

O papel dos portos no Oceano Índico na ascensão marítima da China – os casos do Djibouti e Myanmar

José Miguel Daniel de Almeida

**Dissertação de Mestrado em Ciência Política e
Relações Internacionais – Especialização em
Globalização e Dinâmicas Regionais**

Abril de 2024

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais, especialização em Globalização e Dinâmicas Regionais, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Raquel Vaz-Pinto

Agradecimentos

A entrega da presente dissertação representa o culminar de um período importante no meu percurso académico. Não é de todo o seu fim, mas penso que terá sido aquele que mais contribuiu para formar a minha aprendizagem enquanto aluno. Apesar desta temática não ser uma novidade para mim, pois tive a possibilidade de experienciar em primeira mão alguns dos pontos discutidos no presente texto, aquando do meu intercâmbio na China, veio abrir horizontes e novas perspetivas relativamente ao papel de Pequim no mundo.

No decorrer do percurso que se materializou na dissertação que têm agora oportunidade de ler, aprendi muito mais do que estava à espera. Contudo estaria a ser hipócrita se disser que a escrita deste texto foi fácil. Porque tal não é verdade. Este caminho de quase seis anos foi difícil, com muitos altos e baixos, frustrações e desilusões. O mundo viveu uma pandemia que nos fechou em casa, e o nosso quotidiano baseava-se na incerteza de não sabermos o que o amanhã nos reservava. Por sua vez, também não foi fácil conciliar os estudos com a vida profissional, tendo sido várias as noites até horas avançadas da noite, pois era o único tempo livre que tinha para me dedicar a tudo o que envolvia a produção deste texto. Várias vezes pensei em desistir e não terminar o Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais, ao qual me inscrevi em 2018. Faltou muitas vezes a disciplina para olhar com seriedade para o que me propus a escrever. Muitas vezes, a procrastinação falou mais alto. Se tivesse deixado este projeto a meio iria arrepende-me de tal decisão. E assim, olho hoje para este texto e sinto orgulho do que fiz, no meu ritmo, mas que consegui acabar. Sei que esta dissertação não será *groundbreaking* para a área em estudo, mas é minha. É algo que eu fiz e concluí.

Enganemo-nos que tudo isto foi feito sozinho. Esta viagem contou com o apoio de várias pessoas, às quais tenho a obrigação de agradecer. Começarei então por agradecer à Professora Doutora Raquel Vaz-Pinto, que esteve presente desde o primeiro dia da elaboração deste trabalho. Obrigado pela paciência ao longo destes anos e por toda a ajuda e prontidão, principalmente na reta final, tendo sido as suas sugestões e correções fundamentais para fazer com que esta dissertação chegasse a bom porto. Mas acima de tudo, obrigado por me ter desafiado a ir mais além, fazendo com que saísse da minha zona de conforto. Estou extremamente grato por tudo o que me ensinou.

À minha família que muito me ajudou durante esta fase da minha vida, pelo carinho e apoio que sempre me têm dado, e principalmente por respeitarem as minhas escolhas, estando sempre disponíveis para mim.

Agradeço também aos meus amigos, por estarem sempre presentes quando é preciso e acima de tudo por todos os incentivos para terminar este capítulo que me formou enquanto pessoa.

Finalmente, tenho de exprimir a minha gratidão profunda ao Marco, por estar sempre comigo nos bons e maus momentos e acima de tudo pela gigantesca paciência para aturar as minhas lamúrias e frustrações, sendo o meu porto de abrigo, em dias de tempestade. Mas acima de tudo, pelo seu sorriso e amor.

O papel dos portos no Oceano Índico na ascensão marítima da China – os casos do Djibouti e Myanmar

José Miguel Daniel de Almeida

Resumo

A China, ao longo da sua história milenar, tem sido maioritariamente vista, por outros e mesmo por si própria, como uma potência continental, uma suposição que é motivada por uma questão securitária de procura de estabilidade na sua fronteira a norte. Ainda no período imperial, fora das fronteiras deste vasto Império, esta era uma região na qual proliferava a instabilidade. Era aí que se foram ciclicamente estabelecendo grupos nómadas com características tribais, que foram ameaçando as fronteiras chinesas. Mais recentemente, no século passado, com o afastamento ideológico entre a República Popular da China e a URSS, esta região fronteiriça havia voltado a sofrer com a tensão entre forças Han e não-Han. Neste sentido, se tivermos em consideração tal cenário, é assim compreensível que o poder chinês tenha focado principalmente a sua atenção e recursos na defesa dos seus interesses na sua região setentrional, descurando outras zonas do seu país, como a sua costa e os respetivos mares que a envolvem.

No entanto, é errado afirmar-se que a China nunca tenha prestado atenção ao que existia para lá da sua costa, porque o fez. Temos assim, dois grandes momentos nos quais o Império do Meio se assumiu como a verdadeira potência naval por excelência do mundo asiático, sendo o primeiro aquele que ocorreu durante as primeiras décadas do século XV, quando era governada pela Dinastia Ming. Nesse período, era frequente assistir-se à circulação dos navios chineses pelos mares asiáticos, alcançando também a costa oriental de África. Foi a primeira vez que Pequim utilizou o mundo marítimo como canal para transmitir a sua autoridade a outros países, constituindo-se assim como uma verdadeira potência naval. O segundo momento está a acontecer agora, mais propriamente, começou na década passada, com a chegada ao poder de Xi Jinping, entre 2012 e 2013, no qual a China tem procurado voltar a assumir-se como a potência naval por excelência da Ásia, principalmente por razões também elas securitárias, num espaço onde cada vez mais atores lhe são hostis.

Em 2013, o Presidente Xi anuncia a criação da *Belt and Road Initiative* que visa unificar um macroespaço euroasiático, tendo também a sua expressão marítima, com uma Rota da Seda Marítima. Para isso, os portos são uma peça fundamental da execução da MSR, principalmente na metade índica do Indo-Pacífico, onde a China não tem (ainda) a influência que possuía nos tempos brilhantes. Como tal, inseridos na orgânica desta iniciativa, vários projetos de criação ou expansão de portos em pontos estratégicos, como o Djibouti ou o Myanmar, têm vindo a ser concretizados pelos chineses. O discurso oficial

aponta sempre para a cooperação igualitária, mas ainda desconhecemos verdadeiramente o seu âmago, e até que ponto estes poderão ter uma dupla finalidade, sendo também utilizados pelos chineses para ajudar na expansão dos seus objetivos militares. Tal vai assim obrigar os Estados Unidos e os seus aliados a tomarem medidas coerentes de contenção, neste novo período de competição entre potências.

PALAVRAS-CHAVE: China, potência marítima, Indo-Pacífico, portos, Dilema de Malaca, Iniciativa do Cinturão e do Caminho, Rota da Seda Marítima.

The role of ports in the Indian Ocean for China's maritime rise – the cases of Djibouti and Myanmar

José Miguel Daniel de Almeida

Abstract

China, through its millenary history, has been mainly seen, by others and by itself, has a continental power, an assumption motivated by a security reason of looking for stability in its northern border. During the imperial period, outside the borders of this huge Empire, this was a region in which the instability proliferated. Was there that several nomadic groups with tribal characteristic settled in. Recently, during last century, with the ideological split between the People's Republic of China and the USSR, this border region suffered again with the tension between Han and non-Han forces. In this regard, if we have in consideration this scenario, is then understandable that the Chinese power had mainly focused its attention and resources in the defense of its northern border, neglecting other zones of the country, as its coastline and the respective seas encompassing it.

However, it's a mistake if we refer that China has never worried about what existed ahead its coastline, because it did it. So, we have two great momentums, in which the Middle Kingdom assumed as the true maritime power par excellence of the Asian maritime world, being the first the one occurring during the first decades of the 15th century, when it was ruled by the Ming Dynasty. During this period, was recurring watching the sailing of Chinese ships in the Asian seas, reaching the eastern coast of Africa. Was the first time that Beijing recurred to the maritime world to channel its authority to other countries, becoming a true maritime power. The second momentum it's happening right now, more precisely, has started last decade, with Xi Jinping's rise to power, between 2012 and 2013, in which China has been looking to become again the Asian maritime power, mainly also due to security reason, in a space where more and more actors are hostile to it.

In 2013, President Xi announced the creation of the Belt and Road Initiative aiming unify an Eurasian macrospace, having also its maritime expression, with a Maritime Silk Road. For that, the ports are a fundamental piece in executing MSR, especially in the Indic side of the Indo-Pacific, where China has not (yet) the influence that had during its bright times. Because of that, and inserted in the organic of this initiative, plenty of projects to create or expanding ports in chokepoints, such as Djibouti or Myanmar, have been done by the Chinese. The official speech always points to the equalitarian cooperation, but we still do not know its true core, and to what extent these may have a double function, being also used by the Chinese in helping their military

objectives. This will force the United States and its allies to take coherent containment measures, in this new period of power competition.

KEYWORDS: China, maritime power, Indo-Pacific, ports, Malacca Dilemma, Belt and Road Initiative, Maritime Silk Road.

Índice

Agradecimentos	p. 2
Resumo	p. 3
Abstract.....	p. 5
Índice.....	p. 7
Lista de Acrónimos e Abreviaturas	p. 8
Introdução	p. 9
Capítulo I: Evolução da Política Externa Chinesa.....	p. 19
Capítulo II: O Passado – Aprender com os Erros dos Ming	p. 32
○ O caso dos Ming.....	p. 34
○ A primeira fase da Dinastia Ming (1368 – 1450).....	p. 37
○ Aventuras a Sul (I) – os Ming e o Vietname.....	p. 40
○ Aventuras a Sul (II) – os Ming e o(s) Mar(es)	p. 42
○ Consequências da (falta de) estratégia dos Ming	p. 46
Capítulo III: Contextualização Geopolítica	p. 52
○ O conceito de Indo-Pacífico	p. 53
○ Três zonas distintas	p. 57
i. Mar da China Oriental.....	p. 58
ii. Mar do Sul da China.....	p. 60
iii. Oceano Índico	p. 65
Capítulo IV: Djibouti – A Primeira Base Chinesa no Exterior	p. 68
○ A política da China para África	p. 68
○ Vantagens comparativas do Djibouti.....	p. 70
○ O debate e a decisão de se criar uma base em solo estrangeiro.....	p. 73
○ A reação de outros atores à chegada da China ao Djibouti....	p. 76
○ O debate em relação a mais bases no exterior	p. 78
Capítulo V: O Myanmar – Uma “Califórnia Chinesa”	p. 80
○ Interesses estratégicos da China no Myanmar	p. 80
○ Uma “Estratégia de Dois Oceanos”	p. 83
○ As relações sino-birmanesas	p. 85
○ A posição da Índia	p. 89
Conclusão.....	p. 93
Bibliografia	p. 98
Anexos	p. 112

Lista de Acrónimos e Abreviaturas

ADB – *Asian Development Bank* (Banco de Desenvolvimento Asiático)

AIIB – *Asian Infrastructure Investment Bank* (Banco Asiático de Investimento em Infraestruturas)

ASEAN – *Association of Southeast Asian Nations* (Associação das Nações do Sueste Asiático)

BRI – *Belt and Road Initiative* (Iniciativa da Faixa e da Rota)

CITIC – *China International Trust and Investment Corporation*

CMEC – *China-Myanmar Economic Corridor* (Corredor Económico China-Myanmar)

FCCA – Fórum de Cooperação China-África

FCAPS – Fórum China-África sobre Paz e Segurança

MSR – *Maritime Silk Road* (Rota da Seda Marítima)

NLD – *National Democratic League* (Liga Democrática Nacional)

ONU – Organização das Nações Unidas

Introdução

Em 1976, o mundo assiste à morte de Mao Zedong, líder fundador da República Popular da China, e ainda hoje uma figura celebrada no país, por novas gerações de políticos e cidadãos chineses. Após a sua morte, a partir do seu núcleo duro, o regime começou uma metamorfose pragmática, abrindo-se ao mundo, com o objetivo de deixar de ser o Estado pobre e subdesenvolvido que era. Assim, nas décadas finais do século XX, nasce um novo gigante económico que, ao chegar à década de 2010, consolida a sua posição, nos lugares cimeiros das economias mundiais. Com o seu rápido crescimento económico, a China ganha perceção do seu lugar geopolítico no globo, e deixa de ter uma presença meramente regional. Pequim procura por isso estender a sua influência aos países que constituem a sua vizinhança e até mesmo, no continente africano. Estes últimos, geograficamente ficam longe da sua fronteira, e como tal a melhor maneira de a sua influência lá chegar é por via marítima, canal esse que muito tem ajudado a República Popular da China a ser o gigante político-económico que é hoje. No entanto, nem todos os Estados são favoráveis ao peso cada vez maior que Pequim tem no mundo asiático, especialmente na sua vertente marítima. Nesse sentido, querem impedir o país a que anteriormente se chamava a si próprio de “Império do Meio” a ter uma posição de supremacia nas águas que banham o continente asiático e parte de África. É a partir desta premissa que me propus a escrever esta dissertação, de forma a tentar compreender como é que a China tem vindo a utilizar as suas relações com países cada vez mais estratégicos, num mundo em constantes alterações geopolíticas, de forma a ter uma posição de supremacia no mundo marítimo asiático.

Assim, vamos analisar a influência crescente da República Popular da China no Indo-Pacífico, mais concretamente no Oceano Índico, através do recurso à construção de portos. Mais concretamente, recorre-se aos exemplos da base militar no Djibouti e ao porto de Kyaukpyu, no Myanmar (ainda em processo de desenvolvimento). Por isso, o que se propõe com este texto é feito com recurso a uma abordagem multidisciplinar, envolvendo as Relações Internacionais, a História, a Economia e o campo da Segurança. Por este ser um assunto ao qual muito recentemente se começou a escrever com rigor acerca desta temática, mais concretamente desde o início desta década, são poucas as obras que abordam a temática chinesa no Indo-Pacífico, no contexto orgânico da *Belt and Road Initiative*. Podemos assim destacar *The Deer and the Dragon* (2020), de Donald K. Emerson (edição), *In the Dragon's Shadow* (2020), de Sebastian Strangio, *Where Great Powers Meet* (2021), de David Shambaugh, e *The World According to China* (2022), de Elizabeth Economy. Com isto, devido a este ser um tema muito recente, foi necessário consultar várias fontes *online*, credíveis para as quais deram o seu contributo, vários especialistas em matérias de segurança e Relações Internacionais, muitos deles locais, dos países que se situam perto da China, ou onde este gigante asiático leva a cabo as suas ações.

Mais ainda, vamos olhar para a política externa da China dando especial atenção aos seus *white papers* com impacto no desenvolvimento militar. Nomeadamente, *China's Military Strategy* (2015), *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation* (2017) e *China's National Defense in the New Era* (2019). Como forma de contestar contra a

decisão que o Tribunal Permanente Arbitrário teve em 2016, acerca de disputas no Mar do Sul da China, entre as Filipinas e a China, à qual o governo de Manila saiu favorecido, o Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China publicou¹, nesse mesmo ano, o comunicado *China Adheres to the Position of Settling Through Negotiation the Relevant Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea*. Apesar do título ser extenso, a sua leitura é pertinente para conhecermos as bases que, pela lente de Pequim, sustentam as pretensões de soberania que tem no Mar do Sul da China.

O objeto de estudo da presente dissertação é o expansionismo da China no Indo-Pacífico enquanto espaço, dentro do qual as barreiras que delimitam unidades (sejam elas criadas pelo Homem ou pela Natureza) se esbatem, procurando inserir o mesmo na lógica orgânica da *Belt and Road Initiative* (BRI). No primeiro capítulo é explicado que este projeto de grandes dimensões é o novo paradigma das relações entre a República Popular da China e o mundo. Este analisado em parâmetros de posicionamento geográfico, foca-se principalmente numa primeira fase no “quintal” de Pequim, indo depois gradualmente avançando para outros pontos ao longo da costa do Oceano Índico e, numa fase posterior ultrapassando este oceano e, avançando para águas atlânticas, em direção ao mundo latino-americano. Com isto, podemos fazer um paralelismo com a conceção sinocêntrica do mundo, pela qual, a importância dada pelo Império da China às entidades territoriais que o rodeavam era atribuída segundo critérios de proximidade. Desde que a BRI foi anunciada em 2013, a narrativa oficial do governo chinês tem-se focado nos benefícios mútuos que resultam de uma cooperação pacífica com Pequim. No entanto, vemos que a mesma tem sido utilizada pela China como forma de reformular a sociedade internacional, que considera desadequada à nova ordem internacional que se tem vindo a formar. Nesse sentido, a narrativa chinesa diz-nos que já não existem condições que suportem a existência de uma única superpotência com poderes e alcance para ser o arquiteto das relações entre todos os governos do mundo.

A BRI, nomeadamente através da sua expressão marítima, a *Rota da Seda Marítima*, baseia-se na criação de pontos de ligação, assentes na interconectividade entre fluxos marítimos e tem a finalidade de facilitar a logística das trocas que sustentam a sua máquina económica chinesa. No entanto, por parte dos Estados Unidos e dos seus parceiros asiáticos, que temem o papel cada vez mais expressivo de Pequim na Ásia, estabeleceu-se um padrão de comportamento que, muito possivelmente, está na base do investimento portuário chinês, ao qual a China “dará uso civil, depois militar”. O facto de os portos chineses no estrangeiro se localizarem em pontos estratégicos, beneficia a ligação a redes de circulação terrestres, que em países que partilham a mesma fronteira com a República Popular da China, em caso de conflito permitirá às forças chinesas movimentarem recursos (humanos ou materiais) transportados pelas embarcações da *People’s Liberation Army Navy* (PLAN).

O estudo de Rory Medcalf sobre o Indo-Pacífico e as suas dinâmicas (2020) abrange este grande espaço global que, desde o final da década passada se tem vindo a materializar em termos de decisão política. Apesar de se perceber que o Indo-Pacífico é um conceito complexo e multifacetado, nesta dissertação, damos-lhe apenas um

¹ Que também publicou os três *white papers* mencionados.

significado geográfico, decorrente da confluência de dois oceanos, fruto da intensificação das trocas de fluxos que a globalização originou, sendo aqui que a agência da China se sente mais, ao procurar completar a sua estratégia de “dois oceanos”.

Tendo em consideração as teorias das Relações Internacionais vemos que esta dissertação se enquadra na Teoria Realista, desenvolvida por Hans Morgenthau, cujas origens remontam aos textos de Tucídides e Maquiavel, na Grécia Clássica e Renascimento, respetivamente. Para os realistas existe assim uma razão de Estado que configura a base da conduta internacional de um país² que é como o principal ator nas relações internacionais. Como tal, a finalidade do Estado no sistema internacional é assegurar a sua sobrevivência num ambiente que lhe é hostil. Partindo deste ponto, os realistas dizem-nos que a arquitetura do sistema mundial se baseia na anarquia do mesmo, na qual os vários países priorizam as suas relações e ações com base nos seus interesses próprios. Por isso, neste ambiente tenso, a sobrevivência dos Estados não está garantida, pois todos procuram continuar a sua existência. Neste sentido, o sistema internacional ao ter um ordenamento anárquico, que paradoxalmente não lhe confere esse mesmo ordenamento, os próprios Estados vão à sua maneira estabelecer as suas prioridades consoante os diferenciais de poder que existem entre os atores das relações internacionais. Para os realistas este diferencial existe através das capacidades militares de cada Estado, visto que a guerra é a evolução máxima das relações internacionais e, como tal, os países devem preparar-se para esta condição como forma de sobreviver.

Partindo deste princípio, no sistema anárquico dos realistas, os países movem-se consoante os seus próprios interesses, sendo por isso responsáveis por assegurar a sua própria existência. Se o único elemento que move os Estados nas suas relações é a guerra, este é também aquele que confere um certo ordenamento pois, se um Estado não se achar militarmente capaz de assegurar a sua sobrevivência, pode sempre agregar-se com terceiros, em alianças militares formadas por países que partilham objetivos comuns de sobrevivência.

Isto vai colocar em confronto duas teorias das Relações Internacionais. Por um lado, temos a procura da manutenção do liberalismo, representado pelos Estados Unidos, no qual se tenta preservar o mundo delimitado por quadros legais materializados pela ONU e assentes na livre-circulação de fluxos. A ordem liberal internacional assenta nesse sentido na criação de regras internacionais que regulam as ações dos Estados, que se concretiza através da fundação de uma organização internacional (a ONU ou a extinta Sociedade das Nações). Convém ainda acrescentar que para os liberais, uma forma de facilitar as relações transnacionais é através das trocas comerciais e da circulação de outros fluxos.

No outro extremo temos o regresso ao realismo, qualificado pelo ímpeto reformista que a China tem para o sistema mundial. Colocam-se em oposição duas visões do mundo – uma unipolar e outra que não sabemos quantos polos poderá vir a ter. Este “revisionismo” chinês da ordem liberal foca-se em procurar desafiar e alterar a ordem internacional vigente, de forma a favorecer mais os interesses chineses. Vai por isso assentar em grande medida na hegemonia regional nos mares da Ásia Oriental (Sul da China e China Oriental), numa primeira fase, e mais tarde no Oceano Índico, à medida

² Baylis, J.; Smith, S.; Owens, P. (edição) (2020: 132)

que Pequim expande a sua influência económica através de iniciativas como a BRI. Além de um crescimento das forças armadas (cada vez mais modernizadas), a China serve-se também de fóruns multilaterais, muitos deles patrocinados por si, de forma a fazer com que mais países alinhem com as suas preferências. Com esta postura, a República Popular da China tem como principal objetivo desafiar aquilo a que chama de “hegemonia do Ocidente”, colocando-se no mesmo nível geopolítico dos Estados Unidos e de outros países ocidentais. No entanto, temos também de ter em conta que este revisionismo da ordem internacional (partilhado por outros países, como a Rússia e o Irão), tem vindo a preocupar os Estados relativamente a possíveis efeitos desestabilizadores à ordem criada pós-queda do Muro de Berlim.

Como objetivo desta dissertação, procura-se acima de tudo colocar em evidência que o expansionismo marítimo da República Popular da China passa pela construção de portos ao longo do Indo-Pacífico. Por expansionismo, não nos referimos à conceção clássica militar que envolve o recurso a grandes exércitos e à anexação de território. Ao se utilizar este termo no século XXI pretende-se principalmente caracterizar o expansionismo de Pequim como um aumento da sua influência noutros países. No entanto, enganemo-nos se acharmos que isto não passa também pela dita anexação de territórios. Tal tem acontecido no Mar do Sul da China, onde as forças chinesas recorrem a pequenas formações insulares, aumentando a sua dimensão. Ao lhes atribuírem uma componente militar, construindo aí bases ou pistas de aterragem, fazem com que a República Popular da China consiga de uma forma mais eficiente justificar as suas pretensões marítimas.

Em segundo lugar, é pertinente referir-se que este dito expansionismo chinês é um produto de uma política externa mais assertiva que teve início com o seu “Momento de 2008” e que, com a chegada ao poder de Xi Jinping, nos anos de 2012 e 2013, a mesma adquire uma linha programática oficial. Assim, a caracterização da política externa da China sob o governo do Presidente Xi não é algo independente pois esta vai ser uma das bases da estratégia de rejuvenescimento do país, estratégia esta que tem uma abordagem holística ao ser inserida em quase todos os campos quotidianos das vivências da sociedade chinesa. O objetivo do rejuvenescimento é por isso alcançar o “Sonho da China”, tornando a República Popular da China num Estado moderno e próspero.

Relativamente a este conceito do “Sonho da China” pode-se referir que é o nome dado às aspirações nacionais promovidas pelo Presidente Xi Jinping, simbolizando o já referido rejuvenescimento da Nação Chinesa e a sua prosperidade. Partindo deste ponto, o conceito tem por base a continuação do crescimento económico do país, o seu desenvolvimento tecnológico e uma afirmação de Pequim no plano internacional. Sabendo que este é um caminho a ser feito de forma gradual, Xi Jinping estabeleceu metas temporais de desenvolvimento, que assentam em dois importantes centenários emblemáticos para o regime. O primeiro, diz respeito a 2021, que marcou o centenário da fundação do Partido Comunista da China, e no qual a China deveria assumir-se como uma sociedade moderadamente próspera. O segundo centenário acontecerá em 2049, quando se celebrar o centenário da implementação da República Popular da China, e pelo qual, Pequim almeja já ser um país socialista próspero e uma potência à escala global, com um verdadeiro papel de liderança.

A nível de política externa, a linha narrativa do rejuvenescimento da Nação assenta principalmente na imagem de tornar a China num ator global, com peso no sistema mundial. Segundo o discurso de Pequim, tal não passa por ultrapassar os Estados Unidos como a superpotência do globo, mas sim por uma reformulação da ordem mundial, dando-lhe mecanismos que complementem aqueles que já existem. É aqui que entra em ação a BRI, o projeto estratégico do regime, numa lógica de mostrar que a China é um ator mundial capaz de trazer contributos positivos. No plano geopolítico, a BRI vai ser a ferramenta que dará a Pequim superioridade marítima no espaço do Indo-Pacífico.

Ao longo de grande parte da sua história, a China assume-se como um Estado continental. No entanto, este padrão comportamental é interrompido em curtos momentos, no qual o das sete expedições do Almirante Zheng He, entre 1405 e 1433, durante a Dinastia Ming (1368-1644), é o melhor exemplo. Nesses anos, os chineses levam a sua influência até à costa oriental de África. É isto que a República Popular da China pretende recuperar. Se no século XV, o Império do Meio recorria a feitorias para suportar o seu poder no estrangeiro, agora utiliza a construção de portos em pontos estratégicos, normalmente situados perto de *chokepoints* das grandes rotas marítimas. Apesar de a China argumentar que os mesmo têm apenas um papel comercial, em 2017, adquirem um aspeto militar, pois nesse ano, Pequim coloca a sociedade internacional em suspenso ao inaugurar a sua primeira base militar num país terceiro, no Djibouti. Outro exemplo, é o caso do porto de Kyaukpyu, no Myanmar que, apesar de ainda estar em fase de planeamento, poderá servir de solução para o “Dilema de Malaca”, além de permitir o transporte rápido de tropas chinesas, desde as suas províncias meridionais até à costa birmanesa banhada pelo Oceano Índico. O “Dilema de Malaca” é um conceito operativo que demonstra a vulnerabilidade estratégica da China, visto que o país está altamente dependente das rotas marítimas que circulam pelo Estreito de Malaca, principalmente no que diz respeito à importação de bens energéticos. Nesse sentido, o país encontra-se vulnerável na eventualidade de ocorrerem disrupções que impeçam a circulação das mesmas rotas marítimas, causadas por acidentes, ou por o despoletar de um conflito com algum país que seja hostil à China e que reúna capacidade para realizar um bloqueio naval naquela zona³. No decorrer da década passada, a resolução deste problema tem vindo a moldar a política externa chinesa, de forma a manter-se o crescimento económico e de se assegurar também a continuidade do regime⁴.

Partindo desta premissa chegamos à formulação da pergunta de investigação desta dissertação: de que forma o desenvolvimento de portos por agentes chineses no Indo-Pacífico poderá contribuir para a afirmação da República Popular da China no mundo marítimo asiático? Para se perceber então que a ideia de que a China procura ser uma potência marítima não é recente, é apresentado o caso da Dinastia Ming, aquando da sua própria epopeia marítima durante o reinado do Imperador Yongle (1402-1424), um dos mais importantes da sua história imperial.

Em termos de Estado da Arte, procurou-se fazer uma contextualização da política externa chinesa desde que o país abriu as suas portas ao investimento estrangeiro, nos anos finais da década de 1970, até aos dias de hoje. Temos a noção de que a política externa de Pequim, até um certo ponto, segue um caminho linear, que é interrompido, com o seu

³ Shambaugh, D. (2021: xvi-xvii)

⁴ Marshall, T. (2017: 60-62)

“Momento de 2008”. Isto vem alterar a percepção que o país tem de si no mundo, mudando também a sua política externa. Apesar de ter início antes, tal ponto é desenvolvido com mais atenção após o início da Quinta Geração de Líderes, quando Xi Jinping sobe ao poder.

Assim, destacam-se os trabalhos de Zheng Bijian (2005), Wang Jisi (2011), Henry Kissinger (2014), Elizabeth Economy (2018 e 2022), Avery Goldstein (2020), Kishore Mahbubani (2020) e Michael Auslin (2020). Além disso, para se compreender a posição do objeto de estudo do ponto de vista oficial do mesmo, além de se compreender como escolhe olhar para outros países, realçando aqueles que se situam na sua vizinhança, é pertinente que nos debrucemos sobre os *white papers* “China’s Military Strategy” (2015), “China Adheres to the Position of Settling Through Negotiation the Relevant Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea” (2016), “China’s National Defense in the New Era” (2019) e “China’s Policies on Asia-Pacific Security Cooperation” (2017), todos eles publicados pelo Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. Além do mais, será complementada pela análise destes documentos feita por Donald Emmerson (2020).

Ao se estudar a política chinesa contemporânea, considerando-a assim, desde que Xi Jinping foi escolhido como Secretário-Geral do Partido Comunista Chinês, é obrigatório referir-se o papel modelador que a BRI tem para uma possível solução reformista da arquitetura mundial, discurso que se tornou numa das peças-chave da política externa do Presidente Xi. Nesta matéria iremos recorrer a David Thorne e Bem Spevack (2017), Nadège Rolland (2017), Mathieu Duchâtel e Alexandre Duplaix (2018), Bruno Mações (2020) e Rory Medcalf (2020). Com a BRI, a República Popular da China passa a almejar ser uma potência marítima. O Almirante Alfred Mahan (1890) é o autor de referência sobre esta matéria.

E é ao olhar para a história que constatamos que a China imperial já se havia afirmado antes enquanto a principal potência marítima da Ásia. Tal ocorreu, como é possível de ler no Capítulo II, durante a Dinastia Ming, um dos períodos áureos da tradição imperial do país. No entanto, apesar de este ser uma das épocas brilhantes do Império do Meio, a sua superioridade marítima, durou apenas duas décadas, devido a uma fraca capacidade de análise do cenário geopolítico envolvente por parte das elites políticas dominantes, segundo Colin Gray e Geoffrey Sloan (2000), Frederick Mote (2003) e Jacob Grygiel (2006).

No Capítulo III é feita uma conceptualização do espaço onde Pequim se move e que é o foco da incidência geográfica desta dissertação. Referimo-nos por isso ao Indo-Pacífico, conceito esse que como o próprio nome indica resulta da junção dos Oceanos Índico e Pacífico. Esta é a nova macrorregião do globo, que cada vez mais assume maior importância na nossa vida quotidiana. É aí que se situam algumas das principais economias do mundo, como a China, a Índia e o Japão. Além do mais, num plano geopolítico, a possibilidade de ocorrer uma nova competição entre grandes atores globais, nomeadamente os Estados Unidos e a República Popular da China, é cada vez mais provável, visto ambos terem neste espaço os seus próprios interesses. Com isto observamos que o Indo-Pacífico, enquanto conceito delimitador de espaço geográfico, não foi criado para reduzir as demarcações geográficas do mundo. Pelo contrário, este

conceito é o produto das cada vez mais intensas rotas marítimas que a economia chinesa faz movimentar. Estas ao navegarem entre a costa oriental de África e a Ásia Oriental esbatem os contornos geográficos dos dois oceanos que se pretendem assim agregar como um espaço só. Esta é assim, a primeira vez que a globalização contribui para um novo ordenamento sério do espaço geográfico.

