo o MSC.<sup>16</sup> De acordo com um relatório da base de dados Asia Maritime Transparency Initiative (AMTI 2017), a ilha Woody é a principal base militar e o centro administrativo oficial chinês das três cadeias de ilhas que a China reclama no MSC. Em abril de 2020, duas unidades administrativas foram criadas por Pequim para gerir sua presença no MSC. Os dois novos distritos, Nansha e Xisha, estarão sob a autoridade do governo local em Sansha, uma cidade na ilha de Hainan.<sup>17</sup> (SCMP 2020b; Oliveira and Fernandes 2019).

Quanto ao arquipélago das Spratly, os investimentos chineses têm se concentrado nas construções de bases militares em três recifes específicos: Fiery Cross, Mischief Reef e Subi Reef. Todas as bases possuem pista de pouso e decolagem, hangares capazes de abrigar até 24 aeronaves de combate, portos, torres de rádio e radares, abrigos com teto retráteis para guardar mísseis terra-ar e galpões para o armazenamento de munição (AMTI 2017). A militarização das ilhas Paracel e das ilhas Spratly possibilita à força aérea e naval chinesa capacidade de operação sobre a quase totalidade do MSC. A China tem obtido ganhos de eficiência em missões de reconhecimento, vigilância, resgate, combate e defesa devido aos portos, às pistas de pouso e à presença de torres de rádio e radar que aumentam o espectro da presença chinesa e sua capacidade de detecção sobre o MSC, assim aumentando os custos de oposição regional e internacional ao país neste espaço.<sup>18</sup>



## (ii) O Mar do Sul da China e a integridade territorial chinesa

Disputas territoriais não surgem no vácuo e são, na maior parte dos casos, resultados de processos históricos de expansão. A decisão de se expandir territorialmente pode chegar ao Estado por fontes múltiplas como: interesses econômicos e por recursos, percepções de ameaça, interesses das lideranças de reforçar sua legitimidade frente à população, proteção da integridade territorial e aumento e/ou manutenção do prestígio da nação, entre outras (Oliveira 2019).

No caso da expansão chinesa sobre o MSC, como apresentado, estratégias e interesses relacionados ao entorno marítimo deste espaço impulsionam políticas que vislumbram o controle de territórios estratégicos, com objetivo de dar continuidade ao crescimento chinês e, consequentemente, a estabilidade do regime para a promoção de uma China moderna e próspera. De fato, ao debatermos sobre a expansão territorial chinesa e a sua integridade territorial, cabe destacar que a China vive em pleno século XXI diversos movimentos separatistas dentro do país e/ou manifestações por maior autonomia em territórios chineses, como nos casos de Tibete, Xinjiang e Hong Kong; assim como maiores pressões por um *status quo* pró-independência por parte do governo de Taiwan.

No livro *South China Sea: ancestral sea and the dream for peace*, o estudioso Liu Feng (2015) destrincha em detalhes a demanda chinesa de soberania sobre o MSC, fazendo recurso da história e do direito internacional moderno. O autor coloca que as formações do Mar do Sul são parte integrante e inalienável do território chinês, fato reconhecido internacionalmente em tratados internacionais diversos, em conversas diplomáticas e não disputado por nenhum Estado do Sudeste Asiático até a década de 1970. Bouchat (2014) também analisa a argumentação chinesa e afere que essa, mesmo que imperfeita, é mais bem fundamentada do que de outros Estados do Sudeste Asiático como Vietnã, por exemplo, pelo menos segundo uma perspectiva de direitos históricos. Independente da validade da demanda chinesa frente às dos demais países, existe a reivindicação por parte do governo chinês de que diversas ilhas (e extensões marítimas) do MSC são parte do seu território.

Não é à toa que as referências à integridade territorial do país são assunto constantemente apresentados nos documentos e discursos das autoridades estatais. Em um discurso proferido na cerimônia de comemoração dos 90 anos do Exército Popular de Libertação (EPL), Xi Jinping afirmou que “ninguém deve esperar que engolimos frutos amargos que são prejudiciais à nossa soberania, segurança ou interesses de desenvolvimento.”<sup>19</sup> Alcançar a estabilidade e a tão sonhada reunificação dos territórios

chineses, principalmente aqueles localizados no MSC e MLC, e Taiwan, possui importante significado simbólico. Em um discurso divulgado em janeiro de 2022, intitulado “China Stays Committed to Peace, Stability and Order in The South China Sea” critica-se o estudo divulgado nos Estados Unidos acerca dos limites do MSC. No discurso divulgado pelo Ministério de Relações Exteriores chinês, o governo faz uma crítica direta aos Estados Unidos e sua busca pela imposição de sua hegemonia no mundo. No documento, o governo chinês afirma que o MSC