O ponto de partida é o artigo de Rory Medcalf para o *South China Morning Post* (2017), e depois o seu desenvolvimento em livro (2020). Estas leituras são reforçadas pela análise de Saroj Bishoyi (2015), Mercy Kuo (2018) e Michael Auslin (2020). Ainda nesta temática, para se entender o dinamismo deste grande espaço global, além do já referido texto de Michael Auslin, os contributos do China Power Project do Center for Strategic & International Studies (2016), de Roshan Kulatunga (2018) e de Darshana Baruah (2020), acrescentam à compreensão.

Apesar de a livre-circulação dos fluxos ter estado na origem da criação do Indo-Pacífico, se olharmos com detalhe, percebemos que este novo conceito ordenador espacial detém três áreas específicas, mas que se relacionam entre si. Áreas essas nas quais, a China enquanto ator que procura a superioridade regional, tem dinâmicas diferentes. Dois desses espaços situam-se perto da faixa costeira chinesa. São assim o Mar da China Oriental e o Mar do Sul da China, onde é atualmente ali que Pequim foca a grande maioria das ações que visam projetar o seu poder. Assim, a República Popular da China tem quezílias com a grande maioria dos Estados que são banhados por estes mares, relativamente à soberania de arquipélagos, extensos em superfície, mas com poucas dimensões nas suas formações insulares. No entanto, o principal foco de tensão é no Mar do Sul da China, onde os vários intervenientes desta competição criaram um clima de militarização permanente na região. Em relação ao terceiro espaço que forma o Indo-Pacífico, este fica a oeste, no Oceano Índico, sendo aí que a China apesar de ainda ter uma fraca expressão geopolítica, já começa a dar cartas, nomeadamente através da BRI, causando receios na Índia, o ator por excelência banhado pelas águas às quais batizou e, também ele com os seus próprios interesses para a região. Para se compreenderem estas múltiplas realidades do Indo-Pacífico os artigos de Alexandre Rodrigues (2013), Beina Xu (2014), Bonnie Glaser (2015), Marina Tsirbas (2016), Mathieu Duchâtel (2016), Brahma Chellaney (2018), Andrew Chubb (2019), James MacHaffie (2020), e Girish Linganna (2022) são importantes. Tais como os documentos seguintes, para se compreender a perspetiva oficial de Pequim acerca das suas ações (principalmente no que diz respeito às disputas de soberania no Mar do Sul da China): *Statement of the Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China on Settling Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea Through Bilateral Negotiation* (2016) e *Statement of the Government of the People's Republic of China on China's Territorial Sovereignty and Maritime Rights and Interests in the South China Sea* (2016).

No Capítulo IV, debruçamo-nos sobre a criação da base militar chinesa no Djibouti. Em 2017, Pequim surpreendeu a sociedade internacional ao inaugurar a sua primeira base militar em solo estrangeiro. Largos anos antes desta decisão ter sido tomada, deu-se um grande debate no seio da comunidade estratégica do país para se ponderar acerca de várias condicionantes, nomeadamente da localização. Este fator é importante, principalmente para um ator como a China que tem interesse em salvaguardar a circulação dos bens que partem da Ásia Ocidental e de África para os seus portos, e que navegam pelo Corno de

África, uma das zonas marítimas mais inseguras do mundo, devido à ameaça constante de grupos organizados que se dedicam à pirataria. Após a localização da futura base ter sido decidida pelo regime, todo o seu planeamento foi feito em segredo, mas isto é irónico, visto que o Djibouti já acolhe bases militares de outros países, como os Estados Unidos e a França. A escolha deste país, não assentou em futuras ações de espionagem a alvos norte-americanos, mas sim devido às boas relações bilaterais entre Pequim e o Djibouti, e principalmente por ser uma das grandes portas de entrada no mercado africano, servindo-se da rede de infraestruturas que desenvolveu, em influentes países africanos, como a Etiópia e a Tanzânia, ao abrigo da BRI. Para percebermos a importância geoestratégica do Djibouti para a China valeu-nos o contributo analítico de Devin Thorne e Ben Spevack (2017), Mathieu Duchatêl e Alexandre Duplaix (2018), Jean-Pierre Cabestan (2019), Jonathan Hillman (2020) e Patrick Ferras (2020).

Como já referimos, este pequeno país africano alberga ainda as bases de outros atores importantes na cena global, nomeadamente os Estados Unidos e a França, os dois com interesses no continente africano, que inauguram as respetivas bases, muito antes da chegada do gigante asiático. Em relação ao primeiro, Camp Lemonnier é a única base militar permanente que Washington tem no continente, desenvolvida na sequência das operações norte-americanas da “Guerra ao Terror”. Sendo os Estados Unidos o país com a rede de interesses mais densa e vasta espalhada pelo globo, naturalmente que a chegada de forças militares chinesas ao Djibouti fez soar os alarmes no Pentágono. Assim, (e não importando as cores políticas de quem ocupa a Casa Branca) os analistas norte-americanos começam a referir-se ao Djibouti como uma zona de testes para um cenário de rivalidade geopolítica acesa entre Washington e Pequim. Além disso, para os Estados Unidos, a chegada de uma presença permanente dos navios da PLAN à África pode colocar um entrave à operabilidade do conceito de Indo-Pacífico, assente na ideia liberal da livre-circulação de fluxos, que Washington tanto defende. No final, coloca-se ainda a possibilidade (quase certa) de que Pequim irá criar, a médio-prazo, mais bases navais ao longo do Indo-Pacífico, fazendo evoluir este cenário, numa realidade a longo-prazo, e caso as condições da marinha de guerra chinesa assim o permitam, para uma expansão das bases externas chinesas em direção a águas a ocidente do Cabo da Boa Esperança, no Oceano Atlântico.

A inauguração da base do Djibouti, em 2017, vem por isso desencadear esta conjectura que, desde então, tanto tem preocupado os Estados Unidos e os seus parceiros transatlânticos. Para entendermos esta realidade, temos o contributo de Göktug Çalislan (2021) Indu Saxena, Robert Dabaly e Arush Singh (2021) Michaël Tanchum (2021), Sébastien Seibt (2021), Cobus van Staden (2022) e Elizabeth Economy (2022). Contudo, convém realçar que, devido ao facto de este ser um capítulo recente da história da China, apresenta-se assim uma lacuna na criação de obras de cariz mais académico.

No Capítulo V, vamos olhar para as relações entre a China e o Myanmar. Este país do Sueste Asiático, mas banhado pelo Oceano Índico, é dos Estados que tem mais valor estratégico para Pequim a nível marítimo. Este poderá ser a solução para o “Dilema de Malaca”, fazendo com que as mercadorias que entram e saem da China, não tenham de passar pelo Estreito de Malaca. Além do mais, servindo-se do privilégio que a antiga Birmânia tem ao estar localizada junto à entrada deste ponto, poderá ser o caminho de

Pequim desenvolver verdadeiramente uma projeção em dois oceanos, valendo assim a este vizinho da China a alcunha de “Califórnia Chinesa”⁵.

As relações sino-birmanesas, desde 1949, têm atravessado vários momentos. Com o isolamento que foi imposto ao Myanmar pela sociedade internacional, na década de 1990, a economia do país ficou seriamente afetada e, nesse sentido, Pequim tornou-se no principal apoio internacional ao regime ditatorial birmanês, de tal forma que este passou a estar completamente dependente do vizinho com quem fazia fronteira a norte. A China, aproveitou a oportunidade para levar a cabo (ainda antes da BRI), vários projetos de infraestruturas, de forma a ligar a província de Yunnan ao mercado birmanês, sempre tendo presente o objetivo de chegar às águas do Oceano Índico. No entanto, na década de 2010, com a abertura económica e social do regime e consequente transição política, que leva ao poder Aung San Suu Kyi (figura incontornável da resistência contra a ditadura militar no país), numa estratégia de diversificar os seus apoios internacionais, Naypyidaw decide reduzir a influência que tinha face à China, atraindo assim novos atores, como os Estados Unidos e o Japão. Isto leva a que vários dos projetos chineses sejam suspensos, mantendo-se apenas a manutenção dos gasoduto e oleoduto, criados entre 2013 e 2017, que transportam recursos energéticos vindos da Ásia Ocidental, desde Kyaukpyu até à cidade chinesa de Kunming.

No entanto a cooperação com o “Ocidente” é sol de pouca dura, ao terminar em 2017, na sequência da posição conivente que Aung San Suu Kyi e o seu governo têm face à violência que o exército do Myanmar demonstra contra a minoria muçulmana Rohingya. Como tal, o regime vê-se obrigado a procurar novamente apoio em Pequim, como forma de conseguir sobreviver. É no capítulo acerca do país do Sueste Asiático na obra de Sebastian Strangio (2020) *In the Dragon's Shadow*, que melhor se explica o contexto das relações entre a China e o Myanmar. Na prática, Pequim, enquanto ator, neste caso regional, toma partido das características internas do seu vizinho, principalmente da sua delicada situação étnica que tem originado insurreições violentas em vários pontos do país. Além deste autor, os livros de Donald Emmerson (2020) e David Shambaugh (2021), *The Deer and the Dragon* e *Where Great Powers Meet*, respetivamente, oferecem boas leituras para se perceber como se têm vindo a processar as relações entre estes dois países, e também sobre as relações entre a China e as várias capitais do Sueste Asiático

Como forma de poder contornar a circulação pela região dos Estreitos, Pequim propôs na década passada, a criação do Corredor Económico China-Myanmar (CMEC). Este, passa por ser uma rede de infraestruturas de transporte ferroviário e rodoviário a serem desenvolvidos pela República Popular da China que complementa os oleoduto e gasoduto já construídos. Este projeto é de tal maneira crucial para os interesses chineses que, em 2020, o Presidente Xi Jinping realizou uma visita de Estado a Naypyidaw para dar um novo fôlego às suas negociações. Nesta grande empreitada, também de cariz geopolítico, está vigente a construção de um porto de águas profundas na cidade de Kyaukpyu, onde terminará o CMEC. No entanto, devido à sua localização, em águas da Baía de Bengala, se concluído, poderá existir a possibilidade de Pequim lhe dar uso militar, tendo assim um duplo propósito, permitindo que tropas chinesas passem legalmente a

⁵ Strangio, Sebastian (2020: 150)

fronteira sino-birmanesa, chegando facilmente às embarcações da PLAN ancoradas neste porto.

Com isto, a República Popular da China, pode criar uma verdadeira rede de portos que acolhe as embarcações da PLAN, noutros países banhados por águas do Índico, como o Paquistão, as Maldivas ou o Sri Lanka, dando assim o apoio logístico que necessita para ter uma presença marítima permanente neste oceano, complementando aquela que já tem no Corno de África. Além de esta realidade ser um motivo de preocupação para os Estados Unidos, é-o principalmente para a Índia, pois a militarização do porto de Kyaukpyu coloca a marinha chinesa num entreposto próximo das bases navais indianas consideradas mais estratégicas, encurtando a projeção a oriente que Nova Deli tanto deseja. Esta realidade é justificada em vários artigos, todos eles *online*, e com uma faixa temporal recente, visto que a revitalização do Corredor Económico China-Myanmar ocorreu no início desta década.

Como podemos observar pelo acima exposto, esta dissertação foi escrita tendo por base um conjunto de fontes primárias e secundárias. A nível da análise bibliográfica, esta segue uma vertente qualitativa. O estilo utilizado na bibliografia é a norma da escola de Chicago, estando o texto desta dissertação escrito seguindo as regras do novo acordo ortográfico.

Por sua vez, esta dissertação tem uma abrangência temporal entre 2013 e 2024. A primeira data, corresponde ao ano em que Xi Jinping se torna Presidente da República Popular da China, após o décimo-segundo Congresso Nacional do Povo. É também nesse ano que o mesmo anuncia ao mundo a criação da *Belt and Road Initiative*. A segunda data além de corresponder ao momento de finalização deste texto, marca ainda o décimo primeiro aniversário da *BRI* e o início do terceiro mandato de Xi Jinping como Presidente da China.

Para finalizar, relativamente à estrutura da presente dissertação, gostaríamos de reforçar o que já foi exposto. Esta conta com capítulos. No Capítulo I, fazemos uma contextualização política da China, apresentado as mudanças da sua política externa, ocorridas na década passada, elucidando acerca dos mecanismos que têm vindo a ser utilizados para basear a mesma. No Capítulo II, realiza-se uma viagem temporal, ao Período Ming, mostrando-se que no seu passado, a China já tinha sido uma potência marítima. Seguindo-se o Capítulo III, aqui é feita uma contextualização da realidade geopolítica do Indo-Pacífico, de forma a perceber-se que este é um espaço dinâmico e com várias realidades que se interligam. No Capítulo IV, estudamos a abertura da base marítima chinesa no Djibouti, e de que forma tal se constituiu como um marco para a defesa dos interesses externos de Pequim, a partir da década passada. No Capítulo V debruçamo-nos sobre o caso do Myanmar, reconhecendo as vantagens estratégicas que este país do Sueste Asiático tem para a China, assumindo-se como uma possível solução para o Dilema de Malaca, tornando-se assim, geopoliticamente falando, na porta de entrada dos chineses em águas do Oceano Índico.

Capítulo I: Evolução da Política Externa Chinesa

Em 1976 morre Mao Zedong e termina o período fundador da República Popular da China, com início em 1949. Durante as quase três décadas em que o Grande Timoneiro foi a figura incontornável da vida quotidiana dos chineses, a China viveu um dos seus momentos mais surpreendentes e pouco consensuais. Conheceu uma Grande Fome causada por um Grande Salto em Frente, culminando na agitação da Revolução Cultural que quase colocou o país à beira de uma guerra civil. Até que em 1978, após dois anos de disputa pelo poder, Deng Xiaoping assume a liderança dos destinos da China e, a partir daí tudo muda. É o começo de uma viagem aos grandes palcos globais como podemos ver pelos dados seguintes. Em 1978, o PIB chinês era de 149,54 mil milhões de dólares e, no ano passado, o mesmo era de 17 963,17 mil milhões de dólares⁶. Em 1980, a economia chinesa representava 2,26% do tecido económico mundial e, em 2022, o peso de Pequim já era de 18,48%⁷.

Os dados apresentados no parágrafo anterior demonstram um caminho evolutivo positivo no desenvolvimento chinês. O alcance dos mesmos resultou das decisões pragmáticas de Deng Xiaoping em fazer com que a China abraçasse a globalização e a liberalização da sua economia, mantendo sempre o Estado e o Partido Comunista da China (PCC) por perto. Este caminho de desenvolvimento nacional, oposto à autarcia económica dos tempos do maoísmo, conduzem à modernização de um país que começa a tomar consciência do seu peso no mundo. Como tal, na década de 1990, quando o desenvolvimento económico chinês começa a ir por bom porto, o poder político apercebe-se que o objetivo passaria nas décadas vindouras por restaurar a sua posição internacional enquanto uma das principais potências mundiais. Tem como tal, início o debate da ascensão internacional da China. Nasce então no país um sentimento de confiança nas qualidades nacionais motivado pela modernização das suas forças militares, que lhe dava a segurança necessária para prosseguir os seus interesses. Para tal, contribuía em muito o facto de que Pequim já começava a dispor de arsenal nuclear próprio, fator de dissuasão face a um confronto potencial.

Durante a década de 1990 e até à subida ao poder de Xi Jinping, a ascensão da China e consequentemente a respetiva política externa basearam-se na máxima de quatro caracteres de Deng Xiaoping: 韬光养晦 (*taoguang yanghui*), traduzido como “esconde as tuas capacidades e espera pelo teu tempo”. A melhor definição deste conceito é proveniente de fontes oficiais do corpo diplomático da República Popular da China:

When Deng Xiaoping first used taoguang yanghui to describe China's strategic diplomatic thinking in the early 1990s, he was asking Chinese diplomats to be calm, to

⁶ Macrotrends, *China GDP 1960-2023* (<https://www.macrotrends.net/countries/CHN/china/gdp-gross-domestic-product>) [consultado a 10 de setembro de 2023]

⁷ Fundo Monetário Internacional, *GDP based on PPP, share of world* (<https://www.imf.org/external/datamapper/PPPSH@WEO/CHN?zoom=CHN&highlight=CHN>) [consultado a 10 de setembro de 2023]

*attentively observe the global changes and be prepared to seize any opportunities that might arise*⁸.

Através deste conceito, Deng Xiaoping não pretendia que o país se tornasse num ator passivo da ordem internacional. Pelo contrário, demonstrava pragmatismo na abordagem com os outros Estados, e capacidade de adaptação face a acontecimentos mundiais. Desse modo, pela lógica deste líder chinês, ao fazer com que a China tivesse mais discrição no plano internacional, levaria a que continuasse o seu percurso de ascensão. A sociedade internacional iria assim aceitar melhor a reintegração de Pequim na arquitetura global vigente. Por sua vez, para os chineses, este era o caminho mais natural a ser seguido, visto que em comparação com as grandes potências à época, ainda existia um grande fosso de desenvolvimento que não colocava um risco às mesmas e à ordem global vigente.

A partir daqui, à medida que ia cultivando entre a sociedade internacional uma relativa “ingenuidade” relativamente aos motivos pacíficos do seu desenvolvimento económico, em paralelo, o Estado chinês levava a cabo a modernização das suas forças armadas, principalmente da PLAN. Com uma retórica nacionalista vai então começar a desenvolver uma atitude regional mais musculada, principalmente no que dizia respeito às suas pretensões nos mares que banham a sua costa. Claro que estas atitudes vieram criar um clima de desconforto nos países vizinhos da China. Esta assertividade que se começou a desenvolver não era claramente compatível com o mantra de Deng Xiaoping, escalando de tal maneira que, entre 1995 e 1996, quase levou a um confronto militar com os Estados Unidos, onde no centro estava a ilha de Taiwan. A Terceira Crise do Estreito de Taiwan mostra ao mundo que para Pequim a questão de Taiwan é um assunto onde não existe margem de manobra para negociações e, que a China estava pronta a ir até ao fim (neste caso através da via bélica) para defender os seus interesses centrais.

No entanto, esta crise criou na elite política chinesa a visão de que apesar de o seu país não ser ainda forte o suficiente, já detinha peso considerável para alarmar os grandes atores internacionais e, como tal vê-se forçada a repensar a abordagem que o impacto da ascensão da China teria no mundo. Assim, o objetivo era desenvolver uma estratégia que mostrasse que a República Popular da China apesar de continuar o seu caminho de desenvolvimento, continuava a ser um ator internacional responsável e cooperante, focado numa “ascensão pacífica”. A finalidade desta nova abordagem internacional focou-se então nas vantagens obtidas através da interação com a China. Nomeadamente no que diz respeito aos ganhos económicos proveitosos a ambos os lados. Por sua vez, a ordem global liberal ganha um novo parceiro, como vem mostrar a sua adesão à OMC, em 2001. Comprova-se assim que Pequim se integrou na arquitetura internacional, abrindo um período de “oportunidades estratégicas”.

O principal resultado desta estratégia de “ascensão pacífica”⁹, tornou Pequim num ator mais participativo em organizações multilaterais. Por si só, representou um

⁸ Embaixada da República Popular da China na República do Zimbabwe. “Diplomatic words of wisdom” (http://zw.china-embassy.gov.cn/eng/xwdt/201111/t20111103_6421566.htm), 29 de outubro de 2011, [consultado a 20 de agosto de 2023]

⁹ Bijian, Z. (2005: 2)

distanciamento da abordagem internacional presente em grande parte da sua história diplomática. Assentava, pois, numa visão sinocêntrica do mundo, em que a China tratava os restantes países de forma bilateral. A abordagem mais construtiva por parte de Pequim aos assuntos internacionais teve os seus frutos e como tal, a China encontrava-se em estado de graça no seio da sociedade internacional. Mas, a partir de 2008, esta abordagem internacional da República Popular da China muda, e começa a tornar-se mais assertiva¹⁰. Algo que chegou aos dias de hoje.

Mas o que leva a esta mudança de comportamento? Existem dois acontecimentos que vão conduzir a esta alteração. O primeiro, é a realização da edição de 2008 dos Jogos Olímpicos de Verão em Pequim. Na cerimónia de abertura, difundida nas televisões de todos os países do mundo, a China desenvolveu todo um espetáculo a enaltecer os milagres do seu desenvolvimento tecnológico, económico e social, além de glorificar a sua cultura e história milenares. O segundo acontecimento que alterou a perceção chinesa do mundo que a rodeia foi o impacto e alcance da crise financeira de 2008-2009. A falência do banco Lehman Brothers e a consequente derrocada do setor imobiliário provocou o colapso das economias do Ocidente, enquanto em contrapartida, a economia chinesa foi menos afetada, em comparação com outros países.

Os pontos referidos acima vão reiterar na China uma visão de orgulho no Socialismo de Mercado, o modelo de desenvolvimento levado a cabo por Deng Xiaoping. Para a elite política chinesa, a crise de 2008 representou o falhanço do modelo capitalista neoliberal, mostrando assim que o Ocidente estava em declínio. Por sua vez, o argumento de que se encontrava em curso uma migração do centro geopolítico do mundo – do espaço transatlântico em direção à Ásia – ganhou força. Para o mesmo contribui o crescimento económico da China assente na manufatura, que granjeia ao país a alcunha de “Fábrica do Mundo”. Como consequência, assiste-se a um intensificar dos fluxos marítimos nesta região do globo, por duas razões: por um lado, este mesmo crescimento levou a que Pequim se tornasse num importador ávido de recursos energéticos, oriundos principalmente das petromonarquias da Ásia Ocidental; por outro lado, a República Popular da China tinha a necessidade de enviar por mar os produtos que fabricava, principalmente em direção aos mercados ocidentais.

Quatro anos depois, Xi Jinping tornou-se no novo homem-forte da China e aproveita o rumo do país após o “Momento de 2008” para criar as bases para uma nova estratégia chinesa. Para este, a Nação estava a desenvolver-se em direção a um “grande rejuvenescimento”. O mesmo é personificado pelo “Sonho Chinês”¹¹ que passa a ser o principal conceito operativo que define a governação do Presidente Xi. O seu grande objetivo é então o de voltar a tornar a China numa potência mundial, forte e orgulhosa nos seus feitos. A partir deste conceito, são fixadas duas datas que guiam o desenvolvimento da República Popular da China: em 2021, na sequência do centenário da fundação do Partido Comunista da China, o Estado chinês devia ser um “moderadamente próspero”; em 2049, coincide com as celebrações do centenário da República Popular da China, tendo sido essa a meta estipulada pelo atual Presidente

¹⁰ Mahbubani, K. (2020: 45-48)

¹¹ Bougon, F. (2022: 28)

chinês para o país se tornar num Estado “próspero”, quer a nível interno, quer a nível internacional, significando que já deveria ter o estatuto de grande potência.

Serão três as direções que guiam a nova estratégia de Xi Jinping para a afirmação internacional da China. Em primeiro lugar, existe uma continuidade no discurso de tranquilização da sociedade internacional de que a ascensão de Pequim não se apresenta como uma ameaça aos restantes países, mas sim uma oportunidade de benefícios mútuos, conforme anunciara anteriormente Hu Jintao, antecessor do Presidente Xi. Tendo em vista suportar este ponto, o líder chinês, nos primeiros anos do seu consulado (2013-2016), empreendeu todo um conjunto de viagens junto da elite política de Washington e por várias capitais asiáticas com a finalidade de mostrar os benefícios mútuos da cooperação com a China. Criou-se uma narrativa de “ator responsável” no panorama internacional, a que ajudou a criação de mecanismos capazes de complementar aqueles já existentes principalmente os que se focavam no desenvolvimento e na cooperação Sul-Sul, como o *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), em 2016.

O segundo vetor direcional pelo qual Xi Jinping orienta a nova abordagem externa da China utiliza um discurso que refere que a ordem pela qual a sociedade internacional se tem regido desde o fim da Segunda Guerra Mundial está desadequada aquelas que são as novas realidades globais. É preciso por isso uma reforma da mesma. Para Pequim, não está em causa o fim da arquitetura mundial que os Estados Unidos criaram, mas antes pelo contrário, uma reforma da mesma, estando a China a tomar a dianteira, a ponto de a preservar, mas sendo ao mesmo tempo mais justa para com outros atores. Isto, representa o afastamento ao ensinamento de *taoguang yanghui* de Deng Xiaoping. Assim, os diplomatas chineses vão espalhar pelo mundo a mensagem de que a República Popular da China não se assumiria como uma potência de *status quo*, como fora durante os mandatos de Jiang Zemin e Hu Jintao.

Os mesmos vão defender que o papel que Pequim quer assumir tem a finalidade de melhorar a atual sociedade internacional, de forma a continuar a favorecer a ascensão do Império do Meio¹². Este ímpeto reformista vê o seu paradigma constituir-se em 2017, aquando do discurso de Xi no Fórum Económico Mundial de Davos. Aí, o líder chinês realçou que apesar de a China concordar com os princípios que definem a forma como os Estados atualmente se relacionam, reconhece que os mesmos têm falhas e, nesse sentido, existe esta necessidade de serem reformulados para se preservar o liberalismo internacional¹³. Esta mensagem foi bem recebida principalmente porque a subida ao poder de novas lideranças nacionalistas e populistas adeptas do *My Country First* podem criar um vazio direcional na manutenção do sistema global. Contudo, existe um ponto que nos leva a considerar este ímpeto reformista como algo seletivo. A manutenção da ordem internacional é, pois, proveitosa apenas em aspetos que são benéficos para a China, visto que, em contrapartida, desde a década passada, o país tem tomado decisões que não se inserem no mundo liberal. Referimo-nos por exemplo ao protecionismo da sua

¹² Goldstein, A. (2020: 183)

¹³ Xi, Jinping. “President Xi's speech to Davos in full”. Discurso, Davos, 17 de janeiro de 2017. *Fórum Económico Mundial*. <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/full-text-of-xi-jinping-keynote-at-the-world-economic-forum/> [consultado a 15 de agosto de 2023]

economia, que tem criado entraves à forma como as empresas estrangeiras fazem negócio em território chinês.

Neste contexto é inserida a *Belt and Road Initiative*, anunciada ao mundo em 2013. Como iremos ver posteriormente neste capítulo, a BRI representa a ferramenta unilateral de Pequim na procura de definir novas relações entre Estados, muito à semelhança do que Washington havia feito no final da década de 1940, com a criação do Plano Marshall. No entanto é pertinente referirmos que apesar de defender a troca sem limites de circulação, a BRI não segue princípios condicionantes de ajuda, como grande parte das organizações internacionais (como o *Asian Development Bank*, o grande homólogo japonês do AIIB). Falamos mais concretamente de medidas de combate à corrupção ou de implementação de boas práticas de governação, pois para a China, a BRI tem apenas uma finalidade meramente económica. Nesse sentido, procura apoiar regiões que considera terem sido deixadas de fora pela globalização, ao ir ao encontro da ideia reformista da agência externa chinesa em complementar a sociedade internacional.

A terceira e última direção pela qual se tem vindo a guiar a estratégia do Presidente Xi para a afirmação internacional da China passa pela noção de que o seu crescente poder tem como finalidade fazer com que o país consiga resistir melhor aos desafios que se impõem aos interesses nucleares definidos pelo Partido Comunista. No seu *white paper* de 2011, *China's Peaceful Development* esses mesmos desafios são apresentados: soberania do Estado; segurança nacional; defesa da integridade do território; reunificação nacional; manutenção do sistema político da China definido pela Constituição e a preservação da estabilidade social; garantir o desenvolvimento económico sustentável e o desenvolvimento social¹⁴.

Na lógica do governo chinês a defesa contra ameaças que perturbem os interesses nacionais é um direito que todos os países devem ter. Todavia, num cenário interno, a sua defesa demonstra aos olhos da população que a liderança política é capaz de fazer com que o país faça uso das suas capacidades para garantir que é um agente internacional respeitado pelos seus pares¹⁵. Para isto, em muito tem contribuído a modernização das forças armadas, cujo ritmo foi acelerado pelo atual governo chinês, principalmente no que diz respeito à PLAN. É óbvio que este é um ponto que demorará várias décadas a ser completado¹⁶, mas torna-se ao mesmo tempo num pilar essencial do rejuvenescimento da China, que passa também por tornar o país numa potência militar global (à semelhança dos Estados Unidos) até meados deste século. Por outro lado, foi esta terceira direção que motivou a China a ser mais assertiva no panorama regional. Seguindo este raciocínio, Pequim tem defendido com mais afínco as suas reivindicações territoriais às várias formações insulares que existem no Mar do Sul da China. Coloca assim o país em rota de colisão com os seus vizinhos de tal forma que, muitas vezes, rejeita as resoluções do direito internacional para resolver as suas disputas no estrangeiro. No meio de tudo isto,

¹⁴ Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *China's Peaceful Development*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, setembro de 2011.
https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2014/09/09/content_281474986284646.htm
[consultado a 16 de junho de 2020]

¹⁵ Goldstein, A. (2020: 179)

¹⁶ Goldstein, A. (2020: 188)

a China tem se servido da modernização das suas forças armadas como fator de dissuasão face a potenciais retaliações por parte dos Estados com os quais tem estas disputas, assumindo-se este como o melhor garante da sua soberania, recorrendo em paralelo à imposição de sanções económicas. Esta dissuasão mais musculada tem sido inclusive utilizada várias vezes no Mar do Sul da China, como forma de impedir que pescadores vietnamitas exerçam a sua atividade profissional em águas que Pequim considera como sendo suas.

Conforme realçado acima, a *Belt and Road Initiative* é a grande ferramenta a que a China recorre para reformular a arquitetura mundial, de modo a favorecer melhor os seus interesses. Foi anunciada em setembro de 2013, por Xi Jinping aquando da sua visita ao Cazaquistão seguida no mês seguinte, desta vez na Indonésia, da proclamação da *21st Maritime Silk Road*, num reavivar das antigas Rotas da Seda, recorrendo agora a toda uma rede de infraestruturas (portuárias, ferroviárias, rodoviárias, cabagem...). Podemos assim constatar que esta nova versão é caracterizada por ter duas componentes, uma continental e uma marítima, assumindo-se como o programa de desenvolvimento mais ambicioso da história¹⁷. Além de reforçar a conectividade num espaço euroasiático, a que também se vai acrescentar o continente africano, a BRI pretende ainda aprofundar os laços de cooperação entre os Estados que abrange. Assim uma prioridade da política externa de Pequim é assegurar uma lógica de benefícios mútuos, ou *win-win*, consagrada na Constituição do PCC, aquando do 19º Congresso do Partido:

*The Party shall constantly work to develop good neighborly relations between China and its surrounding countries and work to strengthen unity and cooperation between China and other developing countries. It shall follow the principle of achieving shared growth through discussion and collaboration, and pursue the Belt and Road Initiative.*¹⁸

Visto que Xi Jinping quis dar grandes proporções à BRI, tal cria um novo panorama no investimento externo chinês, fortemente apoiado pelo Estado. A maioria do financiamento é proveniente do *Silk Road Fund*, sendo depois complementado pelo AIIB, tendo também o Estado chinês como maior acionista. Contudo, de forma a demonstrar o foco e prioridade dada à BRI, o governo incentivou vários grupos de empresas chinesas “privadas”, ligadas principalmente ao setor das infraestruturas, a também contribuir para injetar capitais nesta nova rota da seda, seguindo uma narrativa de agregação dos vários setores da sociedade em direção ao objetivo comum do rejuvenescimento da China.