é um lar compartilhado para os países da região, não um campo de caça para forças extrarregionais atuarem em busca de interesses geopolíticos. Os Estados Unidos devem respeitar verdadeiramente a soberania territorial da China e os direitos e interesses marítimos no MSC, e respeitar os esforços da China e dos países da Asean para manter a paz e a estabilidade na região.<sup>20</sup>

Ressalta-se que o Ministério de Relações Exteriores da China criou uma seção direcionada para apresentar discursos, documentos e o posicionamento da China acerca de suas reivindicações no MSC. Em relação ao sítio, cabe a menção de alguns trechos de entrevistas direcionadas aos porta-vozes do Ministério das Relações Exteriores.<sup>21</sup> Em diversas das entrevistas concedidas, quando questionados acerca de alguma questão que tangenciasse as tensões envolvendo o MSC, o posicionamento constantemente enfatiza que “A China continuará a tomar todas as medidas necessárias para defender a soberania e a segurança nacionais e salvaguardar a paz e a estabilidade no Mar do Sul da China.”<sup>22</sup> (FMPRC 2019).

De fato, as relações entre China e Estados Unidos se deterioraram nos últimos anos, sendo um reflexo direto dos problemas da política do Pivô e sua “continuidade” (Oliveira 2021). Em um outro documento do Ministério, Wang Yi, ministro chinês, reforçou em uma declaração apresentada que:

[...] o maior risco para a paz e a estabilidade no Mar da China Meridional é precisamente a intervenção inadequada e a interferência frequente de grandes países de fora da região. Por muito tempo, os Estados Unidos não levantaram nenhuma objeção às reivindicações de soberania e direitos e interesses da China no Mar da China Meridional, e disseram que não se posicionaram sobre a questão da soberania das ilhas e recifes no Mar do Sul da China. Agora, isso se transformou em uma negação total da posição e reivindicações da China. Isso é insustentável em termos de lógica, lei e justiça. Onde está a credibilidade de um grande país se ele muda suas políticas estabelecidas à vontade de acordo com suas próprias necessidades políticas? Como pode ganhar a confiança dos outros no futuro? Nos últimos anos, mais e mais navios de guerra e aeronaves dos Estados

Unidos apareceram com frequência no Mar da China Meridional e no espaço aéreo sobre ele. A China e os estados litorais do Mar da China Meridional não podem deixar de perguntar: o que diabos os Estados Unidos estão fazendo? Os países não regionais devem cumprir seus deveres e respeitar sinceramente os esforços feitos pelos países da região para manter a paz e a estabilidade no Mar do Sul da China.”<sup>23</sup> (FMRPC 2022b).

Considerando a unidade territorial chinesa e os territórios disputados no MSC como parte inegociável de seus interesses centrais, observa-se que a China tem buscado balancear o poder e a atuação dos Estados Unidos na região. Cabe ressaltar que, devido ao fato da China possuir litígios marítimos diversos no MSC, as tensões envolvendo Taiwan e a disputa pelas ilhas Senkaku/Diaoyu no MLC, qualquer transformação no *status* de um litígio pode ser prejudicial para as suas reivindicações neste ou em outros tabuleiros.

### (iii) Mar do Sul da China e o desenvolvimento socioeconômico chinês

A ideia do “Sonho Chinês” (中国梦) está amparada em quatro faces: uma China forte (econômica, política e diplomaticamente, tanto na área científica quanto na militar), uma China civilizada (com equidade social e justiça), uma China harmoniosa (com a harmonia entre classes sociais baseadas no bem-estar social) e uma China bela (preocupada com o meio ambiente) (Kuhn 2013). Todavia, existem empecilhos e vulnerabilidades que, se não ajustadas, podem obstaculizar a concretização do “Sonho Chinês” de ter um Estado plenamente desenvolvido e pacificado. E o MSC detém um papel elemental em tal questão, na medida em que os recursos presentes neste território se relacionam principalmente com (a) a segurança energética e (b) a segurança alimentar do país.

A segurança energética (a) é um tema importante para um país que apresenta altas taxas de crescimento. Assegurar o fornecimento de energia barata com vistas a manter os custos de produção baixos e, conseqüentemente, possibilitar a produção de artigos com preços acessíveis a população, na visão do PCC, é essencial para conservar a estabilidade social no país. Porém, isso deve se tornar um desafio cada vez maior na medida em que o consumo energético aumenta e a oferta não é capaz de acompanhar. Ebel (2009) coloca que o aumento no consumo chinês está relacionado diretamente com o crescimento da economia nacional, uma vez que a maior parte da energia produzida é destinada à indústria. Mesmo que o crescimento chinês tenha sofrido um relativo arrefecimento recentemente, o

país continua se desenvolvendo, o que indica que seu consumo energético também continuará aumentando. Isso faz com que a China seja o maior consumidor de energia do mundo, respondendo por 24% do consumo global de energia e 34% do crescimento global do consumo de energia em 2018 (BP 2019).

Dado que o país tem fontes escassas de hidrocarbonetos, a maior parcela deles precisa ser importada. O consumo de recursos como óleo cru, produtos advindos do refino de petróleo, além de gás natural, já superam a casa 13,5 milhões de bbl/dia e 283 bilhões de m<sup>3</sup>, respectivamente (BP 2019). Somente em 2018, a dependência das importações de petróleo subiu para 72% e a dependência das importações de gás aumentou para 43%. Por esse motivo, as preocupações com a segurança energética estão crescendo significativamente. Tal situação, segundo Howell (2009), contribui para gerar uma estratégia de segurança energética bastante agressiva, pragmática e voltada para fora do país; a qual, sob o comando das “campeãs nacionais” chinesas, preza pela garantia do acesso a fontes tradicionais — negociando e buscando mercados na América Latina, na África e no Oriente Médio — e diversas com grande potencial e pouca concorrência — eólica e solar, por exemplo.

Mesmo diversificando suas fontes produtoras como meio de garantir o suprimento ininterrupto de recursos energéticos, a posição geográfica chinesa obriga que todos os recursos estratégicos com destino ao país passem necessariamente através dos estreitos do MSC. Contudo, por ser particularmente vulnerável a ataques de piratas e terroristas (abrigados nas ilhas da Indonésia e Malásia) e à intervenção ocidental, este gargalo representa uma vulnerabilidade geopolítica para Pequim. O bloqueio desta passagem concederia aos Estados Unidos, por exemplo, capacidade de restringir o fluxo energético para a China. Em 2016, mais 30% do comércio global de óleo cru transitou através do MSC, o que totalizou 15 milhões de b/d. Dessa parcela, 90% se deram via estreito de Malaca. Por sua vez, 6,3 milhões de barris rumaram para a China, de longe o maior consumidor de todo Leste Asiático (EIA 2018). Somado a isso, aproximadamente 4,7 trilhões de pés cúbicos (Tcf) de gás liquefeito trafegaram pelo MSC em 2016, representando 40% do total mundial. Pouco mais da metade (2,6 Tcf) desse volume passou por Malaca. No que tange à parte chinesa, 0,8 Tcf seguiu para o país, o que compreende dois terços de suas importações totais de gás (EIA 2017).

Logo, ter uma potência rival como os Estados Unidos no controle desta região é um risco geopolítico para a estratégia chinesa. Algumas das principais preocupações da China em relação a esse ponto são a crescente presença do Japão, dos Estados Unidos e da Índia na região (Fórum

Quadrilateral — Quad). A Marinha dos Estados Unidos (7<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> Frota) operando no Indo-Pacífico e no Oriente Médio e o sistema duradouro de alianças americanas construídas após a Segunda Guerra Mundial — o “sistema São Francisco” — atuam como balanceadores da China na região. Como exemplos da presença de grandes e médias potências na região, Estados Unidos e Japão realizaram em 2019 um treinamento naval cooperativo no Estreito de Malaca (Panda 2019) e é possível observar uma crescente cooperação entre Japão-Malásia e Japão-Cingapura (Parameswaran 2018a; 2018b). Nota-se também que, devido ao Acordo de Defesa dos Cinco Poderes em 1971, Malásia e Cingapura também estão alinhados com o Reino Unido, Austrália e Nova Zelândia. Da mesma forma, em relação ao Estreito de Malaca, chamou a atenção dos líderes chineses a modernização das instalações militares da Índia nas Ilhas Andaman e Nicobar, localizadas perto da entrada norte do Estreito de Malaca (Collin 2018). Todas essas relações podem ser um obstáculo para a China e para seus interesses nacionais.

Nesse sentido, Pequim empreende esforços na contemporaneidade para criar conexões terrestres alternativas e cooperação energética com a Rússia, Mianmar, Paquistão e outros países. Algumas das alternativas desenvolvidas pela China são o investimento no Oleoduto Cazaquistão-China, que conecta o país à região do Cáspio, e o Oleoduto Mianmar-Yunnan, que conecta a Baía de Bengala ao distrito de Kunming, na China. Além disso, as negociações em torno do Canal do Kra na Tailândia podem se tornar realidade e podem criar, como o Canal do Panamá para os Estados Unidos, uma rota alternativa para as importações e exportações chinesas. O Canal Kra pode se tornar um grande ponto de virada para a China, já que fazer parte da Iniciativa do Cinturão e Rota da China e sua Iniciativa da Rota da Seda Marítima (MSRI) poderia aumentar a garantia da RPC em relação às suas vulnerabilidades (Er 2018). Além disso, a cooperação com o Paquistão por meio do Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC) pretende ser uma oportunidade para obter um ponto adicional de acesso ao Oceano Índico.