Referimos que o alcance da *Belt and Road Initiative* passa por criar um espaço euroasiático coeso. Assim, a *Maritime Silk Road* (MSR) é importante para se poder entender a abordagem de Pequim ao Indo-Pacífico, visto que sete dos portos inseridos

¹⁷ Thorne, D.; Spevack, B. (2017: 12)

¹⁸ Xinhua. *Constitution of the Communist Party of China - Revised and adopted at the 19th National Congress of the Communist Party of China on October 24, 2017.* 2017. http://www.xinhuanet.com/english/download/Constitution_of_the_Communist_Party_of_China.pdf [consultado a 19 de agosto de 2023]

nesta estratégia se localizam neste macroespaço. Muitos destes portos seguem um modelo de desenvolvimento holístico, a que se junta o desenvolvimento de parques industriais que complementam as infraestruturas portuárias a serem criadas. Desenvolvem-se também novas vias de comunicação rodoviárias e ferroviárias que ligam os projetos chineses a rotas terrestres de circulação de fluxos (principalmente de bens), visando uma abordagem à narrativa chinesa de benefícios mútuos. Por sua vez com a MSR, Pequim tem vindo a desenvolver “parcerias azuis” com os governos de países onde já tem planos a serem levados a cabo, ou que ainda estão em fase de *pipeline*. Estas parcerias abrangem áreas marítimas variadas, como a exploração de recursos, a proteção ambiental ou a segurança marítima. Por sua vez, criam ainda corredores que conectam a China ao mundo marítimo asiático, ao continente africano e à Europa.

Muitas vezes, quando se discutem as implicações da *Belt and Road Initiative* é feita uma comparação com o Plano Marshall (nós próprios a fizemos em linhas anteriores), argumentando-se que é a forma encontrada por Pequim de conter ou suplantando o papel dos Estados Unidos em zonas estratégicas do globo. Estas acusações têm vindo a ser refutadas pelo governo chinês tendo em conta o entendimento do papel reformista da China no sistema mundial, e não revisionista, pois procura complementar os mecanismos do mesmo, no qual a BRI se vai inserir. Neste sentido, a ação da China ao ser reformista, tem como objetivo realizar mudanças graduais que sirvam de apoio à ordem mundial vigente, dando prioridade à estabilidade das relações entre os Estados. A partir de 2008, ao assistir-se a uma maior internacionalização das empresas chinesas, a narrativa nacionalista refere que a China deve assegurar a segurança dos seus cidadãos e empresas a operar no exterior. O mesmo aparece em documentos oficiais que referem a visão estratégica do país, como o livro branco *China's Military Strategy*¹⁹.

Do ponto de vista externo, o contrato de harmonia social entre a população chinesa e o «Estado-Partido»²⁰ é sustentado pelo bem-estar material. Isto é algo que está em larga escala relacionado com a segurança das vias de comunicação marítima que asseguram o funcionamento do cariz exportador da economia chinesa. Além disso, ao ser um ávido consumidor de recursos energéticos provenientes da Ásia Ocidental e da costa oriental de África, a China é dependente dessas mesmas vias de comunicação, estando pois vulnerável caso ocorram disrupções em pontos estratégicos, ou *chokepoints*. Destes, em especial, os Estreitos de Ormuz e de Malaca, sendo que neste último, passa a quase totalidade das importações de recursos energéticos da China.

¹⁹ Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *China's Military Strategy*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, maio de 2015. https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm [consultado a 16 de junho de 2020]

²⁰ Em sistemas políticos onde vigoram este modelo existe um partido que é hegemónico ao controlar a agência dos três poderes que constituem os alicerces de um Estado (executivo, legislativo e judicial). Assim sendo, no que diz respeito aos restantes partidos, os mesmos são altamente limitados ou ilegalizados. Por sua vez, a origem deste conceito não está atribuída a um autor em específico, estando a sua teorização baseada na observação das ações de Lenin em legislar apenas a legalidade do Partido Comunista, proibindo os restantes partidos políticos, em 1921, após o caos vivido na Rússia durante a Guerra Civil que se seguiu à queda da monarquia e à saída do país da Primeira Guerra Mundial (1917-1921). (Clark, W. [2013: 611])

Ao reconhecer a sua dependência energética ao exterior, Pequim encontra-se vulnerável à ocorrência de interrupções à circulação normal das vias marítimas estratégicas. Neste cenário, é no Estreito de Malaca onde a China se sente mais ameaçada por um possível bloqueio naval, dos países que lhe são mais hostis, como os Estados Unidos. Este discurso referente ao “Dilema de Malaca” é anterior à governação do Presidente Xi, tendo a sua origem no início da liderança do seu antecessor Hu Jintao, em 2003, de forma a caracterizar a vulnerabilidade do país. Como tal, de forma a evitar que o “Dilema de Malaca” se concretize, a República Popular da China tem priorizado o seu desenvolvimento naval, de forma a tornar-se uma verdadeira potência marítima e assegurar a defesa dos seus interesses e direitos²¹.

Além de ser a peça-chave da estratégia diplomática da China, a BRI é ainda o recurso utilizado este país asiático adquirir um estatuto de superioridade naval no Indo-Pacífico. Assim, ao se abordar a temática da hegemonia naval, deve-se, acima de tudo, encontrar uma definição coerente para o conceito de “Potência Marítima”. É pertinente por isso a definição do Almirante norte-americano Alfred T. Mahan, na sua obra *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783* (1890). Naquele que é considerado o grande clássico da estratégia naval, o Almirante Mahan caracteriza-o como um Estado dotado de poderes militar e comercial superiores, capazes de os empregar, de forma a ter tamanha influência sobre os restantes²².

Mahan diz-nos que as potências marítimas não são imutáveis. O seu poder é influenciado por um conjunto de condições, que podem ou não fazer com que um país alcance a superioridade nos mares. A primeira dessas várias características é por isso a posição geográfica dos mesmos. Se estes não se vêm obrigados a defender a sua massa continental ou não procuram satisfazer ambições expansionistas nessa direção, estes, e tendo em conta a localização do seu território, podem empregar recursos para projetar o seu poder em direção ao mar. Na sua obra, é-nos apresentado como exemplo o caso do Reino Unido que, ao ter tirado partido da sua situação insular, soube projetar o seu poder e influência para os oceanos. O fator da posição geográfica de um Estado influencia também a concentração do seu poder marítimo. Assim, o facto de um Estado possuir várias faixas costeiras poderia levar à dispersão deste poder, assumindo-se como uma desvantagem (como seria o caso da França²³) ou uma vantagem (como ocorreu com o Reino Unido²⁴ e os Estados Unidos²⁵)²⁶.

²¹ Thorne, D.; Spevack, B. (2017: 17)

²² Mahan, A. (1890: 28)

²³ O facto de a França ter duas faixas costeiras, uma atlântica e outra mediterrânica, conduziu a uma dispersão da marinha francesa e, ao longo da história, vários foram os momentos em que a união dessa força só foi possível à custa de muita dificuldade e perdas. (Mahan, A. [1890: 29])

²⁴ Apesar de a Marinha Britânica estar dispersa pelos vários pontos do extenso Império Britânico, tal dispersão de forças não veio a significar uma perda de poder e influência, visto que os britânicos conseguiram continuar a defender a sua soberania e os seus interesses no mar e no Ultramar. (Mahan, A. [1890: 29-30])

²⁵ Apesar de os Estados Unidos partilharem duas faixas costeiras oceânicas diferentes, isto poderia ter significado uma grande desvantagem para Washington se não fosse o caso de ambas terem um grande dinamismo comercial internacional. (Mahan, A. [1890: 29])

²⁶ Mahan, A. (1890: 29)

A segunda das características que influencia a forma como um país alcança uma posição de superioridade no mar é aquilo a que Mahan vai denominar de “conformação física”²⁷, referindo-se, pois, à forma como a população encara o mundo marítimo. Nesse sentido, um Estado com faixa costeira deve encarar a mesma como uma das suas fronteiras, que complementa a sua fronteira continental. Neste sentido, quanto maior for a fronteira marítima, será proporcionalmente maior a relação da população com esta e, subsequentemente para com as grandes rotas comerciais transnacionais. Contudo, a dimensão da faixa costeira de um Estado não é proporcionalmente igual à sua projeção de poder marítimo. Esta está vinculada à utilização dos seus portos que, se bem utilizados assumem-se como a porta de entrada para o mercado interno de um país. Neste sentido, a existência de vários portos pode originar fontes de riqueza e de poder. No entanto, em contrapartida, se os portos forem mal defendidos em tempo de guerra poderão ter consequências desastrosas para o Estado. Outro dos aspetos que conduz a que a população tenha uma relação com o mar são outros condicionantes naturais adicionais que podem fazer com que a mesma se aproxime do mundo marítimo ou o rejeite, como a existência de vias fluviais navegáveis ou a infertilidade do solo que, muitas vezes colocam em causa a necessidade de sobrevivência do Estado²⁸.

A extensão do território de um país apresenta-se como a terceira característica que influencia a forma do mesmo alcançar uma posição de superioridade marítima. Apesar de o nome soar enganador, Mahan refere que este aspeto não está relacionado com a dimensão territorial do país, mas sim com a extensão da sua faixa costeira e as características dos seus portos²⁹. Como tal, a dimensão da linha de costa de um país pode ser uma fonte de poder ou de fraqueza tendo em conta o tamanho da população. O Almirante apresenta-nos o caso dos Estados Confederados durante a Guerra Civil Americana (1861-1865) para ilustrar a forma como esta característica influencia o poder marítimo de uma nação. Se no decorrer da Guerra, o Sul tivesse estado dotado de uma população mais numerosa e adaptada a trabalhar no mar, as chances de sucesso de um bloqueio das forças navais pelo governo central em Washington à costa confederada teriam sido menores, pois a população sulista teria estado mais bem preparada para lhe resistir. Por sua vez, se o Sul tivesse tirado um melhor partido da sua faixa costeira, também as probabilidades de quebrar o bloqueio teriam sido maiores. Se esta tivesse sido concretizada, os danos económicos para a Confederação teriam sido bem menores.

No que diz respeito ao valor populacional de uma nação, esta é a quarta característica encontrada pelo Almirante. Vai analisar as características populacionais como algo que torna um Estado numa potência marítima. Assim, refere-se a toda a população que no seu quotidiano tem uma relação com o mar, apresentando-se como mão-de-obra para trabalhos associados a este meio e para as frotas mercante e de guerra. Nesse sentido, deve-se ter em consideração aquilo a que Mahan chama de “força de reserva”, ou seja, todos aqueles que direta ou indiretamente têm uma relação com atividades ligadas ao mar.

²⁷ Mahan, A. (1890: 35)

²⁸ Os Países Baixos só se assumiram como potência naval nos séculos XVI e XVII devido à fraca capacidade de produção dos seus terrenos agrícolas e das vicissitudes da sua costa. (Mahan, A. [1890: 37])

²⁹ Mahan, A. (1890: 43)

A quinta característica apresentada é o foco nacional de um povo. Ao longo da história de um país, podem ser vários os condicionantes que fazem com que uma população se aproxime ou distancie do mar. Como exemplo a este argumento, Mahan apresenta os casos contrastantes das Monarquias Ibéricas e das democracias protestantes dos Países Baixos e do Reino Unido. Durante o período áureo da colonização ibérica, os impérios português e espanhol eram conhecidos por serem grandes produtores de minério precioso, trazido das suas colónias sul-americanas. Este era um ponto essencial para desenvolver um comércio transnacional dinâmico, que catapultou os dois reinos para a hegemonia europeia, em especial a Espanha que, de entre os dois, era aquele detinha maior vantagem estratégica (em grande parte por a coroa espanhola ser também detentora das coroas do Sacro-Império Romano, Áustria, Flandres e Nápoles). Contudo, a má gestão das riquezas ultramarinas (canalizadas pelas elites para satisfazer os seus luxos) associada com os elevados custos de intermináveis guerras europeias conduz a um drástico decréscimo do comércio marítimo que vem deitar por terra a continuidade da ambição espanhola na consolidação da sua hegemonia europeia.

Em contrapartida, os países do Norte da Europa que referimos no parágrafo anterior lucraram muito com o comércio marítimo. Nos seus domínios ultramarinos, estes detinham a exploração das matérias-primas que, ao serem enviadas para as respetivas Metrópoles, acabavam por ser transformadas. Isto contribuiu para o desenvolvimento de um setor de manufaturas, que começava à época a dar os seus primeiros passos. Como forma de incrementar as suas riquezas, os produtos manufaturados eram depois exportados para outros mercados contribuindo para uma intensificação das trocas comerciais entre Londres e Haia, as respetivas colónias e os restantes mercados europeus. Estes Estados eram apoiados por poderosas forças navais alongadas pelos seus impérios que ajudavam a promover a superioridade destes dois países.

Em oposição às monarquias ibéricas, a origem deste dinamismo comercial marítimo estava assente num setor privado dinâmico presente nas grandes cidades. Isto era algo quase inexistente nos reinos peninsulares, visto existir um monopólio do comércio e das suas receitas pelas elites, próximas da Coroa. Vemos assim aparecer nestas sociedades do Norte da Europa um novo modelo social proto-capitalista no qual, gradualmente, a importância social do indivíduo e o seu peso no aparelho estatal passa cada vez mais a estar assente no capital que tem à sua disposição.

Para finalizar, a sexta e última característica diz respeito ao carácter governativo estatal, ou seja, a discussão dos efeitos no desenvolvimento do poder marítimo empregues pelo governo ou pelas instituições do mesmo³⁰. Pode-se por isso assumir que determinadas formas de governação e as próprias marcas de liderança das elites políticas têm consequências que vão influenciar a hegemonia marítima de um Estado. Mahan considera então que um governo capaz de articular a vontade popular em direção ao domínio do mundo marítimo é aquele que mais sucesso vai ter³¹. Contudo, o mesmo também pode existir caso estejamos perante um governo autoritário, apesar de, neste caso, a principal dificuldade será a de manter a hegemonia marítima, decorrida do sucesso das políticas navais do líder recém-falecido³². Convém também ter-se em conta que cabem às

³⁰ Mahan, A. (1890: 58)

³¹ *Ibid*

³² Mahan, A. (1890: 59)

elites o papel de criar e manter a moral da população no que diz respeito ao empreendedorismo estatal no mar, caso contrário, as suas decisões poderão sair frustradas.

Agora que vimos como até à atualidade o conceito de potência marítima, tal como Mahan o caracteriza no século XIX, se o aplicarmos à realidade chinesa, vemos que a procura de hegemonia naval por parte de Pequim é composta por quatro pilares: exploração dos recursos marítimos; desenvolvimento de setores industriais ligados ao mar, como a construção naval; proteção dos recursos marinhos; a defesa da soberania chinesa (sendo este já um dos princípios nucleares do país) além do seu acesso às principais vias de comunicação marítimas. Assim, no decorrer da década passada, a nação chinesa tem vindo a colocar em prática a concretização dos mesmos aos quais tem recorrido para se destacar de outros poderes com imensa influência no mundo marítimo, nomeadamente os Estados Unidos.

Neste sentido, a República Popular da China é já uma referência na construção de embarcações que, sob a sua bandeira, asseguram o transporte dos bens que exporta. Além disso, convém referir que pelo globo, as empresas chinesas já têm muitas das vezes uma participação maioritária em infraestruturas portuárias, não se restringindo apenas às que se inserem na orgânica da MSR. Além disso, a nível securitário, por agora, o objetivo de Pequim é assegurar os seus interesses nas águas que banham a sua costa – nos Mares da China Oriental e do Sul, e no Mar Amarelo. Contudo, enganemo-nos se achamos que as ambições marítimas da República Popular da China se vão centrar apenas nesta zona. Ao olharmos para um mapa da BRI, ou apenas da MSR, constatamos que o alcance das mesmas engloba todo o espaço do Indo-Pacífico. É aí que a China tem a ambição de ser a potência naval por excelência, seguindo uma lógica histórica de recuperar a grandeza que tivera durante um curto período de tempo, no seu passado imperial. Por sua vez, existe ainda uma “estratégia de dois oceanos”, cujo conceito será apresentado no Capítulo V.

A teoria do Almirante Mahan tem vindo ao longo da história a influenciar a emergência naval de vários países³³. Prova disso, é o facto de o poder chinês recorrer ao sexto ponto apresentado acima, adaptando-o à sua realidade, através da criação do conceito da “Guerra Popular no Mar”. Por outras palavras, pega no princípio maoísta de “Guerra Popular”, pelo qual o Estado e o Partido apelam à mobilização civil para proteger os interesses nacionais. Seguindo essa lógica, em termos latos, as embarcações civis são utilizadas para salvaguardar as reivindicações marítimas de Pequim, principalmente nas áreas disputadas no Mar do Sul da China. Em termos mais concretos, ao ser desenvolvido este conceito de “Guerra Popular no Mar”, o governo de Xi Jinping diz-nos que a marinha mercante chinesa se tornou num complemento às forças da PLAN. Isto adquire fundamentação jurídica em 2015, ao ser aprovada uma lei que regula as novas embarcações mercantes de transporte pesado a terem de ser desenvolvidas seguindo critérios militares. Por sua vez, no ano seguinte, é aprovada outra lei que cria bases legais para a requisição de embarcações civis para suportar o apoio a operações logísticas militares.

É devido a uma questão de logística que Pequim dá tanta importância à criação de portos ao longo do Indo-Pacífico, principalmente em pontos estratégicos³⁴. Existe a

³³ Bo, Hu (2017: 113)

³⁴ Cabestan, J-P (2019: 4-5)

perceção de que o desenvolvimento de infraestruturas portuárias se constitui como uma maneira de a China aumentar a sua presença militar neste macroespaço principalmente numa lógica de consolidação regional da sua presença. Garante ainda o acesso da China às principais vias de navegação marítima. Como iremos ver, quando nos debruçarmos no caso da base militar do Djibouti, o facto de os portos a serem desenvolvidos por atores chineses terem também uma ligeira componente militar, para Pequim é algo que se constitui como uma ferramenta empreendida para continuar o seu papel de “bom ator global” empenhado na cooperação com outros países, com a finalidade de procurar benefícios mútuos, através do combate a novas ameaças internacionais, como a pirataria.

As opiniões diferem relativamente à abordagem que justifica a posição da China em querer expandir a sua presença a oeste do Estreito de Malaca. Alguns defendem uma via de cooperação com outros atores locais, mantendo o discurso do “bom ator” de forma que a presença chinesa se entranhe lentamente nas várias comunidades espalhadas ao longo do Oceano Índico. Com isto a lógica de Pequim é a de não provocar demasiado os outros poderes regionais, nomeadamente os Estados Unidos, a Índia e o Japão. No entanto, aqueles que recorrem a esta abordagem também encontram razões securitárias para justificar o seu discurso, visto que existe uma necessidade de assegurar a livre-circulação dos fluxos marítimos que asseguram o funcionamento da economia chinesa. Contudo, no campo oposto, são vários os que dizem que este expansionismo deve assumir uma abordagem mais assertiva na procura de neutralizar a rede de alianças norte-americana neste espaço e que tenciona cercar a China. Assim, a relação entre os países evolui para padrões de comportamento de grandes potências com moldes idênticos aqueles que foram vividos aquando da Guerra Fria.

Existe ainda um meio-termo que justifica a abordagem chinesa ao seu expansionismo ao recorrer à construção de portos. Isto assenta na lógica de “dar uso civil, depois militar”³⁵. Ao serem criados, os portos têm primeiro uma vertente comercial e logística, e aos poucos podem adquirir meios para defender os interesses da China longe da sua costa³⁶. Se nos guiarmos assim por esta lógica, existe um alcance que supera o objetivo dos benefícios mútuos do espírito da BRI, de forma a servirem de componentes de uma estratégia defensiva, tendo em vista assegurar a defesa da segurança da Nação. No entanto, para a China, não se deve olhar para esta componente securitária como um caminho para alcançar a superioridade militar no Indo-Pacífico, mas sim para garantir que a República Popular da China continue a ter acesso às linhas de comunicação marítimas estratégicas, de forma a superar o seu “Dilema de Malaca”³⁷.

Resta-nos ainda debruçarmo-nos quanto aos parâmetros em que são criados os portos chineses. Estes seguem um molde estandardizado assente no conceito de PPC – Porto-Parque-Cidade – segundo o qual existe uma lógica de construção assente na ampliação de zonas definidas, cujo início começa com a construção do porto. Em seguida são desenvolvidos parques industriais e logísticos pelas empresas chinesas, que são interligados a zonas francas, criadas *a posteriori* e onde proliferam as trocas comerciais nos mercados locais. Por sua vez, este conceito interliga assim os interesses marítimos da China com o desenvolvimento económico do país que acolhe o porto, de forma a

³⁵ Zhang, Jie (2015: 100-118)

³⁶ *Ibid*

³⁷ Thorne, D.; Spevack, B. (2017: 24)

aprofundar as relações entre ambos. É por isso, uma nova maneira de as empresas chinesas se internacionalizarem, em direção a novos mercados, além de se modernizar o tecido económico-industrial local de forma a conseguir-se responder melhor às necessidades marítimas de Pequim. Também no modelo PPC existe uma grande possibilidade de a República Popular da China “dar um uso civil, seguido de militar”, se apostar na criação de parques industriais onde será maioritária a fixação de indústrias pesadas, tendo por isso um papel logístico a dar apoio às embarcações da PLAN nas suas missões.

Apesar já terem passado mais de dez anos desde que Xi Jinping anunciou a criação da BRI, ainda é muito precoce uma avaliação dos seus resultados, assim como do verdadeiro alcance. Em primeiro lugar, a *Belt and Road Initiative* devido à sua envergadura em termos de ambição ainda não começou a mostrar plenamente os seus frutos. Infelizmente, não se sabe quando tal acontecerá visto que a grande maioria dos projetos ainda está em fase de planeamento. Por outro lado, apesar de a BRI querer definir novos parâmetros para futuras relações entre Estados, não é perceptível como é que isto irá acontecer.

A vontade de Xi Jinping de querer dar um novo rumo às relações entre a China e outros países não é recente. Ao longo da sua história encontra-se uma forte componente continental na maneira como o Império se relacionou com as outras nações da Ásia. Salvo raras exceções, os imperadores chineses não tinham uma política externa de cariz expansionista, procurando atrair antes para a sua orla os outros Estados. Esta política, assentava principalmente em demonstrar aos seus vizinhos as vantagens, maioritariamente económicas, de serem estabelecidas relações diplomáticas com a China, mesmo que as mesmas tivessem por base características de ordem tributária. No entanto, alguns soberanos ousaram fugir aos tramites tradicionais da política externa chinesa, aventurando-se em campanhas expansionistas, algumas aumentando as fronteiras do país. Outras vão expandir a influência do Império do Meio por via marítima, navegando até ao Oceano Índico, demonstrando um claro paralelismo histórico com o que a *Maritime Silk Road* pretende fazer nos dias de hoje.

Capítulo II: O Passado – Aprender com os Erros dos Ming

Nos dias que correm, é frequente falarmos da China enquanto potência regional capaz de fazer estender a sua influência e poder através dos mares. Aachamos que este cenário é relativamente recente, tendo menos de 20 anos. No entanto, a história vem desmentir e provar que tal não está correto.

No início do século XV, a jovem Dinastia Ming dava mostras de querer empreender uma odisseia em que a visão sinocêntrica do mundo por parte da China seria levada para outros países. No entanto, ao contrário de Portugal, que vivia o momento principal da sua história ultramarina, no caso chinês é incerto até que ponto podemos falar de expansionismo.

O caso da relação entre a Dinastia Ming e o mundo marítimo asiático, é um excelente exemplo para se entender como é que a ausência de determinismo geopolítico e o impacto de decisões políticas condicionam o destino de um Estado³⁸. Também permite perceber a forma como um país pode ascender a uma posição de charneira no cenário regional e até global ou, retrain a mesma. Por sua vez, iremos ver que os Ming deixaram um legado institucional e cultural na política externa chinesa que ainda hoje perdura, fazendo-se assim perceber que as decisões geostratégicas da Dinastia e os debates que a envolvem são, por isso, relevantes para as discussões contemporâneas.

Este exemplo histórico torna-se assim importante na medida em que demonstra a relação entre a geopolítica e a geostratégia³⁹. Como tal, antes de nos debruçarmos sobre este caso específico da história chinesa, é importante compreenderem-se os conceitos de geopolítica, geostratégia, e também o conceito de geografia. O porquê de se procurar definir estes três conceitos leva-nos a entender mais facilmente o porquê de certos Estados enveredarem por determinadas decisões de política externa, ou de se afirmarem melhor no plano internacional. A geopolítica e a geostratégia, sendo dois conceitos distintos, são determinados por três variáveis geográficas: rotas, centros de recursos (afetam a geopolítica) e fronteiras estatais (afeta a geostratégia). Nesse sentido, os Estados devem refletir acerca destes vetores, presentes na sua política externa ou geostratégica. Apenas os Estados que prossigam uma política geostratégica que reflita as suas condicionantes geopolíticas conseguem adquirir a vantagem do seu poder ou influência.⁴⁰

Para se apresentar o conceito de geografia é então pertinente partirmos da definição encontrada por Colin S. Gray e Geoffrey Sloan em *Geopolitics, Geography and Strategy*:

Geography is the physical reality, composed of mountains, rivers, seas, wind patterns, and so on. It describes the geological features of the earth, the physical attributes of the land, sea and air environments. With a few exceptions, such as natural disasters (seismic activities, climatic changes, etc.), which change the geological features of a

³⁸ Grygiel, J. J. (2006: 124)

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Grygiel, J.J. (2006:21)

*place, or dramatical political changes (imperial expansion, boundary adjustments), which alter the geographic setting of a table, geography is a constant.*⁴¹

Geralmente, não existe um fator geográfico que sobressaia mais que outro⁴². Todos têm o mesmo nível de importância. No entanto, apesar de serem vários os autores a argumentar que a geografia, por si só, não é uma variável consistente para explicar as alterações de política externa de um Estado, visto ser algo constante, com um nível de mudança tectónico, tem mais força a abordagem que defende que as várias características geográficas estão entre as condicionantes mais importantes do que o ser humano pode ou não fazer.⁴³ Como exemplo, Tim Marshall apresenta-nos a China e a Índia, dois gigantes asiáticos (em matérias de população e extensão territorial) que partilham uma extensa fronteira, mas que nunca estiveram alinhados política nem culturalmente. Como tal, seria mais do que lógico que estes dois Estados tivessem razões para se confrontarem militarmente. Com exceção do curto conflito que deflagrou em 1962, tal não veio a acontecer. E porquê? A explicação prende-se no facto de ambos terem a cordilheira dos Himalaias a separá-los, o que, por si só, já se torna um motivo dissuasor de eventuais choques militares. No entanto, esta barreira natural entre Nova Deli e Pequim não impediu que em 2013, 2014, 2017 e 2020 tenham ocorrido várias escaramuças na fronteira sob a égide de liderança de Narendra Modi e Xi Jinping respetivamente⁴⁴.

É aqui que entra a geopolítica. Esta é entendida como sendo o fator humano da geografia, estudando as várias formas como a política internacional pode ser entendida através das particularidades geográficas. Estas podem ser físicas (barreiras naturais formadas por montanhas ou rios), climatéricas, demográficas, culturais e de acesso a recursos naturais. Por sua vez, estas condicionam vários aspetos civilizacionais e de estratégia político-militar ao desenvolvimento (no qual se podem incluir a linguagem, o comércio e a religião). Faz assim referência à distribuição de centros de recursos e linhas de comunicação, acabando por atribuir valor às regiões, consoante a sua importância estratégica. A situação geopolítica é assim, o resultado da interação entre a tecnologia e a geografia, que altera a importância económica, política e estratégica dos locais. Os avanços tecnológicos permitiram criar novas rotas que atravessam regiões inóspitas do globo na mesma medida que o desenvolvimento económico de uma região altera a sua relevância no cenário global. Podemos por isso assumir que a geopolítica não é algo constante, com um nível de mudança lento, associado à ascensão e queda de potências e ao desenvolvimento tecnológico, levando a que passem a existir alterações de valor estratégico nas regiões ou nas rotas.

Em associação com o segundo conceito, surge o de geoestratégia. Refere-se à direção geográfica da política externa de um Estado e descreve onde é que este consegue projetar melhor o seu poder e direcionar a sua atividade diplomática. Visto que os recursos dos Estados são finitos torna-se, por isso, impossível levar a cabo uma política externa

⁴¹ Gray, Colin S., e Geoffrey Sloan (2000: 21)

⁴² Marshall, T. (2017: 12)

⁴³ Marshall, T. (2017: 12)

⁴⁴ International Crisis Group. "Thin Ice in the Himalayas: Handling the India-China Border Dispute". 14 de novembro de 2023. <https://www.crisisgroup.org/asia/south-asia/india-china/334-thin-ice-himalayas-handling-india-china-border-dispute> [consultado a 16 de março de 2024]

em todas as direções: acabando por se focar política ou militarmente em zonas específicas do globo. A geoestratégia descreve então o impulso externo de um Estado e não lida com motivações ou processos de decisão. Não é também influenciada por fatores geográficos ou geopolíticos, mas apenas por motivos ideológicos, grupos de interesse ou simplesmente pela vontade da liderança estatal⁴⁵. Consideramos por isso, que, este conceito apresenta um nível de mudança rápido (meses ou semanas são o suficiente para alterar as motivações geoestratégicas de um país), sendo por isso mais flexível, graças ao facto de ser possível acontecerem mudanças dramáticas, em grande parte devido às motivações ideológicas das elites.

Estes três conceitos constituem três camadas que, como vimos, se deslocam a diferentes velocidades e por razões diversas. Assim sendo, estes relacionam-se, mas não vão determinar os resultados de cada um. A geografia não determina as situações geopolíticas o que por sua vez, não vai condicionar a geoestratégia dos Estados. A geopolítica descreve a distribuição geográfica dos centros de recurso e de rotas (comerciais, de transporte, de transferência de capitais/recursos...) que, são determinadas por uma relação entre a geografia e a tecnologia. Finalmente, a geoestratégia é uma interpretação e uma resposta à geopolítica que acaba por não ser condicionada por esta, mas por fatores da própria natureza dos Estados, de ordem subjetiva. Conclui-se assim que geografia, geopolítica e geoestratégia são conceitos que nem sempre estão alinhados.

Como nos refere Jakub Grygiel, existe um desafio para os estrategas⁴⁶: a geoestratégia não reflete automaticamente a geopolítica, principalmente quando existem grandes mudanças geopolíticas. Por sua vez, a posição geográfica de um Estado condiciona os estrategas na formulação das suas conceptualizações. Como tal, torna-se difícil criar uma política geoestratégica que reflita a mudança geopolítica. Apesar de a geografia não determinar o destino dos Estados, como referimos em linhas anteriores, limita claro as suas escolhas estratégicas e a habilidade de se adaptarem a novas distribuições de poder à escala global.

Quando existe uma desconexão entre o cenário geoestratégico de um Estado e a realidade geopolítica, é sinal que o segundo começa a entrar em processo de declínio. Ao olharmos para a Dinastia Ming, conseguimos perceber que a má interpretação geopolítica veio condicionar a forma como a China projetou externamente o seu poder e posteriormente não foi capaz de conseguir enfrentar os desafios exteriores que bateram à sua porta.

O caso dos Ming

Sucintamente, a China Ming colapsou porque não foi capaz de levar a cabo uma abordagem geopolítica consistente assente numa análise ponderada do seu cenário geoestratégico. Apesar de este ser considerado como um dos grandes períodos dinásticos da história da China, as razões que levaram à sua queda são objeto de estudo pelos mundos político, académico e militar.