Como investimentos no Estreito de Malacca podemos destacar o porto Gateway de Malaca, localizado na Malásia, com o custo total reportado de MYR 8 bilhões e o projeto de expansão Phuket Deep Seaport na Tailândia que visa a proporcionar conveniência para grandes navios de carga e navios de passageiros, e o custo reportado total é de THB 116 milhões até 2025 (CSIS 2020). Também é importante destacar a Ferrovia Kuala Lumpur-Tumpat que visa conectar o principal porto marítimo da Malásia à fronteira tailandesa (CSIS 2020).

Isaac B. Kardon e Wendy Leutert, em seu artigo “Pier Competitor: China’s Power Position in Global Ports”, publicado na *International*

*Security*, apresentam que os terminais portuários de propriedade/operados da RPC próximos ou no Estreito de Malaca são o porto indonésio de Kuala Tanjung, que é de propriedade/operado por Zhejiang Provincial Seaport Investment and Operations Group, Co., e os dois portos malaios de Port Klang e Pelabuhan Kuantan, de propriedade/operados pela Hutchison, e Guangxi Beibu Gulf Corp e Cosco, respectivamente. Port Klang foi um dos portos em que os navios de guerra da PLAN passaram por reparos ou manutenções significativas para embarcações e equipamentos (parada técnica).

Soma-se a essas questões o fato de que as três maiores empresas petrolíferas da China já estão estabelecidas no MSC. A China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), a mais antiga, atuando na área desde 1983, também acumula os maiores investimentos. Em 2011, a empresa extraiu 193 mil barris por dia no MSC, o que corresponde a um terço de seu total diário. A China Petroleum and Chemical Corporation (Sinopec) e a CNPC são menos ativas. Pela maior parte, elas provêm equipamento para que a CNOOC continue suas atividades, mas já reconheceram a importância da região e demonstraram interesse em sua exploração (EIA 2013).

A segurança alimentar (b) é outra área onde a China se mostra vulnerável. Em linhas gerais, a geografia chinesa é formada por uma miríade de formações de relevo e paisagens diferentes, desde as cadeias montanhosas do Himalaia e desertos no Oeste e no Norte até as terras baixas do Leste e matas tropicais do Sul (Marshall 2018). No que tange às terras aráveis do país, estas se concentram, até hoje, nas planícies do Leste, por onde fluem os rios que deram origem à civilização sínica, como o Yangtze e o Huang He. O fato de a região ser detentora de 21% da população mundial, mas apenas 7% das terras aráveis do planeta — das quais cerca de 20% encontram-se contaminadas por metais pesados —, faz com que a fome seja um fator disruptivo dentro do Estado chinês.

Desde o período maoísta — quando, em meio ao caos econômico e social advindo da reformulação das bases produtivas do país em direção à economia planificada comunista, grande parte da população rural pereceu por não ter os meios necessários à sua subsistência —, o governo chinês tem realizado esforços para aumentar sua produção agrícola e a quantidade de terras aráveis em seu território. Para resolver esta situação, Pequim apelou historicamente para a importação de alimentos. O MSC e o Estreito de Malaca são significativos para o país. No caso do MSC, a abundância de recursos vivos e as linhas oceânicas podem ajudar a amenizar as pressões sobre a segurança alimentar do país.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo, buscamos destacar primeiramente a importância geopolítica do espaço conhecido como Mar do Sul da China, tendo em vista sua posição relativa frente às rotas de comércio do Leste Asiático, a presença de recursos energéticos no subsolo marinho, a abundância de recursos vivos de grande expressão nas águas da área e de ilhas que podem ser transformadas em pontos de apoio para a exploração econômica e para a projeção de poder dos Estados regionais. Dessa maneira, observamos que este espaço oferece valiosas ferramentas para a construção do poder nacional. Portanto, a assertividade chinesa desde 2009 e a indefinição política quanto à soberania da região tem se tornado mais problemática, na medida em que embates entre China e os países do Sudeste Asiático pelo controle de formações como as ilhas Paracel, Spratlys e pelo recife de Scarborough, assim como pelas águas que as rodeiam, intensificam-se, inclusive atraindo a atenção de potências extrarregionais para este tabuleiro geopolítico.

Diante da relevância geopolítica do MSC, é notório que grandes potências, tais como a China, busquem desenvolver estratégias e planos de ação globais. Sendo assim, no presente artigo analisamos as estratégias chinesas para este espaço. Logo, como averiguado, argumentamos que a ação política e militar chinesa, sua geoestratégia, é guiada por três pontos centrais: (i) segurança nacional, (ii) integridade territorial chinesa e (iii) desenvolvimento econômico e social sustentável — interesses interdependentes que ficaram explícitos no documento oficial de 2011 e que são reafirmados ao longo dos anos em discursos e demais livros brancos.