⁴⁵ Gray, Colin S., e Geoffrey Sloan (2000: 22)

⁴⁶ Grygiel, J.J. (2006: 23)

Esta Dinastia conhece o seu período áureo no decorrer das primeiras décadas do século XV, derivado de uma boa análise que soube fazer das vantagens de conseguir estender o seu poder recorrendo a vias de comunicação marítimas na Ásia. A decisão de abandonar a sua fronteira meridional e de direcionar a sua atenção para a sua fronteira a norte, trouxe prejuízos a curto e longo-prazo. Resultaram então no colapso da última dinastia etnicamente chinesa e à invasão do Império do Meio por forças exógenas. Por sua vez, se a China não tivesse “abandonado” a região do vale do rio Yangtze e o Mar do Sul da China, Pequim teria tido capacidade de atrasar a chegada dos poderes coloniais europeus ao Oceano Índico e ao Sueste Asiático.

A Dinastia Ming ocupou o lugar que pertencia a um poder culturalmente não-Han. A Dinastia Yuan (1279-1368), de origem mongol, manteve hábitos de governação chineses (como o sistema de exames para o acesso ao mandarinato) como forma de ser mais bem-vista aos olhos da população chinesa. No entanto, a forma como exerceu o seu poder estava enraizada nas tradições nomádicas das estepes da Ásia Central e da Mongólia. Por isso, com o regresso de uma dinastia etnicamente chinesa ao poder, assiste-se a um regresso da tradição confucionista ao poder político. Esta manifestou-se principalmente com o regresso da subjugação do poder militar aos burocratas e a proibição do comércio externo, patente numa estratégia geopolítica isolacionista de autossuficiência⁴⁷ Por sua vez, a Dinastia Qing (1644-1911), de origem Manchu e a última dinastia do Período Imperial, continuou esta abordagem continental⁴⁸ Contudo, existe o debate quanto à manutenção deste aspeto de governação por parte do regime comunista⁴⁹. No entanto, esta interpretação apresenta uma falha, pois só se foca num período da Dinastia Ming. Veremos na verdade que existem duas fases distintas⁵⁰.

Grygiel refere-nos que a política externa desta dinastia traz à luz debates atuais acerca da geoestratégia da China⁵¹ e do porquê da relevância de ser estudada. Em primeiro lugar, demonstra que a interpretação da geoestratégia deste período não foi um produto de valores culturalmente estabelecidos e eternos à China, sendo por isso, algo específico que se provou ser um erro e que se tornou caro para o poder político. Se recuarmos ainda mais um pouco, durante a Dinastia Song (960-1279), a China também teve uma forte presença marítima no Sueste Asiático e no Oceano Índico (numa escala menor), motivada pela forte visão cosmopolita do poder político. Na verdade, o isolacionismo dos Ming só começa na segunda metade do século XV, pois nas primeiras décadas da Dinastia, o Estado enveredou por um caminho expansionista. Com isto percebemos que, apesar de a política externa levada a cabo durante a fase tardia dos Ming ter sido o resultado de decisões não consolidadas, a abordagem geopolítica chinesa deste período não esteve sempre focada apenas nas suas fronteiras terrestres. Efetivamente, existe uma lição a tirar

⁴⁷ A visão tradicional sinocêntrica do mundo diz-nos que não é a China que deve procurar o mundo, mas sim o mundo que deve procurar a China, atraído “naturalmente” pela superioridade da civilização chinesa. (Kissinger, H. [2015: 34])

⁴⁸ De facto, em grande medida influenciada pelo Confucionismo, a China viu-se como um país continental (Grygiel, J. J. [2006: 125])

⁴⁹ Iremos perceber, em capítulos seguintes, que a condução dos destinos externos da China por via marítima é hoje uma grande preocupação de Pequim, quer por razões económicas, securitárias ou de manutenção de regime.

⁵⁰ Grygiel, J. J. (2006: 125)

⁵¹ *Ibid*

da análise deste período: a condução de uma estratégia de “Grande Muralha” inibidora do expansionismo chinês não é viável, pois, como veremos, a concentração da maioria dos recursos na fronteira continental do Império não levou a ganhos relativos de poder.

Em segundo lugar, podemos fazer um paralelismo entre a Dinastia Ming e o regime comunista chinês. O poder comunista teve de escolher entre canalizar recursos para defender as suas fronteiras terrestres ou expandir a sua influência através das vias de comunicação marítimas asiáticas. Se olharmos para o que adveio da governação maoísta, compreendemos que graças à política de isolamento e de autossuficiência adotada⁵², no final da década de 1970, China encontrava-se numa situação de pobreza crónica, com um elevado atraso face ao Ocidente, ou mesmo quando comparada com outros regimes comunistas. A China Ming teve capacidade para se tornar na potência regional por excelência, e até mesmo do mundo, visto ter o *know-how* militar necessário, recursos extensos e um elevado grau tecnológico. No entanto, o Império da China optou por não fazer sentir o seu poder no mundo marítimo asiático. Como tal, perdeu a sua superioridade marítima e comercial para a Europa.

Se olharmos para a história da China durante a Idade Média⁵³, vemos que esta é de crescimento de poder. Foi durante este período que a Ásia Oriental e o Sueste Asiático mais perto tiveram verdadeiramente de entrar na esfera de influência sínica, sendo o Império do Meio o potentado mais poderoso da região e, inclusive superior à Europa. No entanto, é difícil apresentarem-se dados de crescimento da China neste espaço temporal, pois existe uma tendência para se dividir a sua história em ciclos dinásticos que enfatizam uma descontinuidade de crescimento⁵⁴. Não existia assim uma trajetória contínua do crescimento da China, graças a este padrão cíclico de ascensão e queda de dinastias.

Apesar destas incertezas, percebe-se que na superioridade chinesa está presente o papel crucial da presença deste país na economia internacional. A criação de rotas comerciais terrestres inseridas no sistema das Rotas da Seda, que ligam o mercado chinês à Ásia Central e consequentemente à Europa, permitiu a exportação de produtos de elevado valor acrescentado, traduzindo-se, pois, em importantes fontes de receitas para o Império. Com a fragmentação dos poderes das estepes na Ásia Central, entre os séculos X e XIII, a Dinastia Song dominava a China. Esta desenvolveu toda uma rede de comércio marítimo com o Sueste Asiático, o que se traduz numa mudança do foco geoestratégico chinês para sul. Internamente, tal leva a uma alteração do centro económico e político para as regiões leste e sul da China, com destaque para as províncias de Fujian, Zhejiang e Cantão (ainda hoje consideradas como sendo as principais zonas comerciais e a grande

⁵² Kissinger, H. (2018: 259-260)

⁵³ Aqui, ao utilizar-se o conceito de “Idade Média” faz-se referência ao período temporal europeu delimitado temporalmente entre a queda do Império Romano do Ocidente (476) e a conquista de Constantinopla pelos Otomanos (1453), pois, se nos guiarmos temporalmente pela História da China, verificamos que esta ocorreu entre 220, aquando da queda da Dinastia Han, e 589, com a fundação da Dinastia Tang. Durante este período, a China teve uma fragmentação do poder político central que resultou no surgimento de pequenos reinos, de curta duração, liderados por caudilhos militares. Durante este período de desunião, a China viveu num clima de guerra, marcado ainda por frequentes revoltas populares e pela invasão de poderes “bárbaros”, ou não-Han.

⁵⁴ Estes ciclos apresentam um padrão de ascensão, apogeu, declínio (motivado pela implosão das elites) que terminam em colapso (motivado por fatores internos ou externos). (Grygiel, J. J. [2006: 126])

porta de entrada da China)⁵⁵, em detrimento de um norte cada vez mais enfraquecido e vulnerável face a incursões militares dos povos das estepes⁵⁶.

A China pode ter sido dominada por invasores mongóis, que inclusive fundaram uma Dinastia, mas, no entanto, a sua trajetória ascendente continua. Este povo unificou um espaço que ia desde a Europa de Leste até à costa chinesa, permitindo o reaparecimento de rotas comerciais terrestres entre a China e a Europa. Durante esta *Pax Mongolica*, assiste-se também à continuação do comércio marítimo. A nova dinastia mongol foi herdeira do legado naval dos Song e foi capaz de o direcionar de forma a estender a sua influência político-militar em direção ao Japão (1274 e 1281) e ao Sueste Asiático.⁵⁷

O controlo das principais rotas asiáticas pelos mongóis aufere-lhes um poder inimaginável. Fazendo uso das mesmas, o Estado mongol obtém largas receitas fiscais que sustentam um extenso aparelho burocrático imperial. No final do reinado de Kublai Khan (1271-1294), assiste-se ao enfraquecimento da dominação mongol na Ásia Central, o que leva a que este povo perca o controlo de algumas das principais rotas comerciais terrestres, o que se traduz numa perda de rendimentos. Esta situação cria uma grande pressão fiscal (em grande parte graças às dispendiosas campanhas militares, que se traduziram em falhanços, nomeadamente na Birmânia e nos reinos malaio-indonésios) no extenso Império das Estepes, fazendo com que, para as gerações sucessoras de Kublai, se tenha tornado mais difícil a gestão da China⁵⁸.

A primeira fase dos Ming (1368 – 1450)

Em meados do século XIV, assiste-se à fragmentação do poder dos mongóis. Por toda a China começam a surgir vários chefes militares que rivalizam com o poder dos Imperadores Mongóis. O mais poderoso destes caudilhos tinha a sua base de apoio na região do rio Yangtzé, perto de Nanquim: Zhu Yuanzhang. Foi capaz de unir várias fações da sua zona e expandir o seu poder em direção ao sul. Ao tomar de assalto esta próspera região, sente-se empoderado para atacar a norte, onde os Yuan tinham a maioria das suas forças militares. Isto faz com que, em 1368, os Mongóis se vejam forçados a recuar para as estepes, voltando o trono do Império a estar sobre a égide de um líder Han, que se coroa Imperador com o nome de Hongwu e funda a Dinastia Ming.

A conceção geostratégica da China não se alterou, sendo adicionadas duas novas características. A primeira é o regresso à política externa. O declínio dos Yuan fez com que a China se retraísse a nível externo, principalmente no mar. Desde 1368, com a instauração da nova dinastia dos Ming, até meados do século XV, a China leva a cabo uma política externa agressiva e assertiva no Sueste Asiático (principalmente no

⁵⁵ É pertinente referir-se que atualmente, a diáspora de chineses ultramarinos, conhecida pelo seu dinamismo comercial, tem as suas origens principalmente nestas três províncias.

⁵⁶ Grygiel, J. J. (2006: 126-127)

⁵⁷ Campanhas em Java (1292, sem sucesso), Vietname (1282-1284, 1285 e 1287-1288, todas com sucesso) e na Birmânia (1277-1278, 1283-1285, 1287, todas com sucesso, 1300-1302, sem sucesso)

⁵⁸ Grygiel, J. J. (2006: 127)

Vietname) e no mundo marítimo asiático. Com isto, recupera a sua influência no Mar do Sul da China e nos principais eixos de navegação na Ásia Oriental.

A segunda nova característica diz respeito a uma nova preocupação com a fronteira norte do Império. Os mongóis apesar de se terem retirado para as estepes setentrionais, mantiveram aí uma influência considerável. Com isto a região fronteira entre a China e as estepes tornou-se numa zona onde se estabelecem dois povos com um historial de conflito⁵⁹, visto que apesar de existir um novo poder dominante na China, os mongóis continuavam a ser uma ameaça poderosa. Assim, e seguindo uma lógica securitária, a nova elite chinesa vê-se forçada a focar a sua atenção naquela região.

A tensão que se vive entre chineses e mongóis na Fronteira Norte é o principal problema estratégico da nova Dinastia. O falhanço em se defender esta zona poderia levar a uma invasão da China, e num pior cenário, a Dinastia Ming poderia cair. Veremos também que, ao longo da história deste período, a relação entre os chineses e o mar vai ser condicionada pela relação com este mundo das estepes. Como forma de se encontrar uma abordagem geoestratégica consciente, verificamos que é necessário que a China seja capaz de equilibrar as suas dimensões continental e marítima. Percebe-se com isto que, nesta primeira fase da Dinastia, vão existir duas abordagens externas. Uma, em direção às estepes que explora a relação dos Ming com os povos “bárbaros”, a norte. A outra irá focar-se a sul, no mundo marítimo, explorando de que maneira o país se consegue voltar a inserir nas rotas comerciais marítimas da Ásia. Apesar de nas primeiras décadas de existência, os Ming terem sido eficazes em manter a ameaça mongol sob controlo, vamos ver que à medida que a Dinastia se vai consolidando, esta questão mantém-se, acabando por ser um fator de instabilidade.

Os Imperadores Hongwu (1368-1398), o primeiro Imperador, e Yongle (1402-1424), foram capazes de conter a ameaça dos nómadas. A sua estratégia para as estepes era bastante agressiva, assente em campanhas militares que penetram no coração das estepes. Estas campanhas eram apoiadas por uma rede de guarnições fronteiriças e entrepostos militares erguidos em pleno território inimigo. Ao abandonarem o norte da China após a queda da Dinastia Yuan, os mongóis criaram na atual Mongólia Interior uma nova capital, onde se reuniu o que restou da força militar da antiga Dinastia. O facto de esta “capital das estepes” se localizar na fronteira, taticamente, coloca os mongóis em vantagem, permitindo-lhe ainda exercer pressão ao Império do Meio.

Inicialmente, a China soube tirar partido das expedições militares. No entanto, devido a ataques por parte de piratas japoneses, no decorrer das décadas de 1370 e 1380, e por revoltas nas províncias do Sul, o poder imperial chinês teve de moderar a sua estratégia de contenção a norte, levando a que o exército chinês se retire para as guarnições fronteiriças. As campanhas em direção ao território mongol, passam a ser então algo raro. Esta postura mais defensiva manteve uma relativa estabilidade na fronteira, em grande parte, porque faltava às chefias chinesas capacidade tática adequada para conter os ataques dos mongóis. No entanto, entre 1387 e 1388, agora com o seu poder consolidado, o Imperador Hongwu regressa à sua estratégia inicial mais agressiva, com a realização de duas campanhas militares vitoriosas.

⁵⁹ Grygiel, J.J. (2006: 129)

Estes sucessos militares no final da década de 1380 deram aos generais chineses um grande prestígio. No entanto, temendo que algum dos seus comandantes lhe usurpasse o trono, o Imperador Hongwu decide purgar as chefias militares, redistribuindo-as pelos vários príncipes da família imperial. Um país com uma extensa fronteira como a China possuía uma estrutura militar descentralizada, onde cada príncipe controlava uma região do Império e a guarnição militar correspondente. Apesar desta tendência de poder centrífuga estar diretamente subordinada à autoridade central do Imperador, reunia, no entanto, as condições ideais para virar os príncipes uns contra os outros. Tal veio a acontecer em 1398, após a morte do Imperador Hongwu, ao estalar uma sangrenta guerra civil na China que culminará, em 1402, com a vitória do Príncipe de Yen, o líder das províncias do Norte. Este, agora coroado como Imperador Yongle, dará um novo impulso à política imperial contra os mongóis.

Este novo impulso é fruto das próprias condições internas que o Imperador Yongle reunia. Tendo em conta que a base do seu poder estava a norte, o novo soberano soube tirar partido das incursões mongóis para com elas aprender as táticas do inimigo. Por sua vez, à semelhança dos Khans mongóis, este Imperador liderava pessoalmente as suas tropas no campo de batalha, o que aumentava a coesão do seu exército, e prevenia a ascensão de generais que poderiam rivalizar consigo.

Apesar de à época a capital chinesa estar localizada em Nanquim (no sul do país), como vimos, a base de apoio do Imperador Yongle localizava-se no norte da China, em redor da região de Pequim. Isto permite ao monarca coordenar de forma mais eficaz o seu foco de ação em direção aos perigos que ameaçavam a fronteira setentrional da China. Só em 1420 é que Pequim se torna oficialmente na capital da Dinastia Ming.

A segurança territorial alcançada conduz o Império a uma estratégia marítima que também caracteriza este reinado. Graças à estabilização da fronteira, o aparelho estatal canalizou recursos para projetar o poder do país para sul da bacia do rio Yangtze, além-fronteiras. Tendo em conta que a sociedade chinesa era maioritariamente agrícola, a atividade económica estava concentrada maioritariamente nas províncias centrais e meridionais, o objetivo da estratégia dos Ming a Norte era para defender a sua fronteira dos ataques mongóis.

A mudança de capital, com o objetivo de melhor se coordenar a contenção dos povos das estepes veio a enfraquecer o próprio Estado⁶⁰. Em primeiro lugar, ao se transferir a capital para mais perto da fronteira, criou-se uma situação de vulnerabilidade no poder estatal, caso ocorressem futuras ofensivas por parte do inimigo. Em segundo lugar, esta decisão veio a limitar o foco do país numa estratégia marítima consistente, demonstrando que os Ming sempre estiveram concentrados no Norte, contribuindo a médio-prazo para o declínio da Dinastia. Em terceiro lugar, visto que a maioria das atividades agrícolas e comerciais estavam localizadas a sul, Pequim estava economicamente dependente das províncias meridionais. Os recursos que entravam na capital eram transportados por um complexo sistema de redes de abastecimento interno, ao longo da bacia do Yangtze, de rotas costeiras e pelo Grande Canal. Para se prevenir que as vias de abastecimento fossem interrompidas, o Império teve de investir recursos

⁶⁰ Grygiel, J. J. (2006: 134)

na proteção destas rotas de proximidade, utilizando uma larga fatia das suas capacidades navais, diminuindo assim o raio de alcance de uma estratégia marítima de sucesso⁶¹.

Em 1424, morre o Imperador Yongle. Tal levou à erosão gradual da estabilidade da fronteira setentrional. A segurança interna alcançada com a estabilização fronteiriça retirou à elite imperial e aos sucessores do falecido Imperador o ímpeto agressivo contra os mongóis. O seguimento da estratégia da Grande Muralha conduziu a uma separação hermética entre duas matrizes civilizacionais distintas. Uma assente nas tradições nomádicas das estepes e outra com pilares na tradição de Confúcio e num profundo sedentarismo agrário. É normal, por isso, que, na segunda metade da década de 1420 e na de 1430, a atividade militar chinesa tenha sido inexistente, permitindo que o poder mongol, disperso, se organizasse e fortalecesse, algo que vem a ser concluído em 1434 e levando à pesada derrota na batalha de Tu-mu. Os Ming veem o seu exército a ser aniquilado, o Imperador Tianshun a ser capturado pelo líder mongol e Pequim a ser saqueada. Na resposta Ming, os mongóis são derrotados e a desunião volta a reinar no seio deste grupo.

A derrota chinesa na batalha de Tu-mu representa um momento de mudança na história geoestratégica da Dinastia Ming. Com o fim das décadas de agressividade do Imperador Yongle nas estepes, a partir de 1449, os Ming optam por uma via mais defensiva, abandonando as fortificações fronteiriças do início da Dinastia acabando por cristalizar na Grande Muralha a primeira linha de defesa do Império a Norte. Esta segunda fase defensiva centrada na Muralha foi a representação máxima da China contra os mongóis e demonstra a inépcia em formular uma estratégia consistente para lidar com os mesmos. Veio a constatar-se que a Grande Muralha nunca foi a solução tática acertada para enfrentar o desafio estratégico que colocados pelos mongóis⁶². Apesar de na segunda metade do século XV e até ao último reinado Ming, se ver que a China continua a aumentar e a fortalecer a Muralha, esta nunca foi verdadeiramente eficaz em conter as invasões dos “bárbaros”. Por sua vez, os elevados custos que tal decisão acarretou devem também ser tidos em conta, pois poderiam ter sido mais bem empregues, por exemplo, para projetar o poder da China a sul e no mundo marítimo asiático.

Aventuras a Sul (I) – os Ming e o Vietname

Com a estabilidade da fronteira setentrional, durante os reinados dos Imperadores Hongwu e Yongle, o Império Ming passa a ter margem de manobra para olhar para dois vetores a sul: o reino de Annam⁶³, no norte do Vietname, e o Mar do Sul da China. Os Ming estavam rodeados de vizinhos hostis. Um melhor controlo desta região iria permitir que o Império do Meio fosse capaz de estender a sua influência e poder em direção ao mundo marítimo asiático, ultrapassando as barreiras naturais do Nanyang⁶⁴, alcançando assim as vias de comunicação do Oceano Índico e da costa oriental africana. A hegemonia chinesa nestas regiões daria ao Império um poder de influência sem igual, protegendo o

⁶¹ *Ibid*

⁶² Grygiel, J. J. (2006: 139)

⁶³ Ou Dai Viet.

⁶⁴ Como os chineses sempre chamaram ao Mar do Sul da China

vale do rio Yangtzé, o seu centro económico, além ser uma porta de entrada marítima para os mercados da Índia, Pérsia e Europa.

Em primeiro lugar, Annam ao ter uma forte tradição militar não tinha uma relação conflituosa apenas com a China. Por sua vez, ao estar localizado no Sueste Asiático, era um território estratégico, sendo um local de passagem de rotas terrestres e marítimas que conectavam a China aos portos do Oceano Índico. Era por aqui que transitavam os principais artigos de luxo, que abasteciam os desejos de consumo das elites chinesas. Assim, se o semear da desordem no Sueste Asiático continuasse, a China ver-se-ia cortada dos fluxos comerciais regionais, o que colocava uma séria ameaça à sua segurança económica.

Sabemos que no cerne cultural vietnamita se encontrava a matriz chinesa, fruto de vários períodos de ocupação pelo seu vizinho do norte⁶⁵, entre 111 a.C. e 1428. Os vietnamitas escreviam recorrendo ao sistema de escrita chinês e baseavam ainda o seu sistema de ensino no estudo dos textos clássicos da China. Por sua vez, enviavam regularmente embaixadas tributárias ao Império⁶⁶. Assim, tendo em conta esta sua hegemonia cultural no Vietname, era normal que a China exercesse uma considerável influência política, validando a coroação de soberanos locais⁶⁷ como parte do papel paternalista desempenhado pelo Imperador⁶⁸. Estavam assim justificadas as sucessivas intervenções da China no Vietname ao longo da história dos dois Estados.

A política externa dos Ming para o Sueste Asiático era o espelho da sua relação com Annam. Entre as décadas de 1370 e 1390, o pequeno reino encontrava-se em guerra com o reino de Champa, o seu vizinho a sul. Como forma de conter este conflito para não se alastrar nos seus domínios, o Imperador Hongwu adota uma estratégia baseada na imparcialidade, agindo enquanto mediador entre os dois territórios que atualmente constituem o atual Vietname. No entanto, a necessidade de abastecimento das guarnições chinesas nas províncias meridionais, por parte de Annam, visto que o exército imperial se encontrava a pacificar estas províncias, obriga este reino a demonstrar publicamente a sua vassalagem ao Império. Por sua vez, motivado pelas várias campanhas nas estepes que referimos anteriormente, em 1373, o Imperador anuncia uma política de não-agressão face aos seus vizinhos⁶⁹.

Esta decisão não se encontrava fundamentada por nenhum princípio estratégico. Simplesmente demonstrava que a China não era capaz de conquistar as regiões a sul da sua fronteira. Por detrás da sua imagem de superioridade política e cultural, a Dinastia Ming não controlava verdadeiramente Annam. Do lado vietnamita, apesar de Annam se ver dentro do sistema tributário chinês, não via a China como o centro da sua conceção do mundo. Aliás, via-a antes como um rival. O próprio Imperador Hongwu estava ciente disso, e era por isso necessário que o seu país procurasse novos aliados que ajudassem a contrabalançar o poder do reino vietnamita. Tentou, sem sucesso, com o reino de Pagan (Birmânia/Myanmar). Vemos por isso, uma relação de carácter ambíguo entre dois

⁶⁵ Mote, F. W. (1999: 611)

⁶⁶ *Ibid*

⁶⁷ Mote, F. W. (1999: 612)

⁶⁸ Kissinger, H. (2015: 33-35)

⁶⁹ Grygiel, J. J. (2006: 140)

Estados, colocando a elite política chinesa em estado de alerta. A “neutralidade” para com o seu vizinho era um produto dos condicionalismos internos da China. Os recursos disponíveis eram em grande parte utilizados a resolver os problemas internos e a questão das estepes, mas, o trono não abandona a ambição de fazer com que a China volte a anexar o reino de Annam. O clima entre ambos acabaria por arrefecer, devido a problemas fronteiriços.

No século XV, o envolvimento chinês em Annam intensifica-se. A partir de 1400, devido a um conflito sucessório no seio da elite vietnamita, a China vê-se obrigada a enviar o exército imperial para restabelecer a ordem e coroar o candidato apoiado pelos chineses. Em 1405, após sucessivos ataques dos vietnamitas, o Imperador Yongle ordena uma invasão em larga escala de Annam, o que resulta na anexação do reino. O Vietname regressa assim a pertencer à China. Os Ming pensavam que por ser o mais sinizado dos reinos do Sueste Asiático, Annam seria mais facilmente reincorporado na China⁷⁰. Contudo, ignoraram a tradição de independência e o espírito combativo do vizinho vietnamita face ao domínio chinês. Neste sentido, vários generais vietnamitas organizaram vários exércitos e inicia-se uma guerra de resistência, assente principalmente em táticas de guerrilha. Vimos que ao longo do seu reinado, o Imperador Yongle volta a estar mais focado na contenção do perigo mongol, acabando por secundarizar a questão vietnamita. Isto leva a que, em 1426, na batalha de Tra Long, o exército chinês sofra uma pesada derrota, na qual, como consequência, faz com que cada vez mais vietnamitas se juntem às forças guerrilheiras. As sucessivas derrotas chinesas continuam e, como consequência, no ano seguinte a China vê-se forçada a retirar as suas tropas de Annam, de tão inoportuna que a situação se tinha tornado.

Apesar de a derrota de Tra Long ter antecedido o desastre de Tu-mu por duas décadas, as consequências geoestratégicas para a Dinastia Ming são as mesmas. O controlo do exército por uma elite burocrática confucionista, que não aderiu a uma política externa assertiva baseada numa retórica expansionista, optou por considerar o que aconteceu em Tra Long como um prenúncio para eventuais futuras aventuras externas. Por sua vez, a ocupação do norte do Vietname por parte da China havia sido um empreendimento dispendioso e, à luz do reacender da ameaça mongol, o Império do Meio teve de escolher em qual das frentes se deveria focar. Assim, como sabemos, o Império do Meio optou por dar prioridade a Norte, visto que as consequências disruptoras para o Estado chinês seriam maiores.

Aventuras a Sul (II) – os Ming e o(s) Mar(es)

Iremos ver que, o falhanço da estratégia da China face à pressão exercida por agentes externos, quer a norte quer a sul, acaba por condicionar a sua projeção de poder e influência por via marítima. Ao herdar as tradições navais das dinastias Song e Yuan, o Imperador Yongle, leva a cabo uma estratégia marítima ambiciosa, que estende a influência do Império para lá do estreito de Malaca, até à costa oriental de África.

⁷⁰ Grygiel, J. J. (2006: 141)

Até meados do século XV, a China Ming apresenta-se como uma potência naval em rápida ascensão, e beneficia da sua inclusão na dinâmica rede comercial marítima asiática. O seu apogeu marítimo ocorre assim durante este período. No entanto, a sua emergência remonta aos séculos XII e XIII. À época, a Dinastia Song estabelece-se como a principal potência marítima asiática, em grande parte graças à instabilidade que se vivia na Ásia Central. Nesta situação, a China estava impedida de aceder às rotas comerciais que a ligavam à Ásia Ocidental e à Europa. Tal obriga o país a direccionar a sua atenção para os mares, sendo a marinha chinesa a força naval por excelência no Oceano Índico. Com a chegada dos mongóis, estes herdaram a marinha Song, utilizando-a em expedições (falhadas) ao Japão e Sueste Asiático. Apesar disto, continuava a ser mais poderosa do que qualquer força naval de um Estado europeu.

Com o advento da Dinastia Ming, a China continua a sua ascensão como potência marítima de renome na Ásia. O novo poder chinês herda uma vasta frota desenvolvida pelos Mongóis, assim como o seu conhecimento técnico. No entanto, herda também as suas preocupações face ao comércio, nomeadamente marítimo. O Imperador Hongwu chega mesmo a proibir qualquer tipo de atividade comercial. Esta aversão ao comércio deve-se à natureza confucionista da elite política chinesa, defensora de um Estado agrário, e ao estar ciente da superioridade cultural chinesa, via o comércio marítimo como um ponto de contacto com culturas que considerava como sendo inferiores.

Apesar desta justificação, o argumento confucionista não é o principal motivo que explica o bloqueio ao comércio externo. Podemos também acrescentar uma lógica de a nova dinastia precisar de consolidar o seu poder territorial, principalmente nas zonas costeiras, onde era mais fraco. O comércio com o exterior tornava as comunidades locais mais influentes, logo menos dependentes do poder central. Verifica-se uma proibição comercial, mas destinava-se apenas à iniciativa privada, mantendo-se um sistema comercial de iniciativa estatal (a iniciativa privada era vista como uma ameaça ao poder do Imperador)⁷¹.

Tendo em conta estas interdições, era de esperar que os valores do comércio decrescessem, mas o oposto aconteceu no século XIV. Em grande parte deveu-se ao aparecimento de comunidades chinesas ultramarinas, no mundo malaio-indonésio, contribuindo para a formação de uma diáspora empreendedora e dinâmica, que a par das taxas de importação e exportação portuárias, se torna numa importante fonte de receita para a máquina estatal. Mesmo num cenário de restrições comerciais, a frota chinesa aumenta no reinado do Imperador Hongwu. Os navios chineses navegavam no Oceano Índico, mas o *verdadeiro* poder marítimo estava limitado à faixa costeira e ao Mar do Sul da China. Tendo em conta este cenário, acabam por ser os mercadores árabes os verdadeiros senhores do mundo marítimo asiático, mesmo tendo em consideração a dimensão da frota chinesa.

É, pois, como sabemos, que no reinado do Imperador Yongle a China alcançou o auge da sua projeção marítima. Entre 1405 e 1433, o Império realizou sete expedições navais, lideradas pelo Almirante Zheng He, que conduziram os navios chineses às costas do Sueste Asiático, Oceano Índico, Golfo Pérsico e da África Oriental. Expandia-se assim a influência da China pelos mares e, em paralelo, nos pontos por onde passavam os navios

⁷¹ Grygiel, J. J. (2006: 144)

do Almirante, criavam-se comunidades ultramarinas que se dedicaram ao comércio. Vemos, por isso que, a China estava num bom caminho para se tornar na potência marítima por excelência, até que, em 1433, decide parar abruptamente as expedições. Para a elite política chinesa, maioritariamente confucionista, as sete expedições de Zheng He eram uma aberração. A justificação está no Confucionismo, que olha com desconfiança para políticas expansionistas⁷². Esta é a justificação ideológica que vetou a China ao isolamento a partir de meados do século XV e até à queda da Dinastia Ming.

Tradicionalmente, diz-se que o Imperador Yongle leva o Império a seguir esta empreitada para encontrar o seu antecessor, que segundo se dizia, havia fugido para outro país, com a finalidade de um dia recuperar o trono que tinha sido seu. No entanto, a explicação mais consensual prende-se com a influência crescente do poder dos eunucos, principalmente de Zheng He. Ao longo da história chinesa, os eunucos sedimentaram-se como um grupo poderoso e influente no seio da governação do Império do Meio, e são vários os momentos em que estes são os verdadeiros governantes da China.

Ambas as explicações assumiam que a China não era uma potência naval emergente. Neste sentido, as sete expedições de Zheng He tinham um carácter de exceção e eram estrategicamente irrelevantes. Na realidade, vimos que as mesmas representaram a fase máxima da expansão marítima chinesa, uma constante que seguia um padrão de vários séculos, seguindo prioridades estratégicas. Estas prioridades refletem a realidade geopolítica subjacente, moldada pela configuração das rotas comerciais. O comércio marítimo sempre foi uma importante fonte de receitas para a economia chinesa e, os períodos de instabilidade política vividos com a tomada do poder pelos Ming e durante a guerra civil que culminou na ascensão do Imperador Yongle, levaram a um lento declínio da segurança das rotas marítimas. A interdição do comércio marítimo e o foco nas questões domésticas durante o reinado do Imperador Hongwu diminuíram a influência chinesa no Mar do Sul da China, zona fundamental para a segurança económica marítima do Império, fazendo com que a pirataria se tornasse numa constante. Por sua vez, o facto de já não existir uma potência hegemónica ordenadora da região, leva a que várias forças procurem preencher o vazio de poder deixado pelo Império, principalmente entre os sultanatos malaio-indonésios, que se digladiavam em sucessivas guerras. Isto também contribuiu para a instabilidade vivida na região.

Partindo deste cenário, as expedições de Zheng He refletiram a necessidade estratégica de a China se voltar a estabelecer como a principal potência regional, ao direccionar novamente a sua atenção para a segurança das rotas marítimas. No decorrer das três primeiras expedições⁷³ os piratas foram expulsos do Estreito de Malaca pela armada imperial, e cria-se uma base naval em Malaca que serve de entreposto comercial. Desconhece-se se este ponto chinês em Malaca também tinha uma guarnição militar, mas é um facto que não se estabeleceram colónias permanentes⁷⁴. A sua estratégia para a região passou por substituir governantes locais por líderes mais subservientes e dispostos a comercializar com os chineses. Isto demonstra bem o pragmatismo chinês ao ser menos dispendioso estabelecerem-se alianças tributárias com os poderes locais, aos quais a

⁷² Grygiel, J. J. (2006: 148-149)

⁷³ 1405-1407, 1407-1409 e 1409-1411.

⁷⁴ Grygiel, J. J. (2006: 148)

China recompensava com privilégios comerciais quando estes cooperavam ou, os castigava militarmente quando o oposto acontecia.

Sabemos que em 1433 terminam as expedições do Almirante Zheng He. Os motivos pelos quais estas acabam são ainda mais misteriosos do que as razões que levaram ao começo deste empreendimento. Uma das explicações mais consensuais, é a de que o poder crescente dos eunucos começou a hostilizar a elite burocrática do Império, pondo-se por isso um fim às viagens⁷⁵.

Existe outra explicação, de cariz cultural, que justifica o fim das viagens pelos mares. Mais uma vez, o Confucionismo surge como justificação que suporta o regresso a uma política isolacionista, abjeta ao uso da força para compelir inimigos e despojada de objetivos expansionistas⁷⁶. Visto que a estratégia marítima do reinado do Imperador Yongle é considerada um desvio à política externa chinesa tradicional, o fim das viagens é um regresso à “normalidade”, fazendo com que a China volte às suas raízes confucionistas. Tendo em conta que o grande foco geoestratégico do país se baseava na contenção das ameaças externas na fronteira setentrional, a normalidade da política externa chinesa apresentou um misto de xenofobia e de superioridade cultural, com base na visão sinocêntrica do mundo. Se seguirmos estes moldes, o argumento cultural olha para este expansionismo marítimo como uma anomalia.

São vários os que, no entanto, acham que a anomalia é o abandono do expansionismo marítimo e o regresso à política da Grande Muralha⁷⁷. A questão é explicar não o porquê do fim das expedições marítimas, mas sim o fim de uma longa trajetória que colocou a China numa posição de relevo na Ásia, antes da entrada dos poderes europeus⁷⁸. Existem por isso duas explicações, ambas Realistas, para o abandono da estratégia marítima. A primeira diz-nos que a China Ming era menos confucionista no seu cerne, do que aquilo que aparentava ser. A elite política imperial estava ciente do cenário geopolítico do Império, e procurou levar a cabo uma estratégia que o acompanhasse.

A segunda explicação complementa uma certa postura mais Realista. O fim do poderio marítimo chinês e o controlo das rotas marítimas foram duas consequências da deterioração da situação geopolítica a Norte. A China não tinha recursos materiais e humanos para suportar esta aventura nos mares enquanto a sua fronteira setentrional era seriamente ameaçada. Vimos que as crises fronteiriças, quer a Norte quer no Vietname, eram grandes consumidoras de recursos e atenção por parte do trono imperial. Isto secundarizava as expedições marítimas. Por sua vez, as várias campanhas do Imperador Yongle nas estepes contra os mongóis tiveram um grande peso no erário imperial. Vimos que a instabilidade fronteiriça e a mudança de capital colocaram o centro decisivo político mais perto dos mongóis, o que limitou a projeção de poder para sul. Por si só, isto demonstra onde esteve sempre o foco geoestratégico da Dinastia Ming⁷⁹.

⁷⁵ *Ibid*

⁷⁶ *Ibid*

⁷⁷ Grygiel, J. J. (2006: 149)

⁷⁸ *Ibid*

⁷⁹ Grygiel, J. J. (2006: 150)

A mudança de capital teve também um impacto direto no poderio naval chinês. A Capital do Norte localizava-se numa zona infértil e como tal, encontrava-se economicamente dependente das províncias do sul. Assim, os fluxos de recursos de sul para norte tornaram-se numa constante, visto que a nova capital estava longe do centro económico do Império. Como forma de tornar o abastecimento de bens para Pequim mais eficiente, na década de 1410 (ainda antes de esta se tornar na capital), a China restaurou o Grande Canal, ao qual se veio a complementar a criação de uma frota fluvial de dimensões consideráveis que garantia o fornecimento ininterrupto de bens para o centro político do Império, substituindo as antigas rotas costeiras⁸⁰.

A reconstrução do Grande Canal veio por isso alterar as prioridades navais da China. A transferência de capital veio por sua vez mobilizar tropas para fora de Nanquim, diminuindo consideravelmente a mão-de-obra destinada às expedições do Almirante Zheng He. No entanto, veio principalmente mudar as principais rotas comerciais a que os chineses recorriam, do mundo marítimo asiático para a China continental, diminuindo assim os incentivos para se manter uma força capaz de projetar poder para além da faixa costeira.

Consequências da (falta de) estratégia dos Ming

A falta de uma estratégia coerente e eficaz capaz de estabilizar a fronteira setentrional do Império Ming fez com que os chineses se retirassem gradualmente do mar. Vimos que a transferência para uma nova capital, numa região remota e empobrecida colocou o centro do poder político dependente dos constantes fluxos de abastecimento originários do centro gravitacional económico a sul – foi reconstruído o Grande Canal e erigiu-se uma frota fluvial. Além do mais, o facto de que em 1427, a China se retirou do Reino de Annam, fez perder um garante estratégico da estabilidade de navegação necessário para empreender as aventuras marítimas da China. Não é por isso de estranhar que em 1433, quando chega ao fim a sétima e última expedição de Zheng He, o poderio naval chinês já se encontrasse em declínio.

Em grande parte, isto deveu-se aos erros de cálculo de uma elite política de tendências isolacionistas e focada em conter as ameaças setentrionais. A partir da segunda metade do século XV, a China não consegue levar a cabo uma estratégia que reflita a sua realidade geopolítica: o norte não era uma região estável; perdeu o controlo das principais rotas comerciais asiáticas; não consegue proteger, como veremos, o seu centro de recursos – tudo isto leva a um declínio gradual da Dinastia Ming, culminando na sua queda, em 1644, dois séculos depois, com a instauração de uma nova dinastia não-Han, a Dinastia Qing, de domínio Manchu, o povo que veio substituir os Mongóis como a principal força de pressão ao Império a norte. Este desajustamento entre a geoestratégia e a geopolítica terá, assim, consequências a curto e longo-prazo.

Existem duas consequências a curto-prazo resultantes deste desajustamento entre a geoestratégia e a geopolítica, derivadas da falta de visão por parte das elites chinesas em conseguirem interpretar o cenário geopolítico envolvente do Império. Tal leva à criação

⁸⁰ Grygiel, J. J. (2006: 150-151)

de vazios de poder (distintos entre si e com protagonistas diferentes, mas prejudiciais à sobrevivência do Estado chinês). A primeira consequência é uma instabilidade crônica na fronteira Norte que dividia o Império, “civilizado”, e as estepes, “bárbaras”.

É um facto que na década de 1440, a China teve vários sucessos militares naquela região. Contudo, representou a chegada da paz para a região. Os mongóis, no decorrer das décadas que se seguiram continuaram os seus ataques ao Império⁸¹, até que em 1570 é firmada a paz entre os dois povos, tendo os chineses recorrido a tratados comerciais para os subjugar. Os mongóis poderão ter sido “domesticados” pela China, mas novos poderes continuaram a vir das estepes, sedentos em ocupar o vazio de poder deixado pelas tribos dos Khans. A tribo jurchen, originária da Manchúria, soube tomar a dianteira e proclamar-se como sucessora do povo dos Khans.

Enquanto se assiste ao enfraquecimento dos mongóis, os jurchens aproveitam para se fortalecer. Como estava ocupado em conter o povo mongol, o Império não dispunha de recursos suficientes para enfrentar em simultâneo outra tribo guerreira. Nesse sentido, soube utilizar a sua superioridade comercial para aliciar os jurchens, mantendo-os afastados das suas fronteiras, mas continuando a orbitar na esfera de influência do Imperador. É já na década de 1570 que sob a liderança de Nurhachi, as várias tribos jurchens⁸² são unificadas e levam a cabo vários ataques ao norte da China. Vão conseguir criar o seu próprio Estado na Manchúria, com a sua própria dinastia, da qual Nurhachi é coroado como soberano. Cria-se então uma força paralela a norte de Pequim, que em 1627, já sob a liderança de Hong Taiji, o sucessor de Nurhachi, invade a Coreia (principal aliado da China) e o Império do Meio.

Mais uma vez a China tenta utilizar as suas riquezas para seduzir o invasor manchu, obtendo apenas um período de paz relativamente curto. Tal não impede que, na década de 1630, as forças de Hong Taiji espalhem o caos nas províncias setentrionais do Império, culminando em 1644, com a deposição do último Imperador Han da China. A estratégia da Grande Muralha a que a China se vetou em meados do século XV havia fracassado.

A segunda consequência a curto-prazo é a retirada da China do mundo marítimo asiático. Esta situação, à semelhança do que aconteceu no norte do Império, vem também criar um vazio de poder, afetando a segurança do Mar do Sul da China e por consequência, das rotas comerciais navegáveis vitais para a sobrevivência económica do Estado chinês. Este vazio irá ser preenchido pelos piratas e contrabandistas japoneses, os Wokou, que acabarão por afastar Pequim das rotas marítimas. Isto coloca uma ameaça à faixa costeira da China⁸³.

Sendo o vale do rio Yangtzé a região mais próspera da China, em 1552, os Wokou, invadem a costa do Zhejiang em busca das suas riquezas, acabando por controlar o delta

⁸¹ Chegaram mesmo a sitiar Pequim, em 1550 (Mote, F. W. [1999: 697])

⁸² É pertinente explicar-se o porquê de inicialmente se chamar “jurchen” ao povo manchu. No século X existem as primeiras denominações em língua chinesa deste povo da Manchúria, tendo sido chamados de *nüzhen* pelos han. Mais tarde, procurou-se anglicizar o termo que denominava este povo nómádico, surgindo assim o *jurchen*, partindo do termo original na língua nativa deste povo. Em 1635, Hong Taiji, o sucessor de Nurhachi, vai rebatizar os jurchen de “manchu”, um termo ancestral que denominava a tribo jurchen de Jianzhou, de onde este caudilho era originário, procurando assim romper com a sinização do nome do seu povo.

⁸³ Grygiel, J. J. (2006: 153)

do rio. Como se sabe, a atenção governativa estava focada em conter os perigos setentrionais, e nesse sentido, as guarnições militares na zona centro-sul encontravam-se mal protegidas e equipadas. Os piratas nipônicos encontraram por isso pouca resistência, chegando inclusive a ameaçar Nanquim. Torna-se assim uma chamada de atenção para a Corte Imperial. Décadas de negligência militar deixaram o centro económico do Império à mercê de outra força invasora. Mas acima de tudo, demonstrou que a China não dispunha uma força naval que tivesse impedido a chegada dos piratas.

Por incrível que pareça, o Império do Meio decidiu levar a cabo a mesma estratégia que utilizou para conter os povos das estepes: fortificar as suas cidades costeiras e criar guarnições. Segundo a lógica da elite política imperial, a adaptação da estratégia da Grande Muralha teria um efeito dissuasor nos Wokou evitando assim novos ataques. A ironia da situação demonstrou que, tal como a norte, a estratégia da Grande Muralha, provava mais uma vez ser ineficaz. Para ser capaz de derrotar os piratas era necessário que a China os expulsasse das suas bases de operações. Mas para isso acontecer, teria de conquistar o arquipélago das ilhas Ryukyu, Taiwan e parte do Japão. Se as expedições de Zheng He tivessem tido um ímpeto expansionista de ocupação de território, a China teria sido capaz de erguer um império marítimo e, possivelmente, o problema dos Wokou teria sido evitado. Seria só na década de 1570 que a ameaça dos piratas se dissiparia. Para tal, em muito contribuiu a canalização de elevadas quantias de recursos para fortificar de forma consistente as zonas metropolitanas de Xangai e Nanquim e para enviar a fina flor do exército imperial para combater esta ameaça⁸⁴.

Além de ter retirado a liberdade de navegação aos Wokou, a chegada dos navegadores portugueses ao Mar do Sul da China teve consequências negativas para o Império. A China estava fragilizada e não era de fazer frente à chegada dos europeus. Assim, quando estes chegaram aos mares que banham a Ásia Oriental, a posição de Pequim era claramente de fraqueza, de tal forma que não os conseguiu deter, acabando por entregar Macau à coroa portuguesa, em 1557.

Esta concessão era para a China uma estratégia de procurar gerir a influência de Portugal na Ásia Oriental, de forma que a sua presença não fosse demasiado disruptiva na ordem regional. Os portugueses só tinham permissão para aceder ao mercado chinês a partir do porto macaense, e esta jogada, permite aos Ming assumirem-se como uma força reguladora, mantendo um certo grau de influência sobre este novo poder.

Ao garantir que fossem os portugueses a conduzir o seu comércio externo, a China dava provas de não ter as condições de o fazer por si só. Com a ameaça dos Wokou, os Ming não dispunham, como vimos, da logística necessária para levar a cabo trocas comerciais com o mundo exterior. A pirataria tornava pouco segura a navegação das embarcações chinesas. A alternativa passou pela revitalização da frota naval chinesa, para manter as relações comerciais com o Japão e o Sueste Asiático. Teria então de ser criada uma nova estratégia marítima, reconstruir a sua frota de alto mar e recuperar o controlo do mundo marítimo asiático, que já estava sob domínio português. As concessões comerciais da China a Portugal vieram, pois, acelerar ainda mais o declínio naval dos Ming.

⁸⁴ Grygiel, J. J. (2006: 154)

O caso da presença portuguesa na China demonstra a posição que os europeus passam a ter na Ásia. Negociava-se principalmente a seda chinesa. Com isto, Macau torna-se no principal entreposto comercial da região, e os lucros resultantes das trocas comerciais aprofundaram ainda mais as relações entre a Ásia e a Europa. Atraídos pelos lucros elevados, outros poderes europeus, nomeadamente a Espanha e os Países Baixos, seguiram o exemplo português, e começaram também a penetrar no mundo marítimo asiático, ao ponto de substituírem a posição de Lisboa no Mar do Sul da China⁸⁵, tornando-se nos principais atores regionais.

Com a viragem para o século XVII, o mundo marítimo asiático assiste a uma luta de poder entre os Países Baixos, ansiosos por terem mais protagonismo na cena mundial, e Portugal, pioneiro do colonialismo europeu, agora sob domínio espanhol. Nas primeiras décadas deste século, foram frequentes os ataques de navios holandeses a embarcações portuguesas e à costa chinesa, até que em 1622, estes atacam Macau. Fixam-se, pois, em Taiwan⁸⁶, apesar de não terem ocupado a totalidade da ilha. Isto, criou uma força de pressão permanente às forças portuguesas e espanholas, nas Filipinas⁸⁷.

No meio desta luta de poder, a China não desempenhou nenhum papel. Envolto na contenção do crescente poder manchu, na sua fronteira norte, o estado imperial Ming não colocou qualquer entrave à chegada dos europeus à sua costa. A China deixara há muito de ter uma abordagem geostratégica marítima, sendo que as lutas regionais pela hegemonia marítima, eram vistas como algo dos europeus, no qual o Império do Meio era o prémio cobiçado⁸⁸.

A ausência de Pequim na corrida à hegemonia no Mar do Sul da China e no Sueste Asiático é gritante, principalmente se tivermos em consideração o seu desenvolvimento tecnológico. No século XVII, a China possuía uma capacidade tecnológica paritária, se não mesmo superior, em comparação com os Estados europeus mais desenvolvidos. A conquista de cidades portuárias por Portugal e os Países Baixos foi na maioria das vezes seguida por uma elevada resistência por partes das populações locais. Inclusive, apesar do declínio da sua capacidade naval, o Império do Meio infligiu várias baixas às embarcações portuguesas. Se a China quisesse, poderia ter tido a força necessário para impedir a criação dos impérios ultramarinos europeus na sua vizinhança. No entanto, como bem sabemos, nunca esteve em cima da mesa para a Corte Ming, o refortalecimento da sua marinha⁸⁹.

Defende-se que não existe nenhuma relação entre o controlo das principais vias de navegação marítimas pelos europeus e o declínio e queda da Dinastia Ming. A China não apostou numa estratégia marítima expansionista, deixando-a isolada às influências externas. Este isolamento tornou-a ainda mais vulnerável a eventuais disrupções no

⁸⁵ O facto de que, entre 1580 e 1640, Portugal viu a sua soberania a ser dominada pela Espanha, contribuiu para que tivesse sido relativamente fácil para os espanhóis e os holandeses tomarem a dianteira do comércio asiático.

⁸⁶ À época chamada de Formosa.

⁸⁷ Ao mesmo tempo que disputavam com Portugal a hegemonia no Mar do Sul da China, os holandeses travavam também vários confrontos com Espanha, quer em casa (visto que, tal como Portugal, eram parte do Império Europeu da Casa de Habsburgo, e lutavam pela sua independência), quer no ultramar.

⁸⁸ Grygiel, J.J. (2006: 157)

⁸⁹ Grygiel, J.J. (2006: 158)

comércio marítimo, criadas propositadamente pelos europeus. O peso do comércio externo chinês era residual no todo económico de Pequim. Tendo em conta este facto, conclui-se que a queda da Dinastia não se deveu a fatores externos, mas sim internos.

Na realidade, a China foi severamente afetada pelo controlo europeu das principais vias de navegação asiáticas. Em primeiro lugar, apesar de a China ter sido capaz de preservar a sua integridade territorial, com exceção de Macau, não significou que continuasse a ter um papel ativo na região. A hegemonia marítima dos europeus na Ásia era sustentada pelo controlo de um leque de cidades portuárias, localizadas em pontos estratégicos, a partir dos quais a Europa direcionava o seu poder. Eram quatro os portos que permitiram o controlo do mundo marítimo asiático pelos países europeus: Ormuz (na entrada do Golfo Pérsico), Goa (controlava o acesso à Rota do Índico), Malaca (eixo de ligação entre o Mar do Sul da China e o Oceano Índico) e Macau (permitia o controlo das rotas que transitavam nos Mares do Sul da China e da China Oriental, além de ser a porta de entrada para o mercado chinês).

Em segundo lugar, a falta de poder naval e a ausência de um controlo das principais vias de navegação asiáticas por parte da China teve um impacto negativo no destino da Dinastia. A chegada dos europeus à Ásia veio permitir a gestão das relações comerciais entre os Estados asiáticos, visto que utilizavam os seus navios para negociar produtos asiáticos entre os vários Estados da região. Isto dá-lhes uma considerável influência política na região, que se manifesta direta (ao conseguirem ditar os termos das trocas comerciais) e indiretamente.

A influência indireta tinha por base a forte exposição da economia chinesa às flutuações comerciais e aos mercados externos. Na sequência do colapso do comércio de prata (principalmente porque a sua produção não foi proporcional ao aumento da procura pela China), a balança de pagamentos dos Ming foi altamente afetada. A isto juntam-se ainda as disputas entre os europeus, bloqueando assim o acesso do Império aos mercados regionais. Como tal, o falhanço em levar a cabo uma estratégia marítima assertiva a partir da segunda metade do século XV, torna impossível para a China reavivar o legado de Zheng He ou de criar uma verdadeira força naval que ressitia aos novos “senhores da Ásia”.

Em suma, a abordagem geoestratégica dos Ming teve sucesso em expandir a influência da China na Ásia quando Pequim conseguiu proteger as suas fronteiras e controlar as principais vias de navegação. Vimos que o declínio desta dinastia começou quando Pequim adotou uma estratégia focada meramente em preservar as suas fronteiras continentais, não acompanhando as mudanças que afetaram o cenário geopolítico regional. Ao direcionar a sua atenção para a instabilidade que nunca soube resolver na sua fronteira norte e incapaz de manter a sua influência no mundo marítimo asiático, os séculos XVI e XVII presenciaram o declínio gradual do Império do Meio culminando na queda da Dinastia em 1644. A grande potência asiática manteve a sua soberania regional, mas viu o seu poder a ser limitado.

Nesse sentido, durante o período de vida da Dinastia Ming foi a mudança do seu foco geoestratégico que condicionou o seu destino. Os sucessores do Imperador Yongle abandonaram uma política externa assertiva contra a ameaça mongol que podia ter estabilizado a fronteira setentrional da China. Em paralelo leva a que Pequim deixe de conseguir manter a sua influência no mundo marítimo asiático. A inabilidade dos últimos

imperadores Ming em salvaguardar as suas fronteiras continentais (em muito contribuiu a transferência de capital de Nanquim para Pequim) distraiu os chineses de concentrarem a sua atenção no mar, fazendo com que a China fraqueje na sua posição de hegemonia regional.

Os burocratas chineses ao ordenarem o mundo de acordo com os moldes sinocêntricos basearam esta esquematização tendo em conta uma homogeneização dos outros países, que agruparam por critérios de distanciamento face ao Império. Com isto, os chineses dos séculos XV a XVII não foram capazes de adaptar as suas interações com o “estrangeiro”, visto que os recém-chegados europeus eram diferentes dos reinos asiáticos com os quais a China estava habituada a lidar. Esta falta de compreensão e capacidade de adaptação por parte do poder central era o resultado da falta de uma boa observação e compreensão das mudanças geopolíticas que estavam em curso o que, como bem sabemos, levou ao fim da Dinastia Ming.

Desde o tempo em que esta dinastia controlava a China, e ao se chegar aos dias de hoje, vemos que o espaço no qual o antigo Império tinha as suas vivências deixou de poder ser ordenado consoante critérios de observação assentes em dados imutáveis, sendo as várias peças que o compõem mais heterogêneas que nunca. Contudo, no mesmo, iremos também poder ver que certos ordenamentos espaciais vão ser feitos, não apenas por Pequim, mas também por outros atores. Isto mostra que, à semelhança do que ocorria nos séculos XVI e XVII, a China já não se encontra sozinha, num espaço que considerava como sendo apenas seu. Precisa assim de saber gerir as suas relações de forma a não cometer o mesmo erro que os seus antepassados.

Capítulo III: Contextualização Geopolítica

O mundo do século XXI é diferente do dos séculos XV e XVI. As novidades liberais dos séculos XVIII e XIX conduziram às teorias de autodeterminação dos povos, culminando com o fim do colonialismo europeu após a Segunda Guerra Mundial. Com o desenrolar do século XX, assistimos em África e na Ásia ao hastear das bandeiras de novos países que, gradualmente, vão substituindo as bandeiras britânica, francesa, portuguesa, espanhola, belga e holandesa. O mundo tornou-se num lugar diferente. A chegada da globalização aproximou regiões, esbatendo os limites de zonas do globo bem demarcadas e das suas conceções.

Esta é a principal diferença entre a realidade dos séculos XV e XVI e a contemporânea na qual vivemos. De um ponto de vista clássico, em muito derivado da divisão de países e regiões por académicos das sociedades de geografia europeias e líderes políticos nas grandes conferências entre os Estados europeus, os filhos por excelência do Imperialismo de Poltrona da segunda metade do século XIX, o maior continente do mundo é dividido em cinco áreas, ou cinco Ásias: Oriental (o dito “Extremo Oriente”), do Sul, de Sueste, Central e Ocidental (os chamados “Próximo Oriente” ou “Médio Oriente”). Estes termos ainda hoje são usados quando se estuda a geografia deste continente. Apesar de os mesmos já não serem os mais atuais, continuam a ser os “mais apropriados” para nos referirmos às várias partes do maior continente do globo. Para se dividirem estes espaços, partiu-se da premissa de maximizar as diferenças externas e minimizar as diferenças internas entre os vários países que constituem o continente. Esta noção de “Ásias da Ásia” leva, por sua vez, a que se considere este continente como algo homogéneo e imutável⁹⁰. Olhem também para a premissa apresentada. Duas questões surgem se olharmos para o mapa da Ásia e o dividirmos pelas cinco Ásias apresentadas tendo em conta aquilo que sabemos sobre o maior continente do mundo e os seus povos: Onde se insere a Rússia? Ao maximizarmos as diferenças externas, não estaremos a colocar as Ásias Central e Ocidental num macroespaço que engloba também o Norte de África, indo até Marrocos?⁹¹ Se tivermos em conta estas duas perguntas numa delimitação rigorosa da Ásia, este continente verá a sua superfície ser reduzida, tendo apenas três Ásias dentro de si, pois a Rússia e as Ásias Ocidental e Central seriam considerados como sendo espaços de transição⁹². Mas estas são questões que deixaremos para os geógrafos responderem. Como o título deste capítulo diz, o que nos interessa é a realidade geopolítica.

Geopoliticamente falando, é mais difícil dividir a Ásia. Vimos anteriormente que o conceito de geopolítica se prende ao fator humano da geografia, em muito influenciado pela alocação de centros de recurso e das ligações. Ao contrário da geografia, o ritmo de mudança da realidade geopolítica é mais rápido, influenciado não só por fatores naturais,

⁹⁰ Weightman, B. (2011: 5-6)

⁹¹ A lógica desta segunda questão baseia-se que existe um elemento agregador em todos estes países, que é o facto de que (quase) todos os países deste espaço terem populações maioritariamente muçulmanas.

⁹² Apesar de nunca se ter considerado como pertencendo verdadeiramente europeia, o centro da Rússia está localizado a oeste dos montes Urais, onde classicamente se delimita a Europa a este.

mas também humanos. Como tal, se olharmos para este continente recorrendo a uma visão geopolítica, duas zonas têm grande relevo: a Ásia Ocidental e o Indo-Pacífico.

O conceito de Indo-Pacífico

O Indo-Pacífico é um termo relativamente recente utilizado para delimitar o macroespaço no qual a China geopoliticamente se insere. Como percebemos, este conceito resulta da junção de Índico e Pacífico, os dois oceanos que banham o continente asiático e vai nesse sentido, referir a faixa costeira que os mesmos percorrem. Mas antes de tentarmos definir onde começa e acaba o Indo-Pacífico, temos de entender como surge este conceito operativo da geopolítica atual.

O Indo-Pacífico aparece em substituição do conceito de Ásia-Pacífico, que nasce com o fim da Segunda Guerra Mundial e que com o advento da Guerra Fria, passa a assumir um grande papel no pensamento geoestratégico. Foram os estrategas norte-americanos que desenvolveram o termo de «Ásia-Pacífico» para delimitar o seu espaço de ação nas Ásias Oriental, de Sueste e na margem esquerda do Oceano Pacífico (onde se inclui o continente oceânico), refletindo as ligações de Washington à região, no pós-guerra. Com isto, os Estados Unidos pretendiam manter-se estrategicamente envolvidos nesta zona do globo mostrando ainda que se afirmavam como uma “nação do Pacífico”, ideia que transita para o século XXI, e defendida pelo antigo Presidente Barack Obama:

*Early in my presidency, I decided that the United States, as a Pacific nation, would rebalance our foreign policy and play a larger and long-term role in the Asia Pacific.*⁹³

Do ponto de vista estratégico, a «Ásia-Pacífico» demonstrou que os Estados Unidos tinham uma faceta insular direcionada à Ásia onde tinham interesses geopolíticos. Por sua vez, a partir da década de 1970, este conceito serve de elo de ligação com as economias emergentes da região. Para países como o Japão, Coreia do Sul, Tailândia e Filipinas, era uma fonte de segurança saber que as forças norte-americanas, após o fim da Guerra, continuavam a zelar pela sua proteção face à ameaça comunista. Até mesmo, após a sua aproximação com Washington, para a República Popular da China este termo era aceitável, no sentido em que, mostrava que a influência dos EUA era útil para contrabalançar a influência da União Soviética⁹⁴, o grande rival dos norte-americanos e dos chineses.

A partir da década de 1970, tem início a ascensão económica das economias asiáticas. Começou com o Japão (ainda na década de 1960), ao qual se seguiram a Coreia do Sul, Taiwan, Singapura, e já mais tarde, na década de 1990, a China. De forma a

⁹³ Shambaugh, D. (2021: 62)

⁹⁴ Medcalf, Rory. “Goodbye Asia-Pacific. But why the sudden buzz over Indo-Pacific”. *South China Morning Post*, 31 de dezembro de 2017. <https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2126210/goodbye-asia-pacific-why-sudden-buzz-over-indo-pacific> [consultado a 29 de dezembro de 2020]

alimentar a modernização económica dos tigres e do dragão asiáticos, a importação de petróleo era algo essencial, pois estes eram países pobres em matérias energéticas. Estes tornam-se, portanto, altamente dependentes da importação de combustíveis fósseis originários da Ásia Ocidental e de África que, para chegar aos países de destino circulavam através do Oceano Índico. Acontece assim o primeiro momento no qual as fronteiras entre os oceanos Índico e Pacífico são mais permeáveis, contribuindo para o seu esbatimento. Além disso, mostrava que a mudança do centro gravitacional da geopolítica mundial do Ocidente para a Ásia já estava em andamento.

Com a mudança de século, a Índia começa o seu *take-off* económico, o que devido à grande escala do seu mercado interno, dá início a um caminho de descoberta do seu papel na Ásia e no mundo. Procura então tornar-se mais interventiva ao passar a relacionar-se mais com os seus vizinhos do Sueste Asiático. Nesse sentido, lança em 1991 a sua *Look East Policy*, que em muito contribuiu para relançar a relação histórica da Índia com o Sueste Asiático⁹⁵ e interligando, assim, os dois Oceanos. Esta ação geoestratégica de Nova Deli assentou por isso em estabelecer relações económicas e comerciais e, em paralelo, o reforço da cooperação securitária. A partir da década de 1990, a Índia procura então contrabalançar a influência crescente que Pequim começa a ter na região. Em 2014, o governo do Primeiro-Ministro Narendra Modi vai mais além, ao reforçar os laços entre Nova Deli e os seus vizinhos a Sudeste, dando um novo enfoque à *Look East Policy*, rebatizando-a, assim, de *Act East Policy*. Esta alteração não pretende ser, aos olhos da capital indiana, uma mera operação de cosmética. Com a *Act East Policy* a Índia de Modi aposta numa abordagem mais interpessoal⁹⁶ e numa maior interconectividade regional, ao ambicionar ter um papel mais ativo na região.