À guisa de conclusão, é observável que, no século XXI, o comportamento chinês parece pendular entre o pragmatismo e a linha-dura. A atuação chinesa no Sudeste Asiático em questões que toquem o MSC é guiada por um claro discernimento de suas prioridades, estando em primeiro lugar os objetivos de segurança política, econômica e militar do Estado. Portanto, ao passo que a China continua a crescer, também aumentam suas demandas internas vinculadas aos interesses de integridade territorial, desenvolvimento e segurança. Deve-se observar, portanto, que suas ações são orientadas pelos objetivos do governo e pela própria lógica do sistema internacional, ou seja, uma lógica de disputa geopolítica por poder, território, segurança e riquezas nas relações internacionais.

## REFERÊNCIAS

AMTI. 2017. *Chinese Power Projection Capabilities in the South China Sea*. Center for Strategic and International Studies (CSIS).

Biden, Joe. 2022. *Indo-Pacific Strategy of the United States*. Washington: The White House. <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/02/U.S.-Indo-Pacific-Strategy.pdf>.

Bouchat, Clarence. 2014. *The Paracel Islands and U. S. Interests and Approaches in the South China Sea*. Carlisle, PA: U.S. Army War College/Strategic Studies Institute.

BP. 2019. *Statistical Review of World Energy, all data 1965-2018*. BP Database e Review.

China Power Project. 2017. *How much trade transits the South China Sea*. Center for Strategic and International Studies (CSIS).

Cole, Bernard D. 2015. "Reflections on China's Maritime Strategy: Island Chains and the Classics". *National War College*. EMC Chair Conference Paper.

CPAPSC. 2017. *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation*. State Council.

CPDR. 2011. *China's Peaceful Development Road*. China's White Paper. State Council.

CSIS. 2017. China Power Project. *How much trade transits the South China Sea*. Center for Strategic and International Studies (CSIS). <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>.

Ebel, Robert E. 2009. *Energy and Geopolitics in China: Mixing Oil and Politics*. Washington DC: Center for Strategic International Studies (CSIS).

EIA. South China Sea. 2013. Energy Information Association.

EIA. 2017. *Almost 40% of Global Liquefied Natural Gas Trade Moves Through the South China Sea*. Energy Information Association.

EIA. 2018. *More Than 30% of Global Maritime Crude Oil Trade Moves Through the South China Sea*. Energy Information Association.

Feng, Liu. 2015. *South China Sea: ancestral sea and the dream for peace*. Beijing: Foreign Languages Press.

Fiori, José L. 2005. "Sobre o Poder Global". *Novos Estudos* 73: 60–72.

Foreign Ministers of ASEAN Member States and the People's Republic of China. 2016. *Joint Statement of the Foreign Ministers of ASEAN Member States and China on the Full and Effective Implementation of the Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*". 25 Jul. <http://asean.org/storage/2016/07/Joint-Statement-on-the-full-and-effective-implementation-of-the-DOC-FINAL.pdf>.



Green, Michael J. et al. 2017. *Countering Coercion in Maritime Asia*. The Theory and Practice of Gray Zone Deterrence. Center for Strategic and International Studies (CSIS).

Heginbotham, Eric et al. 2008. *The China-US Military Scorecard: forces, geography, and the evolving balance of power, 1996-2017*. California; Santa Monica: Rand Corporation.

Howell, Sabina. et al. 2009. *Jia You! (Add Oil!): chinese energy security strategy*. Energy Security Challenges for the 21st Century: A Reference Handbook: 191–219. Santa Barbara.

IHS Jane's. 2013. *IHS Jane's Annual Defence Budgets Review*. <https://i.janes.com/defence-budgets>.

IISS. 2017. *The Military Balance: the annual assessment of global military capabilities and defense economics*. International Institute of Strategic Studies (IISS).

Kaplan, Robert D. 2013. *A Vingança da Geografia: a construção do mundo geopolítico a partir da perspectiva geográfica*. Rio de Janeiro: Elsevier.

Kuhn, Robert L. 2013. "Xi Jinping's Chinese Dream". *The New York Times*, 5 Jun.

Layne, Christopher. 2012. "The Global Power Shift from West to East". *The National Interest* 119: 21–31.

Li, Zoe. 2014. "China Finds Sign of Oil Near Disputed Paracel Islands". *CNN*, 16 Jul. 2014.

Mearsheimer, John J. 2001. *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: Norton and Company.

Mearsheimer, John J. 2019. "Bound to Fail: The Rise and Fall of the Liberal International Order". *International Security* 43, no.4): 7–50.