Uma das razões pela qual a República Indiana decide ser mais interventiva, prende-se com a entrada da marinha chinesa no Oceano Índico. A partir de 2009, a PLAN intensifica a circulação das suas embarcações no Oceano Índico ao participar em operações de combate à pirataria. Marca assim o regresso, a estas águas, de uma frota chinesa em mais de 600 anos. Tal altera o quadro da arquitetura de segurança regional. Com isto, é provável que, na sequência desde momento outros atores regionais comecem a preocupar-se a sério com a possibilidade de a China se tornar mais assertiva no mundo marítimo asiático.

Um desses atores é o Japão. Apesar de ser um dos principais aliados dos Estados Unidos, Tóquio tem os seus próprios interesses geoestratégicos nesta zona. É uma das principais fontes de investimento direto estrangeiro no Sueste Asiático⁹⁷ e em África, principalmente nos campos das infraestruturas⁹⁸. É assim que em 2016, o então Primeiro-Ministro nipónico Shinzo Abe, em Nairobi, anuncia o conceito que vai fazer dar uma volta de 180° na conceção geoestratégica que temos regionalmente: “Free and Open Indo-Pacific”. Nasce “oficialmente” o Indo-Pacífico.

⁹⁵ Até ao século X, quando a Dinastia Song aumenta a presença chinesa no mundo marítimo asiático, eram principalmente os mercadores indianos e os monges budistas que se aventuravam pela região (Shambaugh, D. [2021: 108])

⁹⁶ Bishoyi, S. (2006: 91)

⁹⁷ Emmerson, D. (2020: 74)

⁹⁸ Shambaugh, D. (2021: 172)

Apesar de 2016 ser o ano do “nascimento” do Indo-Pacífico, esta ideia de confluência de dois oceanos já tinha anteriormente sido apresentada também por Shinzo Abe, curiosamente no parlamento indiano, em 2007:

*The Pacific and the Indian Oceans are now bringing about a dynamic coupling as seas of freedom and of prosperity. A "broader Asia" that broke away geographical boundaries is now beginning to take on a distinct form.*⁹⁹

Mas quais são as peças que formam o conceito de Indo-Pacífico? Em primeiro lugar, existe uma dimensão económica, explicada pelo transporte de recursos energéticos para os Estados da Ásia Oriental. Por sua vez, existe também uma dimensão securitária, bem representada pela Iniciativa de Proliferação Securitária, impulsionada por Washington, que se foca na contenção da proliferação de armas de destruição maciça, e que se debruça por regiões tão díspares entre a Ásia Ocidental e a Ásia Oriental.¹⁰⁰

No entanto, foi o fator China que impulsionou a cunhagem do termo de “Indo-Pacífico”. Apesar de em 2009, as embarcações da PLAN terem navegado pela primeira vez no Oceano Índico, ainda antes, Pequim começou a dar mostras de querer levar a cabo uma política externa mais ativa em águas asiática, ao implementar uma estratégia assente num “Colar de Pérolas”. Este termo nasce nos Estados Unidos em 2004, tornando-se um conceito geopolítico operativo do Departamento da Defesa em 2005. Tal pretende aludir para a existência de uma rede de entrepostos e relações comerciais e militares chinesas que se relacionam através das vias de comunicação marítimas ao longo de regiões estratégicas numa extensa área geográfica que envolve os oceanos Índico e Pacífico. Neste sentido, zonas como os Estreitos de Ormuz e Lombok, e países como o Sri Lanka ou o Paquistão são zonas centrais neste quadro.

A *Belt and Road Initiative* pode ser considerada como uma formalização da estratégia do “Colar de Pérolas”, visto que o investimento e planeamento de Pequim em infraestruturas portuárias ao longo dos Oceanos Índico e Pacífico aumentou dramaticamente na década passada. Tal tem vindo a preocupar alguns dos principais atores regionais, nomeadamente a Índia e o Japão, que como sabemos, são os defensores da ideia do Indo-Pacífico. Para Nova Deli, o sistema de ligações marítimas que a China começou a planificar e desenvolver a partir de 2013 é uma séria ameaça à sua projeção de poder e à sua segurança interna¹⁰¹. A contribuir para esta ideia junta-se também a

⁹⁹ Abe, Shinzo. “Confluence of the Two Seas”. Discurso, Nova Déli, 22 de agosto, 2007. *Ministério dos Negócios Estrangeiros do Japão*. <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html> [consultado a 19 de agosto de 2019]

¹⁰⁰ Kuo, Mercy A. “The Origin of ‘Indo-Pacific’ as Geopolitical Construct – Insights from Gurpreet Khurana”. Entrevista a Gurpreet Khurana. *The Diplomat*, 25 de janeiro de 2018. <https://thediplomat.com/2018/01/the-origin-of-indo-pacific-as-geopolitical-construct/> [consultado a 15 de junho de 2020]

¹⁰¹ Lingana, Girish. “China’s Myanmar Kyaukpyu Port sits uncomfortably close to the Indian Nuclear submarine base.” *Frontier India*, 24 de dezembro de 2022. <https://frontierindia.com/chinas-myanmar-kyaukpyu-port-sits-uncomfortably-close-to-the-indian-nuclear-submarine-base/> [consultado a 4 de julho de 2023]

relação de amizade entre a China e o Paquistão, o rival histórico da Índia. Mais ainda, o investimento chinês no porto de Gwadar abre a possibilidade de Pequim criar aí uma base da PLAN, o que colocaria embarcações chinesas em permanência às portas do gigante da Ásia do Sul. Tais receios de portos comerciais passarem a ter fins militares implícitos abrange também, além de Gwadar, outros portos próximos da costa indiana, como Hambantota, no Sri Lanka, e Kyaukpyu, no Myanmar.

Juntando-se ao Japão, Nova Deli rapidamente adotou o conceito de Indo-Pacífico no seu discurso geoestratégico. É uma oportunidade de a Índia poder mostrar as suas capacidades navais de forma a tentar moderar o comportamento da China¹⁰². Também os Estados Unidos adotaram este novo conceito operativo no seu discurso, em substituição de «Ásia-Pacífico», inadequado a estes novos tempos, além de ser uma marca da Guerra Fria. Em primeiro lugar, o facto de Pequim ter começado a expandir as suas atividades navais para ocidente, levantou a questão de que, a nível militar, a República Popular da China, poderia ou não se tornar num novo ator militar na Ásia Ocidental, pondo em causa a posição de Washington nesta região. Em segundo lugar, era crucial incorporar a Índia na nova conceção de arquitetura regional existindo o desejo por parte dos Estados Unidos de a República da Índia se tornar também num garante securitário regional ainda mais próximo do Ocidente. Além disso, neste cenário de novos atores asiáticos, era fundamental que os Estados Unidos continuassem a ter a relevância asiática que mantinham desde o fim da Segunda Guerra Mundial. Assim, apesar de o Indo-Pacífico enquanto conceito ter também uma dimensão geoeconómica, a Administração Trump opta apenas por o associar à sua dimensão securitária.

O Indo-Pacífico é uma esfera de influência criado como forma de teorizar uma crescente ligação entre os oceanos Pacífico e Índico. Assim, o conceito assume uma perspetiva realista da geopolítica, na medida em que os vários atores presentes ao fazerem uso do mesmo, têm os seus próprios objetivos. Sabemos que, para os Estados Unidos, é uma ferramenta que os ajuda a manter-se relevantes no mundo marítimo asiático, de forma a conter a ascensão chinesa. Tal ajuda a Índia a voltar a ter relevância regional a leste do estreito de Malaca, e o Japão no Oceano Índico.

Partindo do princípio de que o Indo-Pacífico é um conceito operativo da nova arquitetura regional asiática, este é utilizado numa macrorregião que começa lentamente a formar-se. Torna-se por isso pertinente conhecerem-se, em primeiro lugar, as suas delimitações.

Tendo em conta o que vimos nas linhas anteriores, podemos considerar o Indo-Pacífico como uma expansão do Ásia-Pacífico. Este segundo conceito, que como sabemos já está datado, delimita geograficamente a Ásia Oriental, o Sueste Asiático e a faixa ocidental do Oceano Pacífico¹⁰³. Como se viu, a lógica é a de mostrar que Washington se mantém empenhada em fazer valer os seus interesses asiáticos, realçando também o compromisso em cumprir os tratados e acordos de defesa e cooperação (principalmente militar) com os seus parceiros e aliados asiáticos, como as Filipinas, o

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ Medcalf, R. (2020: 71-72)

Japão, a Coreia do Sul e a Tailândia¹⁰⁴. Como também mencionámos anteriormente, agora com o Indo-Pacífico, a geopolítica e a geoestratégia tentam delimitar esta macrorregião que tem vindo a surgir gradualmente. Nesse sentido, consideramos o Indo-Pacífico uma expansão do Ásia-Pacífico. Mas não é apenas uma expansão geográfica a oeste, com a procura de incluir a Índia na arquitetura regional asiática para o século XXI. É, em larga medida, também uma expansão para leste, em direção à costa oeste dos Estados Unidos. Tal raciocínio insere-se no facto de que nos últimos anos se formaram novos pactos securitários, com o objetivo de conter a ascensão meteórica da China e mostrar que os Estados Unidos continuam envolvidos na região. De maior relevo, temos de destacar o Quad, usualmente utilizado para designar o Diálogo de Segurança Quadrilateral (*Quadrilateral Security Dialogue*), criado na primeira década deste século e reavivado em 2017, que junta os Estados Unidos, o Japão, a Índia e a Austrália num “Arco Asiático de Democracia”, como lhe chamou Shinzo Abe. Tem por isso uma lógica de promoção dos valores e princípios liberais e democráticos patentes num “Indo-Pacífico livre”. O outro pacto a que nos referimos é o AUKUS, no qual, em 2021, a Austrália, o Reino Unido e os Estados Unidos, formalizaram o compromisso em aumentar a colaboração militar, tecnológica e de partilha de *intelligence*, incluindo também o fornecimento de submarinos de propulsão nuclear a Canberra.

A oeste, a delimitação do Indo-Pacífico não é consensual, mas é comum dizer-se que este espaço tem a sua fronteira ocidental na costa oriental africana, no estreito de Babel-Mandeb, onde tem início o Mar Vermelho, e no estreito de Ormuz, onde acaba o Golfo de Omã e começa o Golfo Pérsico. Sabemos que não são elementos físicos que delimitam o Indo-Pacífico, prendendo-se por isso, a ocidente, nos pontos de partida dos fluxos que rumam aos portos da Ásia Oriental. Esta particularidade demonstra que o Indo-Pacífico é um produto da globalização, na medida em que, cada vez mais, noções clássicas, como o espaço, são esbatidas (mas nunca completamente apagadas) em prol de novas noções espaço-temporais, dos quais os fluxos, são um dos seus grandes indicadores.

Três zonas distintas

Apesar de o Indo-Pacífico ser analisado como uma macrorregião, contempla três zonas internas distintas entre si, mas que se agregam neste conceito operativo através de dois pontos em comum: os fluxos (de recursos energéticos, comerciais, de capitais, entre outros...) e o fator China. Estas três zonas são então o Mar da Ásia Oriental, o Mar do Sul da China e o Oceano Índico. Apesar de cada uma ter as suas próprias dinâmicas, todas se relacionam e dão coesão ao Indo-Pacífico pois direcionam as suas atenções e recursos face à China, mas com níveis diferentes – o Mar da China Oriental e o Mar do Sul da China, encontram-se equiparados, vindo o Oceano Índico um pouco depois. É por isso pertinente nos debruçarmos um pouco sobre cada uma destas três zonas que compõem o Indo-Pacífico. No entanto, excluimos uma quarta zona, que nos parece periférica.

¹⁰⁴ A saber, por ordem cronológica: 1951 – Tratado de Defesa Mútua (entre os Estados Unidos e as Filipinas) e Tratado de Segurança (entre os Estados Unidos e o Japão); 1953 – Tratado de Defesa Mútuo (entre os Estados Unidos e a Coreia do Sul); 1954 – Organização do Tratado do Sueste Asiático (SEATO – entre os Estados Unidos e vários países do Sueste Asiático, de entre os quais a Tailândia); 1962 – Acordo Rusk-Thanat (entre os Estados Unidos e a Tailândia).

Corresponde então às águas do Oceano Pacífico, dividido por sua vez numa faixa ocidental e outra oriental, centradas geopoliticamente nos arquipélagos das Ilhas Marianas e do Havai, respetivamente. É aqui que principalmente, a par das bases que tem em territórios aliados na Ásia Oriental e no Sueste Asiático, Washington mantém a sua afirmação de que é uma nação do Oceano Pacífico, ao centrar na ilha de Guam, e no arquipélago havaiano, forças militares importantes que defendem os interesses norte-americanos nesta macrorregião – é em Honolulu que se localiza o quartel-general do USINDOPACOM (*United States Indo-Pacific Command*), o centro de comando militar norte-americano responsável pela vertente Oriental do Indo-Pacífico.

1. Mar da China Oriental

Como sabemos, a grande maioria do comércio à escala global é transportada por via marítima¹⁰⁵. Sendo a China maioritariamente uma economia de exportação¹⁰⁶, é no Mar da China Oriental que as trocas comerciais ocupam uma posição importante para Pequim. Possui a maior frota mercantil do globo, e alguns dos principais portos do mundo encontram-se localizados na sua faixa costeira¹⁰⁷. Partindo deste cenário, é crucial então para Pequim que as rotas marítimas que passam por estas águas se mantenham seguras.

Aos olhos da República Popular da China, a sua vizinhança não contribui para uma boa relação com os países que se inserem nesta região. Se as embarcações chinesas navegarem para leste e sudeste, entram em águas territoriais do Japão e das Filipinas, respetivamente. Na lente chinesa, este “arco” de arquipélagos, aos quais podemos juntar também Taiwan, forma uma primeira faixa de ilhas, todas elas aliadas de Washington¹⁰⁸. Assim, a China vê-se cercada por poderes navais externos, com os quais tem relações adversas, e que, na eventualidade de deflagração de um conflito, facilmente a bloqueariam das ligações marítimas que conectam Pequim ao restante mundo marítimo e, aos seus principais fornecedores de recursos. Isto vem por sua vez ameaçar a estabilidade da hegemonia política do Partido Comunista.

Excluindo Taiwan, é com o Japão que a China tem uma relação mais tensa. Apesar de este ser um aliado estratégico dos Estados Unidos na região, ao acolher várias bases militares em localizações estratégicas, Tóquio e Pequim, têm um longo historial de disputas pelo domínio da Manchúria e da Península Coreana, além de que ambos os países reivindicam a soberania do arquipélago das ilhas Senkaku, ou Diaoyu, como lhes chama a China. Nos anos finais do consulado de Hu Jintao assistiu-se a um desenrolar de

¹⁰⁵ Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE). “Ocean Shipping and Shipbuilding”, OCDE, 2024. <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/> [consultado a 28 de março de 2023]

¹⁰⁶ Observatory of Economic Complexity (OEC). “China (CHN) – Exports, Imports and Trade Partners”, OEC, dezembro de 2023. <https://oec.world/en/profile/country/chn#latest-data> [consultado a 28 de março de 2024]

¹⁰⁷ Em 2021, dos 10 portos com mais volume, 7 eram chineses, sendo eles por ordem decrescente de volume: Xangai, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen, Guangzhou, Qingdao, Hong Kong e Tianjin e Hong Kong. (World Shipping Council. “The Top 50 Containers Ports”. World Shipping Council, 2021. <https://www.worldshipping.org/top-50-ports> [consultado a 28 de março de 2024])

¹⁰⁸ No entanto, durante a presidência de Rodrigo Duterte nas Filipinas (2016-2022) existe um afastamento das Filipinas face aos Estados Unidos, aproximando-se em contrapartida de Pequim.

negociações bilaterais entre os dois países, de forma a normalizar a navegação de embarcações neste arquipélago em disputa, e a criação de um canal de comunicação tendo em vista uma maior partilha de informação entre as respetivas forças militares, numa lógica de *confidence-building*. Contudo, no início da década de 2010, dá-se um arrefecimento das negociações e um certo distanciamento na relação entre ambos. Tal se deveu, à tomada de uma posição mais assertiva de Pequim nos seus assuntos internacionais, que se intensificou com a chegada de Xi Jinping ao poder, ao adotar uma retórica mais nacionalista. À semelhança do que se passa nas reivindicações pela soberania das ilhas do Mar do Sul da China, Pequim serve-se do argumento histórico de que as ilhas Senkaku são uma parte “inerente do território”, tendo sido secretamente ocupadas pelo Japão, no final do século XIX¹⁰⁹. No entanto, este também tem a sua quota-parte de responsabilidade neste arrefecimento de relações, visto que o então Primeiro-Ministro Shinzo Abe decidiu visitar o controverso Santuário de Yasukuni, onde são lembrados aqueles que pereceram ao serviço do Japão, incluindo os militares da Segunda Guerra Sino-Japonesa e da Guerra do Pacífico, muitos deles considerados criminosos de guerra.

Se recuarmos no tempo, o último conflito que colocou a China em confronto direto com o mundo ocidental (incluindo o Japão) foi a Guerra da Coreia (1950-1953). Este foi um dos últimos momentos em que Pequim se sentiu vulnerável a um possível ataque e consequente invasão a partir da costa. Como vimos anteriormente, a fronteira setentrional chinesa tem sido historicamente vulnerável a invasões do exterior e, com a queda da URSS, a China soube assegurar a estabilidade das suas fronteiras terrestres, com os países que nasceram do colapso do gigante soviético. Esta ação vai caminhar institucionalmente para a fundação da Organização para a Cooperação de Xangai, em 2001. No entanto, um mesmo entendimento institucional com os seus vizinhos orientais não tem sido possível de ser concretizado, existindo assim nas redondezas, quatro vizinhos insulares hostis a Pequim – o Japão, Taiwan, as Filipinas e os Estados Unidos.

São os Estados Unidos que apresentam os maiores desafios estratégicos à China. O programa de modernização naval que Pequim leva a cabo desde o fim do século passado tem a finalidade de obter um novo poder de dissuasão. Por outras palavras, para evitar que os Estados Unidos mantenham uma postura “demasiado” interventiva na região, à qual a China considera ser sua por direito. Este efeito dissuasor que a República Popular da China tem vindo a criar é apontado também em direção ao Japão. Os sucessivos governos nipónicos da última década adotaram uma postura militarmente mais assertiva, no qual se inclui a intenção de alterar o Artigo 9 da Constituição do Japão. Este artigo define explicitamente que a posição externa pacifista e anti-belicista no contexto da sua derrota na Segunda Guerra Mundial, como podemos ver nas seguintes linhas:

Aspiring sincerely to an international peace based on justice and order, the Japanese people forever renounce war as a sovereign right of the nation and the threat or use of

¹⁰⁹ Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *Diaoyu Dao, an Inherent Territory of China*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, setembro de 2012. https://www.mfa.gov.cn/eng/topics_665678/diaodao_665718/pl/201209/t20120926_701830.html [consultado a 28 de março de 2024]

*force as means of settling international disputes. In order to accomplish the aim of the preceding paragraph, land, sea, and air forces, as well as other war potential, will never be maintained. The right of belligerency of the state will not be recognized.*¹¹⁰

Para Pequim, uma alteração de Tóquio para uma política externa mais agressiva e militarmente mais interventiva daria à China o direito de retaliação.

A China sabe que a sua ascensão global passa pela dependência ao comércio marítimo. Esta é também, como sabemos uma questão de sobrevivência de regime. No entanto, a República Popular da China está ciente da história espinhosa que partilha com o Japão e a Coreia do Sul, que são os três banhados pelo Mar da China Oriental. Acima de tudo, são aliados estratégicos de Washington e, peças fundamentais em manter o estatuto de potência asiática do gigante norte-americano. É aqui que o poder de dissuasão chinês tem um papel crucial em fazer valer os seus interesses de hegemonia regional. Para isso, ajuda o papel da construção de porta-aviões de fabrico próprio, no seguimento da sua modernização naval. O *Shandong* foi o primeiro, em 2017¹¹¹, ao qual se seguiu o *Fujian*, em 2022. Numa primeira fase, a função destas embarcações é simplesmente a de assegurar a defesa costeira. Só posteriormente se assistirá ao seu contributo para o esforço de transição da marinha chinesa para uma força naval de águas profundas. Sendo Pequim vulnerável a uma invasão costeira, este esforço de modernização tem o contributo de dar um novo equilíbrio geopolítico ao Mar da China Oriental, mantendo os adversários da China afastados das águas interiores da primeira faixa de ilhas.

2. Mar do Sul da China

Se o comércio é um dos principais dinamizadores do Mar da China Oriental, no Mar do Sul da China a sua importância é fulcral. Segundo dados de 2021, aproximadamente 5,3 mil biliões de dólares, foi o valor comercial do que transitou por este mar. Veio a representar nesse ano 60% do volume total do comércio marítimo à escala mundial, fazendo 22% das trocas comerciais a nível mundial. Por sua vez, um terço das embarcações passam por estas águas. Ao vermos que as economias da Ásia Oriental dependem imenso dos fluxos que transitam entre as suas costas e o resto do mundo, torna-se por isso pertinente referir que 65% das trocas comerciais da China e 42% das correspondentes nipónicas passam pelo Mar do Sul da China. O que ao tráfego energético diz respeito, 40% do petróleo é transportado por esta área.¹¹²

Percebemos assim que, para a maioria das grandes economias do mundo, as águas do Mar do Sul da China são um ponto essencial de passagem. A Alemanha, os Estados

¹¹⁰ Gabinete do Primeiro-Ministro do Japão. *The Constitution of Japan*. Tóquio: Gabinete do Primeiro-Ministro do Japão, novembro de 1946 https://japan.kantei.go.jp/constitution_and_government_of_japan/constitution_e.html [consultado a 28 de março de 2024]

¹¹¹ A PLAN tem também ao seu dispor o porta-aviões *Liaoning*, apesar de este ser uma reconversão de um antigo porta-aviões ucraniano.

¹¹² Tue, Christian On. "China's Ambitions in the South China Sea", Association of Accredited Public Policy Advocates to the European Union. 8 de março de 2021. <https://www.aalep.eu/china%E2%80%99s-ambitions-south-china-sea> [consultado a 30 de março de 2023]

Unidos e o Reino Unido, eram em 2016, os países não-asiáticos para os quais as suas trocas comerciais que por aqui circulavam mais valor tinham: 215, 208 e 124 milhões de dólares respetivamente¹¹³. No entanto, se formos ter em conta a percentagem do que representa no todo das trocas comerciais, os números e os países alteram-se (9%, 5,72% e 11,8% respetivamente). Seria o Brasil, o país não-asiático que mais dependia, à data do Mar do Sul da China, com um volume de 23,4% das suas trocas comerciais a navegarem por aqui¹¹⁴.

Ao observarmos um mapa desta parte do globo constatamos à primeira vista a vulnerabilidade do Estreito de Malaca. Este é o ponto de circulação mais económico e rápido que liga os oceanos Índico e Pacífico. Por sua vez, num cenário cada vez menos hipotético de bloqueio ao Estreito, tendo em conta que se assiste a uma militarização cada vez mais intensa destas águas, por parte da China, mas também por parte dos Estados Unidos e dos seus parceiros regionais, temos de ter em conta que o fecho por um período de curta-duração deste *chokepoint* forçaria as embarcações a esperar até que o acesso fosse restabelecido ou considerar uma rota alternativa. Tais rotas seriam: através do Estreito de Sunda; em caso de bloqueio do Estreito de Sunda, através do Estreito de Lombok; navegar pela costa sul da Austrália e percorrer a sua costa leste, chegando a costas continentais asiáticas pelo Mar das Filipinas¹¹⁵.

Caso o terceiro cenário se torne realidade, as consequências económicas serão muito grandes. Em qualquer um dos cenários apresentados acima, os custos de transporte marítimos iriam ter de aumentar, o que, como consequência, colocaria a economia mundial numa crise inflacionária, afetando principalmente as matérias-primas e os recursos energéticos. Por sua vez isto traria um efeito disruptor nas cadeias de abastecimento¹¹⁶. Tendo em conta que o preço final de um produto comercializado depende de vários fatores, sendo um deles o custo de transporte, no cenário de fecho dos Estreito e no aumento do tempo de navegação, o custo das viagens aumentaria, visto que as mesmas iriam consumir mais combustíveis e necessitariam de mais manutenção. Em segundo lugar, visto que os porta-contentores estariam a circular numa zona conflituosa, os respetivos seguros de viagem aumentariam de forma proporcional ao risco e segurança da viagem. Assim, estes dois fatores a ter em conta terão implicações no estabelecimento dos bens que fossem comercializados nos mercados¹¹⁷.

No que diz respeito aos seus recursos naturais, o Mar do Sul da China, é uma zona próspera em hidrocarbonetos. Segundo dados deste ano, publicados pela *U.S. Energy Information Administration*, existem cerca de 3,5 mil milhões de barris de reserva de petróleo e 40.3 mil biliões de pés cúbicos de reservas de gás natural nestas águas¹¹⁸. Estes

¹¹³ China Power Project – Center for Strategic and International Studies (CSIS). “How much trade transits the South China Sea?”. 2 de agosto de 2017 (última atualização a 25 de janeiro de 2021). <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/> [consultado a 29 de dezembro de 2021]

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ U.S. Energy Information Administration. 2024. “South China Sea”. Atualizado a 21 de março de 2024. https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea [consultado a 28 de março de 2024]

cálculos não abrangem áreas por explorar, ou pouco exploradas. Contudo, estudos geológicos estimam que exista o equivalente a 2,4 a 9,2 mil milhões de barris de petróleo adicionais no Mar do Sul da China e, entre 62 a 216 mil biliões de pés cúbicos de gás natural adicionais¹¹⁹. Estes números tornam estas águas ainda mais atrativas, podendo servir de propulsor para as economias das populações locais, muitas delas em fase de desenvolvimento.

Muitas destas reservas de hidrocarbonetos estão localizadas em zonas disputadas pelos vários Estados da região. Na verdade, o Mar do Sul da China, é o ponto do globo onde existem mais disputas pela soberania marítima. Este é um tópico sensível e capaz de fazer deflagrar um conflito regional. A China, as Filipinas, o Vietname, a Malásia, o Brunei e Taiwan procuram fazer ouvir a sua voz neste cenário, visto que em causa está o controlo de vários ilhéus, atóis, recifes e outras formações rochosas agrupadas principalmente em torno de dois arquipélagos.

As ilhas Spratly (750 formações insulares) são disputadas por Pequim, Taipé, Hanói, Kuala Lumpur, Manila e Bandar Seri Begawan. Aqui, os três primeiros atores disputam o controlo total deste arquipélago. Por sua vez, os restantes três disputam apenas partes do arquipélago. Além do mais, os únicos focos de presença humana consistem em pequenas forças militares dispersas pela área total do arquipélago (5km² espalhados por 425 000 km² de oceano), numa lógica de materialização da presença dos Estados envolvidos na disputa. O outro arquipélago é o das ilhas Paracel (130 formações insulares) reivindicados pela China, Taiwan e pelo Vietname. Contudo, desde 1974, que estas ilhas se encontram militarmente ocupadas por Pequim, após a sua vitória contra o Vietname, na Batalha das ilhas Paracel (19 de janeiro de 1974).

Tendo em conta que, como vimos acima, grande parte das reservas de recursos energéticos que ainda não foram explorados se encontra nas áreas destes dois arquipélagos, a disputa pelo seu controlo envolve principalmente a China em oposição aos restantes países mencionados no parágrafo anterior. A principal justificação de Pequim prende-se em fazer valer aquilo a que chama os seus “direitos históricos”. Partindo daqui a República Popular da China vai reclamar a totalidade do Mar do Sul da China¹²⁰, cartograficamente definido numa “linha de nove pontos” que engloba a totalidade do *Nanyang*, o “Mar do Sul”¹²¹.

Esta reivindicação dos arquipélagos das ilhas Spratly e Paracel insere-se no discurso de manutenção da integridade da territorial da China, um dos pilares de ação do Presidente Xi Jinping. A retórica oficial em relação a estas disputas no Mar do Sul da China (através de comunicados oficiais ou por *white papers*) baseia-se nos seus direitos históricos originários em fontes dúbias e ambíguas que fazem referência à presença de populações proto-sínicas e à descoberta de artefactos arqueológicos difíceis de serem datados:

¹¹⁹ *Ibid.*

¹²⁰ Shambaugh, D. (2021: 152)

¹²¹ Curiosamente, essa “linha de nove pontos” é uma herança da República da China, tendo sido criada em 1947.

The activities of the Chinese people in the South China Sea date back to over 2,000 years ago. China is the first to have discovered, named, and explored and exploited Nanhai Zhudao and relevant waters, and the first to have continuously, peacefully and effectively exercised sovereignty and jurisdiction over them. China's sovereignty over Nanhai Zhudao and relevant rights and interests in the South China Sea have been established in the long course of history, and are solidly grounded in history and law.(...)

Numerous historical documents and objects prove that the Chinese people have explored and exploited in a sustained way Nanhai Zhudao and relevant waters. Starting from the Ming and Qing Dynasties, Chinese fishermen sailed southward on the northeasterly monsoon to Nansha Qundao and relevant waters for fishery production activities and returned on the southwesterly monsoon to the mainland the following year. Some of them lived on the islands for years, going for fishing, digging wells for fresh water, cultivating land and farming, building huts and temples, and raising livestock. Chinese and foreign historical literature as well as archaeological finds show that there were crops, wells, huts, temples, tombs and tablet inscriptions left by Chinese fishermen on some islands and reefs of Nansha Qundao.¹²²

Aliás, é a partir destes estes argumentos que a China se procura fazer valer nas mais altas instâncias internacionais. No entanto, em 2016, o Tribunal Arbitrário das Nações Unidas para a Lei do Mar, inferiu a favor das Filipinas no que dizia respeito às disputas nas águas deste mar, ao considerar que os “direitos históricos” e a “linha de nove pontos” não eram juridicamente válidos para serem utilizados pela defesa chinesa:

264. In its public statements, diplomatic correspondence, and in its public Position Paper of 7 December 2014, China has repeatedly asserted its sovereignty over the Spratly Islands and Scarborough Shoal. According to China, its nationals have historically engaged in navigation and trade in the South China Sea and the activities of Chinese fishermen in residing, working, and living among the Spratly Islands “are all manifestly recorded in Geng Lu Bu (Manual of Sea Routes) which was passed down from generation to generation among Chinese fishermen.” 256 There is, indeed, much interesting evidence—from all sides—that could be considered by a tribunal empowered to address the question of sovereignty over the Spratly Islands and Scarborough Shoal. This Tribunal, however, is not empowered to address that question. For its part, the Philippines has likewise argued about the historical limits of China's land territory, the degree of China's historical commitment to oceangoing trade and navigation, and China's historical knowledge concerning the Spratly Islands. In the Tribunal's view, however, much of this evidence—on both sides—has nothing to do with the question of

¹²² Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *China Adheres to the Position of Settling Through Negotiation the Relevant Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, julho de 2016 <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/34120/Document/1483617/1483617.htm> [consultado a 16 de junho de 2020]

whether China has historically had rights to living and non-living resources beyond the limits of the territorial sea in the South China Sea and therefore is irrelevant to the matters before this Tribunal. (...)

266. Accordingly, the scope of a claim to historic rights depends upon the scope of the acts that are carried out as the exercise of the claimed right. Evidence that either the Philippines or China had historically made use of the islands of the South China Sea would, at most, support a claim to historic rights to those islands. Evidence of use giving rise to historic rights with respect to the islands, however, would not establish historic rights to the waters beyond the territorial sea. The converse is also true: historic usage of the waters of the South China Sea cannot lead to rights with respect to the islands there. The two domains are distinct.