Ministry of Foreign Affairs. 2022. *Following the Guidance of Xi Jinping Thought on Diplomacy and Advancing in All Respects Major-country Diplomacy with Chinese Characteristics in the New Era*. [http://us.china-embassy.gov.cn/eng/zgyw/202209/t20220930\\_10774938.htm](http://us.china-embassy.gov.cn/eng/zgyw/202209/t20220930_10774938.htm).

Moraes, Rodrigo F. 2015. *A ascensão naval chinesa e as disputas territoriais marítimas no Leste Asiático*. Rio de Janeiro, IPEA. (Texto para Discussão, n. 2058).

Nathan, Andrew, and Robert J. Ross. 1997. *The Great Wall and the Empty Fortress: China's Search for Security*. NY: W. W. Norton.

Nathan, Andrew, and Robert J. Ross. 1997. *The Great Wall and the Empty Fortress: China's Search for Security*. NY: W. W. Norton.

Nathan, Andrew J. 2015. "China's Challenge". *Journal of Democracy* 26, no. 1: 156–70.

Nathan, Andrew J., and Andrew Scobell. 2012. *China's Search for Security*. New York: Columbia University Press.

NSS. 2017. *National Security Strategy*. Washington: The White House. <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>.

Oliveira, Alana C. G., and Felipe C. Fernandes. 2019. "O raiar do sol no sudeste asiático: a importância geopolítica do Mar do Sul da China e os interesses japoneses". *Revista da Escola de Guerra Naval* 25: 449–91.

Oliveira, Alana C. G. 2019. "Entre o Sol, a Águia e o Dragão: dinâmicas de poder e segurança entre Japão, EUA e China no Leste Asiático e o estudo de caso das ilhas Senkaku/Diaoyu no século XXI". Tese (PhD), Federal University of Rio de Janeiro (UFRJ), Brasil.

Oliveira, Alana. C. G. 2020. "From Panda to Dragon: An Analysis of China's Maritime Actions and Reactions in the East China Sea and Their Implications since 2012". *Contexto Internacional* 43, no. 1.

Panda, Ankit. 2018. "US Calls on China to Remove Missiles From South China Sea Artificial Islands". *The Diplomat*, 10 Nov.

Rice, Jennifer; and Erik. Robb, 2021. "China Maritime Report No. 13: The Origins of Near Seas Defense and Far Seas Protection". *China Maritime Studies Institute*. [http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2021/02/CMSI\\_China-Maritime-Report\\_13\\_Near-Seas-Defense-Far-Seas-Protection-Origins\\_Rice-Robb\\_202102.pdf](http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2021/02/CMSI_China-Maritime-Report_13_Near-Seas-Defense-Far-Seas-Protection-Origins_Rice-Robb_202102.pdf).

SCMP. 2020a. "Chinese ship, Vietnamese fishing boat collide in the South China Sea". *South China Morning Post*, 2 Abr.

SCMP. 2020b. "Beijing moves to strengthen grip over disputed South China Sea". *South China Morning Post*, 18 Abr.

Sipri. 2018. "Defense Database Expenditure". *Millex Database*.

State Council. 2015. *China's Military Strategy. China's White Paper*. [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2015/05/27/content\\_281475115610833.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm).

State Council. 2019. "China's National Defense in the New Era". *China's White Paper*. [http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201907/24/content\\_WS5d3941ddc6d08408f502283d.html](http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201907/24/content_WS5d3941ddc6d08408f502283d.html).

Sumaila, Rashid U., and William W. L. Cheung. 2015. *Boom or Bust: The Future of Fish in the South China Sea*. Vancouver: University of British Columbia.

Telegraph. 2013. “China will never compromise on security, says Xi Jinping”, *Telegraph*, 29 Jan.

Unctad. 2018. *Review of Maritime Transport 2018*. The United Nations Conference on Trade and Development.

USGS. 2010. “Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of Southeast Asia”. *World Petroleum Resources Assessment Project*. Fact Sheet 2010–2015, Jun. 2010.

Xi, Jiping. 2017. “Full Text of Chinese State Councilor’s Article on Xi Jinping’s Diplomacy Thought”. *Xinhuanet*. [http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/19/c\\_136456009.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/19/c_136456009.htm).

Yan, Xuetong. 2019. *Leadership and the Rise of Great Powers*. New Jersey: Princeton University Press.

Yan, Xuetong. 2019. *Leadership and the Rise of Great Powers*. New Jersey: Princeton University Press.

Zakaria, Fareed. 2008. *O mundo pós-americano*. São Paulo: Companhia das Letras.

Zhang, Feng. 2017. “Chinese Thinking on the South China Sea and the Future of Regional Security”. *Political Science Quarterly* 132, no. 3.

Zhang, Ketian. 2020. “Cautious Bully: Reputation, Resolve, and Beijing’s Use of Coercion in the South China Sea”. *International Security* 44, no. 1: 117–59. Zhang, Feng. 2017. Chinese Thinking on the South China Sea and the Future of Regional Security. *Political Science Quarterly*, 132 (3).

Zhang, Ketian. 2020. Cautious Bully: Reputation, Resolve, and Beijing’s Use of Coercion in the South China Sea. *International Security*, 44 (1): 117–159.

Zhao, Suisheng. 2008. China’s Global Search for Energy Security: cooperation and competition in Asia–Pacific, *Journal of Contemporary China*, 17 (55): 207–227, DOI: 10.1080/10670560701809460

## NOTAS

1. Ver mais em: [https://www.youtube.com/watch?v=D7gez9y\\_AFY](https://www.youtube.com/watch?v=D7gez9y_AFY)
2. No original “*uphold [the] national sovereignty, security and development interests with China’s core interests as a red line*”
3. A Rota Marítima da Seda do século XXI, juntamente com o Cinturão Econômico da Rota da Seda, surgiu como uma iniciativa de política externa chinesa com o objetivo de melhorar o comércio mundial com investimentos em infra-estrutura em diversos países da região contemplada pelo projeto. A rota marítima começaria em Fujian, depois passaria por Guangzhou, Beihai e Haikou antes de ir ao sul para o Estreito de Malaca. De Kuala Lumpur, a rota iria até Kolkata na Índia, atravessando o Oceano Índico em direção à Nairobi, e de lá iria para o chifre da África em direção ao Mar Vermelho.
4. Ainda durante o governo de Barack Obama (2009–2016), os Estados Unidos reorientaram parte da sua política externa para o Leste Asiático, o que gerou uma maior instabilidade na região na medida em que a assertividade marítima chinesa foi intensificada. As operações de livre navegação (FONOPs) organizadas pelos Estados Unidos em conjunto com alguns parceiros estratégicos foram ampliadas e desde 2015 Washington já realizou mais de dez operações de livre navegação.
5. Para mais informações sobre as disputas históricas na região e as reivindicações dos países (a), consultar Hayton (2019) e CFR (2022).
6. Poling (2019) argumenta que nos últimos anos o Mar da China Meridional sofreu uma sobrepesca perigosa: os estoques totais se esgotaram em 70–95 por cento desde a década de 1950, e as taxas de captura diminuíram de 66 a 75 por cento nos últimos 20 anos. Deve-se ressaltar ainda que o computado é apenas relacionado às capturas reportadas, é sabido que a área sofre com altos índices de pesca ilegal e desregulada.
7. No original, “*China fully respects other countries’ legitimate rights to protect their interests. While developing itself, it fully accommodates other countries’ legitimate concerns and interests and never makes gains at others’ expense or shifts its own troubles onto others*”
8. No original, “*state sovereignty, national security, territorial integrity and national reunification, China’s political system established by the Constitution and overall social stability, and the basic safeguards for ensuring sustainable economic and social development*”
9. No original, “*upholding peace and stability in the South China Sea, and working for peaceful solutions to the disputes over territories and maritime rights and interests with the countries directly involved through friendly negotiation and consultation.*”
10. No original, “*no foreign country should expect us to make a deal on our core interests and hope we will swallow the bitter pill that will damage our sovereignty, security and development interests*”.
11. Explicitada pela primeira vez em seu 10º Plano Quinquenal (2000–2005), a doutrina *going global* ou *going out* tinha como objetivo fortalecer a presença

da China ao redor do globo por meio da internacionalização de suas marcas e empresas, além de absorver *know-how* estrangeiro de maneira a aumentar a eficiência das companhias chinesas e assegurar o suprimento de recursos naturais a indústria do país. Esse movimento foi capitaneado pelas grandes estatais do país, conhecidas como “campeãs nacionais”, e à medida que estas empresas consolidaram posições internacionais naturalmente as forças armadas experimentaram um impulso para garantir a segurança e defesa dos investimentos e interesses chineses.