267. Because the Tribunal is not addressing questions of sovereignty, evidence concerning either Party's historical use of the islands of the South China Sea is of no interest with respect to the formation of historic rights (although, as will be discussed below (see paragraphs 549 to 551), it may bear upon the status of features pursuant to Article 121(3)). The Tribunal does find it relevant, however, to consider what would be required for it to find that China did have historic maritime rights to the living and non-living resources within the 'nine-dash line'.¹²³

Nos dias que correm, a tensão entre a China e os seus vizinhos a sul assume em larga medida uma forma de ocupação territorial, onde cada um dos envolvidos procura aumentar a sua influência neste espaço, de forma a expandir as suas Zonas Económicas Exclusivas (ZEE). Tal tem surtido efeito, com foco na década passada, ao se ter recorrido à militarização das formações rochosas. Por outras palavras, criaram-se autênticas bases militares, com instalações portuárias e pistas de aterragem, como as que foram criadas na ilha Woody ou no recife de Bombay, ambos pertencentes às ilhas Paracel. Neste cenário, é Pequim que se encontra numa posição de vantagem no quadro da militarização desta região. A criação das “ilhas-fortaleza” tem levado a uma maior instabilidade regional, já de si, frágil, já tendo ocorrido vários momentos de tensão entre a China e o Vietname ou, entre a China e as Filipinas, que conduziram a escaramuças ou, até mesmo batalhas. Em 1974, após a Batalha das ilhas Paracel, a China ocupou o arquipélago, como vimos acima. Posteriormente, em 1988, existiu uma nova escaramuça entre Pequim e Hanói, agora pelo controlo do recife de Johnson, sendo anexado pela China. Ao longo de 1994 e 1995, a China ocupa ainda o recife de Mischief, após várias tensões com as Filipinas. Na década passada, em 2011, navios da PLAN abrem fogo a embarcações de pesca vietnamitas.

É a partir de 2012 que a militarização das ilhas do Mar do Sul da China se torna mais evidente, graças à ocupação do banco de areia de Scarborough, o que fez aumentar a corrida ao armamento nestas formações insulares. Se compararmos fotografias aéreas tiradas a estas “ilhas” no decorrer da década de 2010 assistimos a uma evolução clara das estruturas que sustentam as reivindicações territoriais neste mar. Apesar de o controlo das mesmas permitir o acesso às reservas pouco exploradas de hidrocarbonetos, é também uma ferramenta que permite o controlo das vias de navegação nos mares do Sul da China

¹²³ PCA Case No. 2013-19, Secção V(F)(d)(264, 266, 267) (2016: 112-113)

e da China Oriental. Para Pequim, este instrumento é assim, uma forma de criar entrepostos militares que levem a sua bandeira cada vez mais longe da sua costa, procurando impor uma vontade cada vez mais musculada na sua vizinhança.

3. Oceano Índico

A partir da segunda metade do século XX, o Oceano Índico volta a adquirir a centralidade geopolítica que teve durante os séculos XVI-XVIII, quando os europeus estenderam as suas políticas imperialistas e coloniais à Ásia. Vimos então que as embarcações mercantis portuguesas e holandesas desenvolveram rotas comerciais que circulavam principalmente por este oceano, servindo como elo marítimo entre a Europa e a Ásia. A ascensão económica da China, principalmente a partir da década de 1990, volta a intensificar os fluxos marítimos, ligando desta vez os países da Ásia Oriental com os centros exportadores de recursos e matérias-primas fundamentais para o funcionamento das suas economias.

Como tal, o Oceano Índico passa a ser, mais uma vez, das zonas mais importantes para a economia mundial. Apesar de o poder regional por excelência nesta componente do Indo-Pacífico ser a Índia, existem nesta zona outros poderes não-regionais, com os seus próprios interesses. Neste sentido, países como os Estados Unidos, a República Popular da China, o Japão e a Rússia, têm vindo a procurar através dos seus meios obter uma presença nestas águas. Com isto, procuram projetar o seu poder marítimo (longe das suas costas), o que em certa medida, tornou o Oceano Índico numa das novas arenas de competição dos grandes atores do sistema mundial.

Por sua vez, já neste século, a totalidade do transporte comercial marítimo recorre a contentores que circulam em navios com uma grande capacidade de carga. Um grande número destas embarcações percorre diariamente as águas do Oceano Índico, os seus *chokepoints*, transitando entre os seus principais portos, como Gwadar, Chabahar, Hambantota, Colombo, Mumbai e Chittagong. Com isto, os Estados onde se localizam estes portos (Paquistão, Irão, Sri Lanka, Índia e Bangladesh), se assim o desejarem, podem influenciar as rotas marítimas deste oceano. No entanto, apesar deste dinamismo portuário, nestas águas, encontramos também pontos desestabilizadores da ordem local, como no Iémen e na Somália, o que torna por este motivo a componente securitária nesta zona do globo fundamental para a economia global¹²⁴.

Ao contrário do cenário de tensão quase constante no Mar do Sul da China, nas costas do Oceano Índico o risco de um conflito deflagrar é menor. Todavia, o mesmo existe, em especial entre a Índia e o Paquistão. Durante o domínio britânico na Ásia do Sul, ambos os países eram peças da mesma unidade territorial. No entanto, após a as respetivas independências, ambas em 1947, a relação entre Nova Deli e Islamabad chega até aos dias de hoje como sendo de rivalidade – entre dois Estados nucleares – e disputas territoriais, principalmente em Caxemira, onde várias guerras tiveram lugar (em 1947, 1965, 1971 e 1999).

Mais ainda, a pirataria, considerada por muitos como uma forma de terrorismo marítimo, é sem sombra de dúvida, a mais problemática das ameaças securitárias não-

¹²⁴ Temos de ter em conta que os exemplos acima indicados estão situados na Ásia Ocidental e no Corno de África, zonas já de si instáveis.

tradicionais na região. As suas práticas concentram-se principalmente em redor do Corno de África e da costa iemenita, lucrando com a instabilidade vivida na Somália e no Iémen. Aqui, encontramos grupos criminosos que se dedicam a atividades extorsionárias assentes principalmente no sequestro de embarcações (incluído as de grande porte). Estes grupos encontram-se, no entanto, também envolvidos em ações de tráfico de droga e contrabando de armamento¹²⁵. Tais ameaças podem ter implicações para os vários atores regionais e não-regionais levando os Estados a utilizar os seus recursos na contenção destas ameaças, no seguimento de abordagens multilaterais e multifacetadas. Como exemplo, temos o caso do CTF 150, uma força de combate naval criada em 2001 com a finalidade de combater ameaças securitárias não-tradicionais na zona noroeste do Oceano Índico, que agrega embarcações de forças navais de 38 países.

A pesca ilegal é outra ameaça não-tradicional à segurança que gera preocupação. Esta atividade, em muitos dos casos, encontra-se sob domínio dos mesmos grupos criminosos, e como tal, os lucros obtidos dão-lhes também poder económico para continuar a investir e levar a cabo as suas práticas. Países como o Sri Lanka, a Indonésia, Bangladesh e Myanmar são altamente vulneráveis às ações destes grupos. À semelhança do que se escreveu no parágrafo anterior, uma possível solução assentará em estratégias multilaterais e multifacetadas, fazendo com que os vários Estados envolvidos empreguem esforços diplomáticos como forma de combater estas ameaças.

Ao todo, na região do Oceano Índico, existem 47 países, dos quais 12 não são banhados pelo mesmo. Além disso, conforme referido acima, existem também vários atores não-regionais presentes nesta zona, dos quais destacamos a China, os Estados Unidos, o Japão e a Rússia. A Índia é a potência por excelência a operar neste oceano, considerando-o, como vimos anteriormente, como parte do seu “quintal” regional. No entanto, no seguimento da sua estratégia das Novas Rotas da Seda, a presença chinesa no Oceano Índico é cada vez maior. Como também sabemos, em 2009, ainda antes do anúncio da BRI, começou-se a assistir a atividades da PLAN levadas a cabo a oeste do Estreito de Malaca, o que originou preocupação por parte das autoridades indianas. No entanto, ao contrário do que têm sido as relações indo-paquistanesas, no Oceano Índico, não existem rivalidades com capacidade capazes de ter um efeito disruptor na estabilidade da região. Mas, as várias capitais destes 47 países, estão cientes da importância securitária dos *chokepoints* e das principais rotas de navegação presentes neste oceano. Assim, a segurança comercial é um importante fator a ter em conta para o desenvolvimento dos Estados desta zona do globo, muitos deles com economias precárias.

Ao serem os grandes atores a operar nesta região, a Índia, os Estados Unidos e a China têm planos de como aumentar as respetivas influências no plano marítimo. Para Pequim, o quadro da BRI é o principal veículo do seu expansionismo marítimo, do Mar do Sul da China em direção à costa oriental de África e da Ásia Ocidental, tentando manter a segurança das rotas marítimas que alimentam a sua economia. Para Washington, os seus interesses regionais estão alinhados com os de Nova Deli, em grande parte seguindo o discurso de um Indo-Pacífico livre. Por sua vez, graças a uma lógica de se

¹²⁵ Baruah, Darshana M. “Geopolitics of Indian Ocean Islands in 2019: Takeaways for Traditional Powers”. *South Asian Voices*, 9 de janeiro de 2020. <https://carnegieindia.org/2020/01/09/geopolitics-of-indian-ocean-islands-in-2019-takeaways-for-traditional-powers-pub-80824> [consultado a 3 de junho de 2020]

procurarem obter vantagens comparativas entre estas grandes potências, a criação de alianças é uma componente fundamental.

Pode-se ainda afirmar que no quadro da arquitetura do Oceano Índico, a China e os Estados Unidos encontram-se a competir entre si. A Índia, por sua vez, também está em competição com Pequim. Tendo em mente as suas disputas no Mar do Sul da China e o “Dilema de Malaca”, alinharem-se a países como o Myanmar ou o Bangladesh é um fator necessário para os chineses garantirem um certo nível de segurança nas rotas que levam os fluxos dos quais o seu país depende. Este é assim, o principal motivo pelo qual Pequim investe em portos situados em pontos estratégicos, como Hanbantota ou Gwadar. A Índia organiza a sua estratégia marítima focada em criar relações com os pequenos atores regionais, como o Sri Lanka e as Maldivas. Além disso, convém ainda referir que estas alianças entre grandes potências e pequenos atores têm uma abordagem multifacetada, podendo-se fortalecer através do desenvolvimento de infraestruturas de cariz comercial ou energético. Nomeadamente com a criação de corredores energéticos que, ao navegarem pelas águas do Oceano Índico, ligam os continentes africano e asiático. Esta lógica é benéfica para os pequenos países que recebem benefícios do investimento para projetos económicos derivados da competição entre os poderes que lutam pela hegemonia regional.

Capítulo IV: Djibouti – A primeira Base Chinesa no Exterior

Pouco ou nada se ouvia falar do Djibouti, o mais pequeno Estado do Corno de África, com 23 200 km², e um dos menores do continente africano. No entanto, em 2017, o diminuto país fez notícia: a China tinha inaugurado a sua primeira base militar fora do seu território soberano. Esta decisão de Pequim parecia anunciar o fim do cânone de Deng Xiaoping de como a China devia abordar o mundo internacional. A partir deste ponto, o Ocidente começa a questionar se iram ser criadas futuras bases noutros pontos do globo. Mas principalmente, o porquê de Pequim ter escolhido este pequeno país para inaugurar a sua primeira base fora da sua fronteira.

A política da China para África

Antes de abordarmos a temática nuclear deste capítulo, ou por outros modos, o que levou à construção da primeira base militar estrangeira chinesa no Djibouti, é pertinente debruçarmo-nos nas ações da República Popular da China no continente africano e, em como é que esta base se enquadra nas mesmas.

Partindo deste ponto, as primeiras relações diplomáticas contemporâneas entre a República Popular da China e África datam do final da década de 1950, com a assinatura de vários acordos comerciais bilaterais entre a recém-estabelecida República Popular e uma miríade de Estados africanos, como a Argélia ou o Egito. O ponto mais alto destas relações iniciais entre a China comunista e estes países africanos foi a viagem do Primeiro-Ministro Zhou Enlai, a dez Estados do continente, entre dezembro de 1963 e janeiro de 1964, numa clara narrativa de voltar a aproximar a China a África, recuperando os laços anteriormente estabelecidos pelo Almirante Zheng He, no século XV. Partindo desta lógica, na agenda dos Ministros dos Negócios Estrangeiros chineses, a existência de um *tour* africano é algo a que dão uma importância especial¹²⁶.

Contudo, temos de ter em conta que os primeiros contactos contemporâneos entre Pequim e as várias capitais africanas foram feitos em um contexto de Guerra Fria. Graças ao carácter agressivo e militante da política externa do regime maoísta, estas relações diplomáticas primordiais basearam-se no apoio a movimentos africanos de libertação e independência e ao combate ao *Apartheid*, na África do Sul. Com isto, Pequim passava uma imagem de camaradagem e fraternidade, tendo por base um discurso de procura de melhores condições para os povos africanos e chinês.

A partir da década de 1990, a política africana de Pequim materializa-se em Fóruns de Cooperação China-África (FCCA) que, após o ano 2000, se passam a realizar de três

¹²⁶ Tugendhat, Henry, Alex Vines e Armida van Rij. “Is China Eyeing a Second Military Base in Africa?” *United States Institute of Peace*, 30 de janeiro de 2024. <https://www.usip.org/publications/2024/01/china-eyeing-second-military-base-africa> [consultado a 3 de fevereiro de 2024]

em três anos, alternando assim entre África e a China. É curioso que os seguintes países acolheram os Fóruns em terras africanas: Etiópia (2003), Egito (2009), África do Sul (2015) e Senegal (2021). Todos têm uma forte relação com a China¹²⁷ e, neste grupo, a maior parte tem um certo peso e influência no continente. Não obstante, Pequim cria uma estratégia que se torna coerente com os seus projetos da BRI¹²⁸, pois estes eventos pautam-se pela assinatura de compromissos que promovem objetivos comuns (como as alterações climáticas e o desenvolvimento económico) de forma a estreitar as relações sino-africanas.

É assim que, a partir de 2013, torna-se cada vez mais comum aparecer em textos oficiais reveladores da política chinesa para África, expressões nascidas no contexto do *framework* da BRI, como “cooperação *win-win*” ou “desenvolvimento comum” assentes na “sinceridade, no pragmatismo, na amizade e na franqueza”. Estas são capazes de servir de paradigma para o desenvolvimento de uma estratégia de cooperação global¹²⁹, como podemos constatar nas linhas abaixo, no discurso do Presidente Xi Jinping, no Fórum de 2015:

*(...) we must go for win-win cooperation based on equality. Both China and Africa should uphold the values of friendship, justice and shared interests, bear in mind their realities and each other's concerns, seek and expand converging interests and jointly build a community of shared future for China and Africa.*¹³⁰

Como tal, segundo Patrick Ferras, este mesmo paradigma assenta em cinco pilares basilares sendo eles; a igualdade e confiança mútuas no plano político; a cooperação mútua (*win-win*) a nível económico; intercâmbios culturais; a solidariedade e apoio securitário; e a cooperação e consequente coordenação nos assuntos internacionais.

Ao serem criados estes pilares sino-africanos, a China tenta levar a cabo dez programas de cooperação em áreas diversas¹³¹. A vontade de Pequim em querer prosseguir estes programas de cooperação, demonstra a fragilidade em que, pela ótica

¹²⁷ Dos quatro países que acolheram as edições africanas do FCCA, a África do Sul é o país que tem a relação mais próxima com a China. Ambos pertencem ao grupo dos BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul). No plano geopolítico, o país africano tem vindo a cooperar mais com Pequim, principalmente nos planos militar e diplomático. A República Popular da China tem seguido uma estratégia de sedução das elites sul africanas, que tem somado frutos. (*The Economist*. “Not so neutral”. 446, nº 9335 [25 de fevereiro – 3 março 2023]: 39-41)

¹²⁸ Ferras, P. (2020: 89).

¹²⁹ *Ibid*

¹³⁰ Xi, Jinping. “Working Together to Write a New Chapter In China-Africa Cooperation – keynote speech by President Xi Jinping at 2015 FOCAC Summit in Johannesburg, South Africa.” Discurso, Joanesburgo, 4 de dezembro de 2015. *Fórum de Cooperação China-África*. http://www.focac.org/eng/zywx_1/zyjh/201512/t20151205_7933603.htm [consultado a 30 de março de 2024]

¹³¹ A saber: industrialização; modernização agrícola; desenvolvimento de infraestruturas; cooperação financeira; desenvolvimento sustentável; simplificação das trocas comerciais e dos fluxos de investimento; redução da pobreza e melhoria do bem-estar social; saúde pública; intercâmbios culturais e interpessoais; estabilidade e segurança (Ferras, P. [2020: 89])

narrativa do discurso oficial da China, o continente africano se encontra, levando a que assuma funções e papéis que deveriam estar garantidos pelas próprias entidades políticas locais, visto que o continente africano tem sido ao longo de várias décadas assolado por conflitos que fragilizaram a autoridade central dos Estados. No entanto, apesar de a primeira querer assumir em África, o papel de um verdadeiro “Estado continental”, argumenta que a sua ação se rege pelo *Princípio de Não-Ingerência*, um dos seus Cinco Princípios da Coexistência Pacífica¹³². Estes são colocados inicialmente em prática a partir de 1954 de forma a delimitar os tramites da relação sino-indiana. Mais tarde, ao serem adicionados ao Preâmbulo da Constituição chinesa, tornam-se no ponto de partida de como a China tem vindo a orientar a sua política externa. Neste sentido, pelas lentes chinesas, não existe uma ingerência nos destinos das nações africanas, mas sim uma ajuda financeira, um apoio à manutenção da paz que resulta no empoderamento dos povos de África.

Vemos então acima que a linha estratégica da China em África vai passar por muitos domínios e tem incidido principalmente no leque de fraquezas deste continente. Nas décadas iniciais do nosso século, a China tornou-se na principal fonte de financiamento do continente africano e, em particular, face a governos e elites que não se querem sujeitar às práticas de *Governance* associadas ao Fundo Monetário Internacional ou ao Banco Mundial.

Apesar de o FCCA ser a voz mais expressiva das relações sino-africanas, Pequim decidiu ir mais longe e, estabelecer em 2019, o Fórum China-África sobre Paz e Segurança (FCAPS). Este, assenta na criação de uma política de cooperação comum em matérias de segurança e paz, um dos 10 pontos no que diz respeito à cooperação sino-africana, de forma a existir uma parceria de responsabilidades capaz de fazer frente às novas ameaças não-convencionais. A partir deste instrumento de agência maioritariamente chinesa, Pequim leva a cabo cerca de 50 projetos securitários, no quadro da BRI, e de apoio às missões de paz da ONU (onde é um dos principais contribuidores, representando cerca de 15,21% do orçamento no período 2020-2021¹³³), e também ao combate à pirataria e ao terrorismo, aos quais a nova base militar construída no Djibouti tem um papel central¹³⁴.

Vantagens comparativas do Djibouti

O Djibouti é, a par da Eritreia, Etiópia e Somália, um dos países que compõe a região do Corno de África. Esta, é uma das zonas mais pobres do continente africano e, até do mundo, derivado em grande medida da constante instabilidade política vivida nos seus Estados (como os conflitos étnicos na Etiópia, que culminaram numa guerra civil na região do Tigray ou, a Guerra Civil da Somália, que deflagra no país desde 1978), que

¹³² Sun, D.; Zoubir, Y.H. (2020:4)

¹³³ United Nations Peacekeeping. “How we are funded”. ONU, 2024. <https://peacekeeping.un.org/en/how-we-are-funded> [consultado a 30 de março de 2024]

¹³⁴ London, Brad, e Simone McCarthy. “Blue-water ambitions: Is China looking beyond its neighborhood now it has the world’s largest navy?” *CNN*, 2 de setembro de 2023. <https://edition.cnn.com/2023/09/01/asia/china-navy-overseas-military-bases-intl-hnk-ml/index.html> [consultado a 22 de novembro de 2023]

levou ao aparecimento de movimentos radicais ou extremistas que em muito têm ajudado à continuação desta realidade. O outro motivo que torna o Corno de África numa das zonas mais pobres do mundo é o seu clima árido e inóspito que tem vindo a provocar cada vez mais episódios de seca extrema (em muito tem ajudado o aquecimento global). Estas duas, são as razões que motivaram o aparecimento de situações de fome extrema, como a que assolou a Etiópia, entre 1983 e 1985.

Todavia, apesar da desolação regional onde está localizado, o Djibouti tem ambições de se tornar na “Singapura de África”¹³⁵. Tal como a cidade-Estado asiática, o Djibouti goza de uma posição estratégica para o tráfego marítimo, situado à entrada do Estreito de Bab el-Mandeb, e controla assim a entrada no Mar Vermelho e do Canal de Suez no Oceano Índico. Este estreito é, tal como o Estreito de Malaca, um *chokepoint* de navegação marítima, sendo aliás, a quarta zona de passagem marítima mais concorrida do mundo, na medida em que, em 2017, aproximadamente 30% do comércio marítimo navegava por estas águas¹³⁶. A juntar a esta atratividade geográfica, junta-se o facto de que, a partir de 1998, com o desenrolar da guerra entre a Etiópia e a Eritreia (1998-2000), o Djibouti passa a ser a porta de entrada de 90% das importações de Adis Ababa. Este facto, tornou o pequeno país africano num mercado atrativo para projetos de infraestruturas, tendo em conta que cada vez mais as economias dos dois países se encontravam cada vez mais ligadas.

A nível político, ao contrário dos vizinhos, o governo do Djibouti caracteriza-se pela estabilidade. Desde a independência, em 1977, que o país é governado pela família Guelleh, que tem como principal base de apoio a tribo somali dos Issa, cuja elite é detentora dos principais cargos governativos do país¹³⁷. Este Estado é desde 1999 liderado pelo Presidente Ismael Omar Guelleh, o segundo presidente do Djibouti, que “herdou” do seu tio, o cargo que hoje ocupa.

Apesar das inúmeras violações aos direitos humanos¹³⁸, a verdade é que a estabilidade governativa do Djibouti é um grande atrativo para potenciais investidores chineses¹³⁹. Este, torna-se assim naturalmente na porta de entrada perfeita para o Corno de África, nomeadamente para o mercado etíope, e consequentemente, para as economias da África Oriental, das quais o Quénia e a Tanzânia, são os seus maiores expoentes.

¹³⁵ Ferras, P. (2020: 91)

¹³⁶ Paice, Edward. “Djibouti Wins Jackpot – Renting Out Desert for Military Bases.” Entrevistado por Equipa de The Cipher Brief. *The Cipher Brief*, 30 de maio de 2017. <https://web.archive.org/web/20170806100511/https://www.thecipherbrief.com/article/africa/djibouti-wins-jackpot-renting-out-desert-military-bases-1091> [consultado a 14 de outubro de 2023]

¹³⁷ Central Intelligence Agency (CIA). “Djibouti”. *The World Factbook*. Atualizado a 26 de março de 2024. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/djibouti/#people-and-society> [consultado a 30 de março de 2024]

¹³⁸ Freedom House. “Djibouti”. *Freedom in the World 2023 Country Report*, 2023. <https://freedomhouse.org/country/djibouti/freedom-world/2023> [consultado a 30 de março de 2024]

¹³⁹ Zhou, Laura. “How a Chinese investment boom is changing the face of Djibouti.” *South China Morning Post*, 1 de maio de 2017. <https://web.archive.org/web/20170518025638/http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2087374/how-chinese-investment-boom-changing-face-djibouti> [consultado a 14 de outubro de 2023]

No plano geopolítico, vimos que o Corno de África é uma região instável, na qual a pirataria prolifera nas águas ocidentais do Oceano Índico. Assim, neste sentido, estas águas são o palco de uma presença constante de forças navais dos grandes atores mundiais, como os Estados Unidos, e os seus aliados da NATO, ou a China, que utilizam o seu poder naval em missões de combate à mesma.

Tendo em consideração este contexto, graças à sua posição de relevo no Estreito de Bab el-Mandeb, vários foram os países que fixaram a sua atenção militar e económica no Djibouti. Washington tem aí a sua base militar permanente em solo africano, Camp Lemonnier, sendo ainda a base principal do Comando Africano dos Estados Unidos, sediado na Alemanha. A partir deste ponto, o exército norte-americano tem vindo desde 2011 a realizar missões de combate à Al-Qaeda no Iémen ou ao Al-Shabab na Somália. Por sua vez, desde a independência do Djibouti que a França tem, de acordo com os acordos bilaterais celebrados entre ambos, a obrigação de assegurar a segurança da sua antiga colónia¹⁴⁰.

Quanto à Itália, desde que as operações internacionais de combate à pirataria tiveram início, em 2009, na região, esta tem uma pequena força no Djibouti, enquanto a Alemanha e a Espanha, no contexto deste mesmo quadro securitário, realizam paragens frequentes nas instalações norte-americanas. Até o Japão, dotado de uma Constituição de índole pacifista, tem a sua única base militar externa construída neste país, devido ao facto de ser um importante aliado militar do Ocidente no combate às novas ameaças securitárias não-tradicionais. No mesmo ano em que a China inaugura a sua base militar em África, a Arábia Saudita celebra um acordo para alocar uma presença militar em território do Djibouti, devido à sua proximidade face ao Iémen, onde Riade é um dos principais intervenientes externos no conflito que aí começou em 2014. Entretanto, por sua vez, os Emirados Árabes Unidos querem seguir o caminho do vizinho saudita, apesar de as relações entre Abu Dhabi e Djibouti não serem as melhores desde 2018, aquando da nacionalização do Terminal Portuário de Contentores de Doraleh, até então operado por uma empresa dos Emirados. Todavia, esta federação árabe já possui bases militares nas vizinhas Eritreia e Somália, não sendo por isso a ampliação da sua presença militar no Corno de África, para o Djibouti, uma das suas prioridades¹⁴¹.

Podemos então assumir que a existência de várias bases militares de atores estrangeiros no Djibouti é algo proveitoso para o país, visto que este, não dispondo de muita terra arável é pobre em recursos. Como tal, a presença destas instalações no país torna-se numa fonte crucial de receitas para o Estado. Em 2022, calculou-se que entravam anualmente cerca de 125 milhões de dólares nos seus cofres, provenientes deste arrendamento de terreno destinado à construção das ditas bases¹⁴². Por sua vez, o facto de, como vimos, o Djibouti ter uma grande importância para a economia da vizinha

¹⁴⁰ Cabestan, J-P. (2019: 3)

¹⁴¹ Paice, Edward. "Djibouti Wins Jackpot – Renting Out Desert for Military Bases." Entrevistado por Equipa de The Cipher Brief. *The Cipher Brief*, 30 de maio de 2017. <https://web.archive.org/web/20170806100511/https://www.thecipherbrief.com/article/africa/djibouti-wins-jackpot-renting-out-desert-military-bases-1091> [consultado a 14 de outubro de 2023]

¹⁴² Blanchard, Lauren Ploch. "Djibouti". Washington D.C.:Congressional Research Service, 2022. <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11303/5> [consultado a 14 de outubro de 2023]

Etiópia, leva a que o primeiro continue a dar prioridade ao desenvolvimento de projetos de infraestruturas de ligação com os seus vizinhos.

Além disso, a cedência de localizações estratégicas a estes atores demonstra uma diminuição da legitimidade interna e externa do Estado, na medida em que a sua capacidade de agência já se encontra condicionada pelos seus arrendatários¹⁴³, em grande parte motivada pelo endividamento do país¹⁴⁴, colocando assim esta nação perante uma possível crise de legitimidade. Por conseguinte, o facto de se assistir a uma competição entre atores com agendas divergentes pode ter como maior consequência uma ameaça à estabilidade nacional e à segurança da população local. Por outras palavras, se estes atores começarem a interferir nos assuntos internos do Djibouti, de forma que o governo do país lhes seja mais favorável, pode-se conduzir o mesmo ao divisionismo, na medida em que diversas facções apoiadas por agentes externos se digladiam pela hegemonia política nacional, deixando este país de ser o oásis de estabilidade que é.

O debate e a decisão de se criar uma base em solo estrangeiro

Como vimos, a China avançou para o estabelecimento de uma presença militar permanente externa. Para tal, tem relevância a navegação de embarcações da PLAN e do envolvimento militar crescente de Pequim em missões de combate à pirataria no Corno de África. Seguindo essa lógica, faria então sentido para a República Popular da China em criar uma base militar externa para facilitar a organização logística das suas missões militares e, para assegurar também a estabilidade da circulação dos fluxos que alimentam a economia chinesa. Neste sentido, o debate vai se debruçar em dois pontos: porque construir-se uma base chinesa noutro país externo e onde a implementar¹⁴⁵.

Em relação ao primeiro ponto, a partir de 2009, com o aumento do número de embarcações da PLAN a navegar no Oceano Índico, surge a necessidade de se criar um entreposto noutras águas, com capacidade logística e de abastecimento de navios chineses a navegar longe da costa da China. No entanto, no seio do poder chinês existia a ideia de que a criação deste dito entreposto seria contrária à dinâmica de ascensão pacífica defendida pela China, igualizando o país às potências ditas “imperialistas”, vulgo os Estados Unidos, com a sua rede de bases espalhada pelo globo terrestre, algo que também é muitas vezes partilhado pelas autoridades dos países africanos¹⁴⁶. Contudo, dois acontecimentos mudam o rumo deste debate. O primeiro diz respeito aos acontecimentos de 2011, no decorrer da instabilidade política vivida na Líbia, fruto da queda do regime de Khadafi, no qual o exército chinês teve de improvisar a retirada de 36000 cidadãos, recorrendo principalmente ao frete de aviões de companhias aéreas. O segundo acontecimento foi a subida ao poder do Presidente Xi Jinping, que na sequência do quadro

¹⁴³ Yimer, Nigusu Adem. “How Djibouti Surrounded Itself by Military Bases,” *Politics Today*, 17 de março de 2021 <https://politicstoday.org/djibouti-surrounded-by-military-bases-of-china-us-france-uk-germany-others/> [consultado a 15 de outubro de 2023]

¹⁴⁴ Seibt, Sébastien. “Djibouti-China marriage ‘slowly unravelling’ as investment project disappoints.” *France 24*, 9 de abril de 2021. <https://www.france24.com/en/africa/20210409-djibouti-china-marriage-slowly-unravelling-as-investment-project-disappoints> [consultado a 4 de abril de 2023]

¹⁴⁵ Cabestan, J-P. (2019: 4)

¹⁴⁶ *Ibid*

programático da BRI, aprovou estudos e relatórios da Universidade de Defesa Nacional acerca de possibilidade de se criar uma base militar fora da China¹⁴⁷. A maioria incidia para que esta ideia fosse seguida num porto banhado pelo Oceano Índico, numa abordagem de manter a “futura base” afastada dos olhos ocidentais e fora do alcance das suas bases.

Mas, a China optou por escolher o Djibouti, uma decisão contrária aos objetivos iniciais. Neste Estado coexistem várias bases estrangeiras. Não foi graças à posição estratégica que este país tem. Foi antes uma matéria de falta de escolha. Na verdade, das várias opções analisadas pela China, como a Tanzânia, o Quênia, ou as ilhas Seychelles, os respetivos governos não eram recetivos à ideia de acolherem uma base militar chinesa. A razão prendeu-se com a defesa da integridade da sua soberania face ao arrendamento do seu território a países terceiros, com a finalidade de aí se estabelecerem entrepostos com funções logísticas e/ou militares.