12. Apesar de todos os pontos se interrelacionarem, o artigo opta por apresentá-los de forma separadamente com o intuito de melhor debater sobre cada um dos pontos e a sua relação com o MSC.
13. Marinha com capacidade plena de agir em oceanos abertos em qualquer região do globo.
14. Informações específicas sobre a modernização das forças armadas chinesas podem ser encontradas no CRS (2022).
15. A presença de três torres de rádio e de grande quantidade de prédios de escritórios no local compõem um complexo militar que se apresenta como forte candidato a centro de comando e controle da frota chinesa do MSC.
16. Além da infraestrutura militar que inclui pista de pouso e decolagem de 2,7 km, porto e abrigos para mísseis terra-ar (*Surface-to-Air Missile* — SAM), ela é a única formação que possui população civil permanente, que tem a seu serviço uma escola, hospital, sede do banco da China, lojas comerciais e pousadas, agência de correios e outros.
17. O “distrito Nansha” que cobriria as Ilhas Spratly (as Ilhas Nansha e suas águas com o governo localizado nas Ilhas Yongshu) e o “distrito Xisha” que abarcaria as Ilhas Paracel (ilhas Xisha e Zhongsha e as águas circundantes com o governo localizado na Ilha Yongxing).
18. O fortalecimento das capacidades chinesas já pode apresentar contingências e empecilhos para ações de potências extrarregionais como os Estados Unidos na região. Um relatório da Rand Corporation de 2018 realizou uma análise de diversos cenários de conflito entre Estados Unidos e China com relação à Taiwan e ao MSC, chegando à conclusão de que, a despeito da superioridade militar norte-americana, a China pode impor empecilhos para a ação dos Estados Unidos em seu entorno regional próximo (Heginbotham 2018).
19. No original, “no one should expect us to swallow bitter fruit that is harmful to our sovereignty, security or development interests”.
20. No original, “[...] is a shared home for countries in the region, not a hunting ground for forces outside the region to seek geopolitical self-interest. The United States should have a correct understanding of and abide by international law including the UN Charter and UNCLOS, truly respect China’s territorial sovereignty and maritime rights and interests in the South China Sea, and respect the efforts of China and ASEAN countries to maintain peace and stability in the South China Sea”.

21. O site do FMPRC pode ser consultado aqui: <https://www.fmprc.gov.cn/nanhai/eng/>
22. No original, “China will continue to take all necessary measures to defend national sovereignty and security, and safeguard peace and stability in the South China Sea.”
23. No original, “the biggest risk to peace and stability in the South China Sea is precisely the inappropriate intervention and frequent interference by major countries outside the region. For a long time, the United States had not raised any objection to China’s claims of sovereignty and rights and interests in the South China Sea, and said that it did not take a position on the sovereignty issue of the islands and reefs in the South China Sea. Now, it has turned into a total negation of China’s position and claims. This is untenable in logic, law and justice terms. Where is the credibility of a major country if it changes its established policies at will according to its own political needs? How can it win the trust of others in the future? In recent years, more and more US warships and aircraft have frequently appeared in the South China Sea and the airspace over it. China and the littoral states of the South China Sea cannot help but ask: what on earth is the United States up to? Non-regional countries should abide by their duties and earnestly respect the efforts made by countries in the region to maintain peace and stability in the South China Sea” (FMRPC, 2022b)

## O DRAGÃO RUMA PARA O SUL: GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGIA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA

### RESUMO

O Mar do Sul da China (MSC) assumiu um papel proeminente na geopolítica mundial no século XXI em decorrência das recorrentes tensões na área desde 2009. Observa-se que a China passou a se projetar de forma mais assertiva na região nos últimos anos, por meio de patrulhas, treinamentos militares e construção de ilhas artificiais. Diante desse cenário, o presente artigo analisa os interesses chineses no MSC a partir de um debate acerca da importância geopolítica da região e dos interesses centrais do país. A hipótese do artigo é que, quando se trata de áreas circunscritas ao seu perímetro de segurança estratégico, como o MSC, a China deixa de lado os esforços de acomodamento político e militar com outras nações e, de forma realista, preza pela garantia de seus interesses nacionais. Em outras palavras, a atuação chinesa no Sudeste Asiático em questões que envolvem o MSC será guiada por um claro discernimento de suas prioridades, estando em primeiro lugar os objetivos de segurança política, econômica e militar do Estado chinês.

**Palavras-Chave:** China; Geopolítica e Geoestratégia; Mar do Sul da China; Interesses Nacionais.

### ABSTRACT

The South China Sea (SCS) assumed a prominent role in world geopolitics in the 21st century as a result of recurrent tensions in the area since 2009. Since then China has started to project itself more assertively in the region, through patrols, military training and construction of artificial islands. Given this scenario, this article analyzes Chinese interests in the SCS and debates over the geopolitical importance of the region and the country's core interests. The hypothesis of the article is that when it comes to areas limited to its strategic security perimeter, such as the SCS, China leaves aside the efforts of political and military accommodation with other nations and, realistically, behaves in ways to guarantee its national interests. In other words, Chinese action in Southeast Asia in matters involving the SCS will be guided by a clear discernment of its priorities, with the Chinese State's political, economic and military security objectives in the first place.

**Keywords:** China; Geopolitics and Geostrategy; South China Sea; National Interests.

Recebido em 30/04/2020. Aceito para publicação em 27/02/2022.