Como forma de avançar com o plano, na década passada, a China decide aprofundar a sua relação militar com o Djibouti e, em 2014, é assinado um acordo entre os Ministros da Defesa dos dois países segundo o qual, as embarcações chinesas estavam autorizadas a fazer uso dos portos da nação africana. E, é, no ano seguinte, que são divulgadas as negociações quanto ao estabelecimento de uma presença militar chinesa permanente no Djibouti. Segundo o Ministério da Defesa da República Popular da China, a construção de uma instalação logística com a bandeira chinesa no Djibouti, garantiria uma melhor execução de missões humanitárias, de manutenção da paz e de acompanhamento de embarcações no Golfo de Áden e ao longo da costa somali, por forças militares chinesas, fazendo com que, a China conseguisse levar melhor a cabo as suas responsabilidades globais, garantindo assim a estabilidade e segurança regional¹⁴⁸.

O discurso oficial conta que o estabelecimento destas instalações tem a finalidade de prestar apoio logístico e manutenção das embarcações chinesas que se encontram a realizar missões de manutenção da estabilidade regional, além de assegurar o descanso dos militares chineses¹⁴⁹. Vem também mostrar, por sua vez, que a República Popular da China está disposta a assumir um papel securitário mais ativo, particularmente em África, no Oceano Índico e na Ásia Ocidental¹⁵⁰. No entanto, aos olhos dos chineses, a sua base é diferente em comparação com as bases dos ocidentais, visto que a China continua a reger-se segundo o *Princípio da Não-Ingêrência* no que diz respeito aos assuntos internos de países terceiros, intervindo apenas segundo o aval da ONU ou de organizações locais ou mesmo, a pedido de países da região.

Contudo, este discurso oficial de Pequim revela também um papel assertivo na proteção de cidadãos chineses e dos seus interesses externos, além de ter uma posição mais ativa em missões de recolha de inteligência e de desenvolvimento de uma cooperação mais estreita com países terceiros de África e da Ásia Ocidental. Além do

¹⁴⁷ *Ibid*

¹⁴⁸ Cabestan, J-P. (2019: 5)

¹⁴⁹ Cabestan, Jean-Pierre. “China’s Djibouti naval base increasing its power”. *East Asia Forum*, 16 de maio de 2020 <https://eastasiaforum.org/2020/05/16/chinas-djibouti-naval-base-increasing-its-power/> [consultado a 15 de outubro de 2020]

¹⁵⁰ *Ibid*

mais, esta base vai ao encontro dos novos objetivos estratégicos das Forças Armadas da China, apresentados em 2015. No *White Paper* de estratégia militar lançado nesse ano figuram termos como “a proteção dos interesses securitários externos” da China ou os seus “interesses e direitos na liberdade de navegação”¹⁵¹. De um “porto militar de suporte logístico” aquando da sua apresentação oficial em 2015, passa a ser referida como uma “base de proteção”, no ano da sua inauguração. Deste modo, facilmente compreendemos as funções reais desta “base”.

Na perspetiva dos Estados Unidos o “modesto” entreposto de apoio logístico chinês, na verdade não era assim tão modesto, assemelhando-se mais a uma fortaleza bem protegida¹⁵². Os 23000 m² que ocupa estão guarnecidos com torres de vigia e sistemas de drones. Por sua vez, existem suspeitas acerca de atividades de espionagem pelos militares chineses, incluindo a nível eletrónico. Por sua vez, em 2018, os chineses decidiram ampliar as suas instalações, ao construir um novo porto, agora de águas-profundas, com capacidade para acolher todas as categorias de embarcações da PLAN, incluindo os seus dois porta-aviões.

O discurso oficial da China relativamente aos objetivos que levaram à construção da base militar no Djibouti sempre se debruçou sobre o papel de apoio logístico às missões da PLAN de combate à pirataria nas águas do Corno de África. Além desta função que está na origem da referida instalação militar, serve principalmente para Pequim ampliar as suas atividades de cooperação militar com os Estados da região. Serve também para planejar exercícios militares conjuntos e missões de evacuação ou de resgate humanitário. Mas, a sua tarefa mais importante é a de salvaguardar a liberdade de navegação das rotas de fluxos marítimos de e para a China, às quais este ator tanto depende.

Num contexto de projeção de poder e influência em larga escala, esta base torna-se num ponto crucial da segurança da MSR¹⁵³, ao proteger as trocas comerciais com África (principalmente aquelas que têm origem nos países do Corno de África), os projetos de infraestruturas que materializam o investimento chinês no continente, e como já referimos anteriormente, os nacionais chineses a viver em África. Nesse sentido, a criação da base entre 2015 e 2017, é o início da concretização da ideia de que a China necessita de pontos de suporte externos em pontos estratégicos, onde estejam focados os seus interesses. Assim, podemos concluir que para além da superfície, ou seja, de ajuda à manutenção da estabilidade das águas regionais e de combate à pirataria, o papel principal deste entreposto militar, seja mesmo o de aumentar a presença naval da China no Oceano

¹⁵¹ Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *China's Military Strategy*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, maio de 2015. https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm [consultado a 16 de junho de 2020]

¹⁵² Sutton, H. I. “Satellite Images Show That Chinese Navy Is Expanding Overseas Base.” *Forbes*, 10 de maio de 2020 <https://www.forbes.com/sites/hisutton/2020/05/10/satellite-images-show-chinese-navy-is-expanding-overseas-base/?sh=4bd193b86869> [consultado a 15 de outubro de 2023]

¹⁵³ Hawkins, Amy, e Helen Davidson. “China may be planning overseas naval bases in Asia and Africa, say analysts.” *The Guardian*, 27 de julho de 2023. <https://www.theguardian.com/world/2023/jul/27/china-building-overseas-naval-bases-across-asia-and-africa-say-analysts> [consultado a 16 de outubro de 2023]

Índico¹⁵⁴ face aos seus rivais. Como tal, por exemplo, a base chinesa no Djibouti tem vindo a servir de suporte aos submarinos da PLAN que desde 2014 realizam missões de patrulha e reconhecimento nas águas do Índico.

Temos também de ter em conta que, além de prestar apoio logístico às forças navais chinesas, esta instalação é um precedente para possíveis futuras bases noutros países terceiros, e a um consequente modelo de treino para as respetivas guarnições, não só pela China, mas também por outros países¹⁵⁵. Foi em 2017, após a inauguração da base do Djibouti que, o PLA teve os primeiros exercícios de treino em solo não-chinês fora da alçada das missões da ONU. Assim, desde que a base ficou operacional, tornaram-se frequentes os exercícios de treino, muitos em colaboração com o exército local. Nestes, a China aproveita para testar novos tipos de armamento e veículos militares, muitos deles anfíbios, contribuindo neste sentido para uma melhor análise das suas capacidades militares (navais e terrestres)¹⁵⁶. Por sua vez, em alguns desses mesmos exercícios, os soldados chineses treinam no deserto, em cenários inóspitos e de condições adversas, como forma de os dotar com uma formação holística e preparada para diferentes cenários de intervenção.

A reação de outros atores à chegada da China ao Djibouti

Como vimos anteriormente, nos debates quanto à criação da primeira base chinesa em solo estrangeiro, estavam patentes as necessidades de esta ser construída longe do centro das atenções de outros poderes com os quais Pequim mantinha relações menos amigáveis. E de facto, como também vimos, o projeto desta primeira base acabou por ser levado a cabo no Djibouti, país esse que já albergava a presença militar de outros países, nomeadamente ocidentais.

Com a chegada dos chineses ao Djibouti, começam de imediato a surgir fricções entre os restantes atores locais (Estados Unidos, França e Japão) e outros agentes influentes no quadro regional mais abrangente (Índia). Isto leva a que tivessem de se adaptar a esta nova realidade. O primeiro país a reagir foi os Estados Unidos, visto que a esta nova base estava a ser construída perto de Camp Lemonnier. Apesar de alguns militares de topo norte-americanos terem visto à época a proximidade das instalações militares norte-americana e chinesa como algo positivo para as relações entre os dois países¹⁵⁷, na verdade este facto era por si só um grande motivo de preocupação, em muito

¹⁵⁴ Huneke, Douglas. "The Ghost of Zheng He: China's Naval Base in Djibouti." *Berkeley Political Review*, 19 de abril de 2017. <https://web.archive.org/web/20170518030413/https://bpr.berkeley.edu/2017/04/19/the-ghost-of-zheng-he-chinas-naval-base-in-djibouti/> [consultado a 16 de outubro de 2023]

¹⁵⁵ Bhat, Coronel Vinayak. "China's mega fortress in Djibouti could be model for its bases in Pakistan." *The Print*, 27 de setembro de 2017. <https://theprint.in/defence/china-mega-fortress-djibouti-pakistan/11031/> [consultado a 16 de outubro de 2023]

¹⁵⁶ Cabestan, Jean-Pierre. "China's Djibouti naval base increasing its power". *East Asia Forum*, 16 de maio de 2020. <https://eastasiaforum.org/2020/05/16/chinas-djibouti-naval-base-increasing-its-power/> [consultado a 15 de outubro de 2023]

¹⁵⁷ Paice, Edward. "Djibouti Wins Jackpot – Renting Out Desert for Military Bases." Entrevistado por Equipa de The Cipher Brief. *The Cipher Brief*, 30 de maio de 2017.

tendo por base os riscos de ações de espionagem por parte de Pequim, principalmente numa altura em que as relações sino-americanas têm vindo a ser pautadas pela tensão. Além disso, o facto de a China Mercants Group, um conglomerado estatal chinês, ser o maior acionista privado do Porto de Doraleh (possui 38,8% das ações do porto¹⁵⁸), também ele próximo de Camp Lemonnier, se constituiu como um fator de insegurança para os Estados Unidos e restantes parceiros.

Visto que Pequim passou a ter um papel cada vez mais proeminente na economia portuária do Djibouti, torna-se mais vantajoso em relação aos outros poderes com quem começou a competir a nível regional. Isto tem-se vindo a demonstrar com o aumento das atividades de inteligência e reconhecimento a alvos norte-americanos, a partir de 2017. Tal se tem devido a esta ser a única base permanente de Washington no continente africano e, um dos pontos nevrálgicos das operações dos Estados Unidos de combate ao terrorismo no Levante¹⁵⁹. Todavia o mesmo acontece por parte dos militares norte-americanos. Na verdade, existe uma espécie de “competição silenciosa” entre os exércitos alocados no Djibouti e a China.

A França, é o outro Estado ocidental com a presença mais proeminente no Djibouti, através da sua base de Héron. Sabemos que desde a independência do país africano que Paris se vê obrigado, por acordo, a assegurar a sua defesa. Além do mais, as suas instalações, a par das norte-americanas, é uma das mais importantes no estrangeiro. Os militares franceses presentes no Djibouti (força aérea, marinha e forças especiais treinadas a combater em cenário de deserto) são assim uma ponte estratégico-operacional e logística nesta zona instável do globo, assentando grande parte da sua atuação no panorama geral de cooperação militar bilateral (no seio dos acordos entre a França e o Djibouti) ou institucional (dentro do cenário das missões da NATO e da ONU).

A França é um dos principais atores externos com uma maior presença militar em África. Esta é uma das estratégias encontradas para manter os laços com as suas antigas colónias, após os movimentos de descolonização. No entanto, são muitos aqueles que acusam os gauleses de continuarem a ter uma presença permanente em África como sendo uma forma de neocolonialismo. Assim, no seguimento disto, na década passada a França revê os acordos que mantinha com os seus parceiros africanos, adaptando-os a novas vertentes e dando-lhes, além do mais, uma nova linguagem, mais atual e adaptada aos novos desafios estratégicos. Um dos países africanos com quem a França tinha, por exemplo, celebrado vários acordos de cooperação militar foi o Níger, cujas autoridades locais revogaram os mesmos, no ano passado, na sequência de um golpe de Estado¹⁶⁰. Assim, tendo em conta o que foi desenvolvido neste parágrafo, em 2011 é celebrado um novo Tratado de Cooperação em Matéria de Defesa entre a França e o Djibouti, adaptado a novas necessidades de Paris, sendo a crescente presença chinesa em África uma delas (especialmente no Corno de África). É por isso que, tal como os Estados Unidos, a França

<https://web.archive.org/web/20170806100511/https://www.thecipherbrief.com/article/africa/djibouti-wins-jackpot-renting-out-desert-military-bases-1091> [consultado a 14 de outubro de 2023]

¹⁵⁸ Cabestan, J.P. (2019:13)

¹⁵⁹ Cabestan, J.P. (2019: 4)

¹⁶⁰ Leali, Giorgio. “Niger junta revokes military pacts with France.” *Politico*, 4 de Agosto de 2023 <https://www.politico.eu/article/niger-junta-amadou-abdramane-revokes-military-agreements-with-france/> [consultado a 30 de março de 2024]

tem vindo a observar “discretamente” os militares chineses, considerando que estes procuram diminuir o papel francês na manutenção da estabilidade regional.

Apesar de não ser um ator fisicamente presente no Djibouti, também a Índia não viu com bons olhos a chegada dos soldados chineses ao Corno de África¹⁶¹, visto que, a inauguração da base chinesa leva a que cada vez mais embarcações da PLAN naveguem no Oceano Índico e, consequentemente circulem perto das águas territoriais indianas. Assim, Nova Deli continua a tentar reduzir ou neutralizar o papel regional de Pequim. Como tal, em 2018, as repúblicas francesa e indiana assinaram um pacto estratégico, segundo o qual, abrem mutuamente as suas bases no Oceano Índico às forças navais, permitindo às embarcações de guerra indianas que façam paragens na base francesa de Héron, no Djibouti.

O debate em relação a mais bases no exterior

No seio da competição entre os vários atores internacionais estacionados no Djibouti, é do interesse de todos que a situação não se deteriore¹⁶². No entanto, o facto de a presença chinesa ter vindo a ser superior ao que se esperava e foi anunciado por Pequim, teve impacto. Por conseguinte, a construção da sua base militar neste país africano aproxima-os ainda mais a nível financeiro pois, o valor do arrendamento do terreno onde se localiza a base da China é utilizado para aliviar os avultados empréstimos que esta nação africana tem vindo a contrair, maioritariamente a Pequim.

Em 2019, Elizabeth Economy questionou vários académicos chineses do mundo militar de quantas mais futuras bases chinesas em solo estrangeiro iriam ser criadas. Daí obteve respostas variadas que se situavam entre “tantas como aquelas que os Estados Unidos possuem”, e “não existirem planos para futuras bases”¹⁶³.

Assim, na sequência da inauguração da base no Djibouti, o debate interno acerca da existência de futuras instalações militares em solo externo prossegue, principalmente no que diz respeito à localização de uma futura base. Nisto, existe a possibilidade de a China erigir um segundo entreposto militar também no continente africano, na costa ocidental, o que seria um avanço importante para os chineses. Contudo, tem sido mais consensual que a China está focada nos países africanos que o Oceano Índico banha, como o Quênia ou a Tanzânia, alinhados na narrativa da BRI¹⁶⁴.

A continuidade do interesse chinês no Oceano Índico é demonstrada através das visitas de alto nível chinesas a países da região, como o Sri Lanka, as Maldivas, o Bahrain e o Irão, onde na sequência da BRI, Pequim tem investido e planeado projetos de infraestruturas, principalmente portuários – os exemplos mais sonantes no Sri Lanka e no

¹⁶¹ Cabestan, J.P. (2019:15)

¹⁶² Inclusive do próprio Djibouti que, caso não saiba gerir bem estas presenças delicadas e a tensão implícita que o país vive poderá levar as suas elites ao faccionalismo que, colocará também o país num cenário semelhante (se bem que talvez menos grave) ao vivido na vizinha Somália.

¹⁶³ Economy, E. (2022: 55)

¹⁶⁴ China may be planning overseas naval bases in Asia and Africa, say analysts (<https://www.theguardian.com/world/2023/jul/27/china-building-overseas-naval-bases-across-asia-and-africa-say-analysts>) [consultado a 16 de outubro de 2023]

Paquistão. Uma coisa é certa: apesar de se desconhecer em que oceano irá ser construída a próxima base chinesa, este é um assunto a ser atualmente estudado e ao qual se tem dado cada vez mais prioridade. Exemplo disso, esteve patente no 13º Plano Quinquenal (2016 – 2020), onde vigorou o apoio à transição chinesa enquanto potência naval, ao qual a criação de pontos portuários em zonas nevrálgicas ao longo da MSR para a circulação dos fluxos marítimos (principalmente aqueles dos quais Pequim mais depende) foi um dos seus elementos, além de salvaguardar, como sabemos, os interesses da China:

*We will actively advance the construction of strategic maritime hubs along the 21st Century Maritime Silk Road, participate in the building and operation of major ports along the road, and promote the joint development of industrial clusters around these ports to ensure that maritime trade routes are clear and free-flowing*¹⁶⁵.

A criação de uma base militar no Djibouti tem vindo a permitir que Pequim tenha mais capacidades de proteger a navegação dos fluxos marítimos, desde onde são originários até chegarem aos seus portos. Mas o facto de os mesmos passarem pelo Estreito de Malaca ao qual a China é vulnerável a alterações da ordem geopolítica, levou a que o governo chinês tivesse em cima da mesa opções que permitam contornar este *chokepoint*. É aqui que nesta equação entra o Myanmar. Em Kyaukpyu, mais concretamente.

¹⁶⁵ Comité Central do Partido Comunista da China (2016: 148)

O Myanmar: Uma “Califórnia Chinesa”

O Indo-Pacífico é um espaço composto, como o próprio nome indica, por duas metades e, nesse sentido, a maior parte das vezes estamos focados no lado do Pacífico (mais concretamente no Mar do Sul da China), e menos na componente do Oceano Índico. Como também sabemos, a lógica de expansão de “Ásia-Pacífico” para “Indo-Pacífico”, deveu-se à necessidade de se incluírem novos intervenientes para a competição geopolítica entre os Estados Unidos e a China, nomeadamente a Índia. Outros territórios têm sido objeto de maior atenção. No capítulo anterior, olhámos para o Djibouti e de seguida, vamos analisar o Myanmar.

A antiga Birmânia, como era conhecida durante o período em que esteve inserida na unidade política colonial que era o Raj Britânico e até à mudança para o seu nome atual, em 1989, tem uma posição geográfica invejável, com 2000 quilómetros de faixa costeira ao longo da Baía de Bengala e do Mar de Andamão. Mais ainda, situa-se na entrada do lado ocidental do Estreito de Malaca, o que coloca este país no centro das principais e mais concorridas rotas marítimas¹⁶⁶. Por sua vez, este país encontra-se entre a China e a Índia, com quem mantém boas relações comerciais e económicas. Iremos, por isso poder ver ao longo deste capítulo, que poderá estar neste país, uma solução para o “Dilema de Malaca” que tanto preocupa o pensamento geoestratégico chinês.

Interesses estratégicos da China no Myanmar

No quadro regional em que se insere, o Myanmar é talvez o Estado com quem a China tem a relação estratégica mais importante¹⁶⁷. Devido aos acordos celebrados no século passado entre Pequim e Naypyidaw, ao longo de décadas, os recursos deste país do Sueste Asiático têm vindo a entrar em largas quantidades na China, a partir da sua fronteira setentrional. Por sua vez, este mesmo espaço é fundamental para a segurança de Pequim. Como tal, neste sentido, como Sebastian Strangio lhe chama, a República Popular da China vai considerar o Myanmar como uma espécie de “Califórnia Chinesa”¹⁶⁸, ou seja, a faixa costeira ocidental que nunca teve. Deste modo, este país tornou-se central para Pequim alcançar dois objetivos. O primeiro, é o fomento económico da província de Yunnan, uma das mais pobres e subdesenvolvidas da China. O segundo é obter acesso à Baía de Bengala e ao Oceano Índico. Contudo, a importância estratégica do Myanmar para a China não é algo que tenha entrado recentemente no seu pensamento. Na verdade, esta temática está presente desde meados da década de 1980, muito antes de se começar a falar da ascensão da China a posições cimeiras da política mundial. Foram várias as vozes a argumentar para as vantagens de se desenvolver uma rede de infraestruturas de transporte, composta por autoestradas e caminhos de ferro que desembocaria em vários portos ao longo da costa birmanesa¹⁶⁹. Por sua vez, com o

¹⁶⁶ Byrd, M. W. (2020: 307)

¹⁶⁷ Strangio, S. (2020: 150)

¹⁶⁸ *Ibid*

¹⁶⁹ Emmerson, D. (2020: 366)

crescimento da economia chinesa, que torna o país mais dependente da importação de combustíveis fósseis, as preocupações securitárias voltam a colocar no centro deste pensamento países do Índico, com os quais Pequim mantinha boas relações, como o Paquistão e o Myanmar. Acresce que a China tem vastos investimentos e projetos, tendo muitos sido planeados na orgânica da BRI, de índole securitária, energética, ou das infraestruturas de transporte. Exemplo disso, é o planeamento de uma linha férrea de alta velocidade que conectará a fronteira sino-birmanesa à costa do Myanmar¹⁷⁰, com previsão de estar concluída em 2027¹⁷¹.

Por sua vez, quer o Corredor Económico China-Myanmar ou o Corredor Económico China-Paquistão, transitam por zonas instáveis, onde as populações locais são sensíveis à presença chinesa, como o Estado de Kachin, no Myanmar¹⁷², ou na região do Baluquístão, no Paquistão¹⁷³. Este é o principal motivo pelo qual o segundo Corredor Económico não é tão viável como o congénere birmanês que liga a cidade chinesa de Kunming ao porto de Kyaukpyu, na costa ocidental do Myanmar.

Nesse sentido, partindo do pensamento da década de 1980, ao longo dos decénios sucessivos, a China começa a colocar em prática a sua ideia de se “ligar” ao Oceano Índico. Para isso, veio em grande parte agilizar a concretização desta estratégia a condição de pária a que o Myanmar foi colocado pela sociedade internacional, na sequência dos sucessivos atentados aos direitos humanos dos cidadãos birmaneses¹⁷⁴ pelo regime militar que governava com pulso de ferro este país¹⁷⁵. Além disso, em 1989, assistiu-se ao colapso do Partido Comunista Birmanês (PCB), que tinha um grande foco de atividade guerrilheira na província de Shan, na fronteira com a China. O desaparecimento deste partido veio estabilizar assim a fronteira entre os dois países e a um intensificar das trocas comerciais entre Pequim e Rangoon¹⁷⁶.

Já chegados ao início da década passada, o Myanmar passa por uma fase de relativa abertura do regime ditatorial, levada a cabo pelo então Presidente do país, o General Thein Shein. Este, com um espírito mais aberto e “democrático”, conduz o país por um período reformista, principalmente a nível económico. Pequim considera então que é o momento certo para avançar com o tão desejado Corredor Económico. Em anos anteriores à década de 2010, tinha já desenvolvido projetos de modernização da rede rodoviária em várias províncias birmanesas, tendo também sido criado um gasoduto que liga as plataformas de prospeção na Baía de Bengala até Kunming na China. Em paralelo, foi também criado um oleoduto que transporta petróleo proveniente do Golfo Pérsico até

¹⁷⁰ Strangio S. (2020: 151)

¹⁷¹ *Global New Light of Myanmar*. “Advancing cross-border freight connectivity: China’s high-speed rail network and Myanmar’s rail system at the heart of the discussion.” *Global New Light of Myanmar*, 28 de julho de 2023 <https://www.gnlm.com.mm/advancing-cross-border-freight-connectivity-chinas-high-speed-rail-network-and-myanmars-rail-system-at-the-heart-of-the-discussion/> [consultado a 2 de abril de 2024]

¹⁷² Shambaugh, D. (2021: 199)

¹⁷³ Thorne, D.; Spevack, B. (2017: 42)

¹⁷⁴ McColm, R. (1991: 102)

¹⁷⁵ Naing, Yan. “Myanmar Ports key to China’s Strategy of Controlling Indian Ocean.” *The Irrawaddy*, 18 de maio de 2022 <https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/myanmar-ports-key-to-chinas-strategy-of-controlling-indian-ocean.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

¹⁷⁶ À época a capital do país.

Kunming. O ponto em comum entre ambas as infraestruturas é o facto de terem início na cidade Kyaukpyu, considerada central para os projetos chineses no Myanmar. É aí que a China planeia a criação de um parque industrial com um porto de águas-profundas, que poderá adquirir uma dupla função civil e militar.

O facto de Pequim ver então o Myanmar como uma “Califórnia Chinesa” sobressai a necessidade de salvaguardar a estabilidade das regiões por onde passa este elemento económico de benefícios mútuos para ambos os países, como nos diz a propaganda chinesa. Para obter esse fim, a estratégia encontrada assenta numa gestão delicada dos conflitos internos que têm vindo a grassar neste país do Sueste Asiático. Com o aligeirar da repressão durante a década reformista, as tensões entre os vários grupos étnicos do país, até então reprimidas, voltam a reacender-se¹⁷⁷. Outro fator que faz com que Pequim tenha de saber gerir delicadamente as suas relações com o Myanmar prende-se com um certo ressentimento “anti-China” por parte das populações locais¹⁷⁸ devido à forte presença chinesa no país. Isto vê-se principalmente a nível económico na medida em que ao longo das décadas em que a China se assumiu como o principal parceiro económico de Naypyidaw, o mercado birmanês tem sido prejudicado pela entrada de produtos chineses, o que tem vindo a afetar os produtores locais¹⁷⁹. Além disso, a generalidade da população da antiga Birmânia não via com bons olhos o celebrar de acordos económicos entre os dois países, na medida em que os mesmos eram mais vantajosos para Pequim pois, dava-lhe acesso principalmente à extração de recursos minerais¹⁸⁰.

A gestão da violência sectária no Estado vizinho passa principalmente pelo apoio a grupos de guerrilheiros, com destaque para os da província de Shan, adjacente ao Yunnan, grupos esses que partilham afinidades étnicas e culturais nos dois lados da fronteira, quer com os Han, ou com outras etnias desta província chinesa. Assim, a República Popular da China tem-se assumido como uma “patrocinadora não-oficial” dos mesmos, dando-lhes armamento e munições^{181 182}. Isto vai fazer com que a China tenha um certo nível de controlo sobre os mesmos e inclusive sob o governo central birmanês em Naypyidaw¹⁸³, demonstrando por isso que Pequim tem poder relativamente ao seu vizinho, sobretudo nos períodos nos quais o Myanmar se tenta distanciar da República Popular da China (na procura de outras fontes de investimento, como o Japão ou a Índia). Nesse sentido, a China volta a entrar na política do seu vizinho, como “mediadora de conflitos”, forçando implicitamente o Myanmar a regressar à cooperação económica sino-birmanesa. Isto conduz à continuação dos projetos de infraestruturas vigentes nos planos

¹⁷⁷ Strangio, S. (2020: 160)

¹⁷⁸ Strangio, S. (2020: 147)

¹⁷⁹ *Ibid*

¹⁸⁰ *Ibid*

¹⁸¹ *The Guardian*. “The Observer view: Xi Jinping is playing deadly games with Myanmar and North Korea.” *The Guardian*, 4 de fevereiro de 2024 <https://www.theguardian.com/commentisfree/2024/feb/04/the-observer-view-xi-jinping-is-playing-deadly-games-with-myanmar-and-north-korea> [consultado a 8 de fevereiro de 2024]

¹⁸² Muitos destes grupos são resquícios da desintegração do Partido Comunista Birmanês.

¹⁸³ Tower, Jason. “Jason Tower on China’s Growing Influence in Myanmar.” Entrevista de Laura Coates. *United States Institute of Peace*, 18 de janeiro de 2024 <https://www.usip.org/publications/2024/01/jason-tower-chinas-growing-influence-myanmar> [consultado a 30 de janeiro de 2024]

do Corredor Económico China-Myanmar. A posição paternal de mediação, não é uma atitude nova na estratégia diplomática chinesa em relação aos países da sua vizinhança. É antes, uma continuidade, ou melhor, uma adaptação, aos novos tempos, da sua concepção sinocêntrica de ordenamento do mundo.

Como também já referimos, além de ser a costa ocidental que China tanto ambiciona, o Myanmar pode também ser a solução para o “Dilema de Malaca”. É por esse motivo que nos últimos anos da década passada, Pequim tem vindo a intensificar os seus esforços diplomáticos, o que culmina em janeiro de 2020, com a visita de Xi Jinping ao país. Esta visita teve uma dupla finalidade. Por um lado, procurou acelerar a execução dos acordos para a concretização dos projetos de infraestruturas do Corredor Económico. Por outro lado, a visita do Presidente Xi tentou passar a imagem de que devido à proximidade geográfica entre os dois países, é natural que a China se assumisse como o principal interveniente externo no Myanmar. Nesse sentido, ao neutralizar a agência dos Estados Unidos, da Índia e do Japão, a China será capaz de ter uma maior vantagem nas duas entradas do Estreito de Malaca, quer através do porto de Kyaukpyu e das ilhas artificiais no Mar do Sul da China. Tal, não será conveniente para Washington e os seus parceiros securitários regionais pois, uma China mais influente e com acesso ao Oceano Índico, poderá colocar em causa a ideia de um *Indo-Pacífico Livre e Aberto*¹⁸⁴.

Uma “Estratégia de Dois Oceanos”

A vantagem que Pequim pretende alcançar nos dois lados do Estreito insere-se na sua “Estratégia de Dois Oceanos”¹⁸⁵. Tal como o “Dilema de Malaca”, a “Estratégia de Dois Oceanos” é um dos vetores direcionais da agência da República Popular da China no Indo-Pacífico. Este conceito operativo da ação chinesa tem a sua origem no início dos anos 2000, em documentos oficiais do PCC, como forma de demonstrar a intenção de a China, voltar a controlar os espaços marítimos que dominara no passado, mostrando que a sua ascensão também assentava no desenvolvimento naval. Robert Kaplan, em 2009, destacou este conceito, afirmando que à época, a PLAN não era capaz, nem tinha condições de alcançar este controlo dos mares¹⁸⁶. Contudo, na viragem para a década de 2010, após a subida ao poder de Xi Jinping e com o aparecimento de uma nova narrativa de projeção de poder, assente no quadro da BRI, a “Estratégia de Dois Oceanos” adquire finalmente o relevo que não tivera aquando da sua cunhagem.

Partindo do seu nome, questionamo-nos se esta faz referência a dois oceanos, sendo eles o Índico e o Pacífico. Como tal, num contexto de narrativas de afirmação de poder e de projeção de influência, será um elemento delimitador da conexão transoceânica que a China pretende criar com a BRI. Em primeiro lugar, seria pertinente perceber-se que no amago deste conceito, os académicos chineses utilizam, juntamente com o caractere para oceano (海 *hai*) dois caracteres que demonstram distância: 近 (*jin*) e 远

¹⁸⁴ *Ibid*

¹⁸⁵ Chinese President Xi Jinping’s Myanmar trip aimed at pushing Beijing’s “Two-Ocean” Strategy (<https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/chinese-president-xi-jinpings-myanmar-trip-aimed-pushing-beijings-two-ocean-strategy.html>) [consultado a 21 de novembro de 2023]

¹⁸⁶ Kaplan, R. D. (2009: 43-58)

(*yuan*), respetivamente “perto” e “longe”. Compreendemos que, afinal os “oceanos” são na verdade “mares”, e vão assim adequar-se à capacidade de atuação marítima da PLAN¹⁸⁷. Por “mares próximos” olhamos à primeira vista, para os Mares Amarelo, do Sul e o Oriental, que banham a faixa costeira chinesa e, nos quais Pequim tem uma considerável margem de atuação. Nesse sentido, é sugestivo afirmar-se que a “distância” dos mares, irá encurtar à medida que a capacidade operativa da PLAN aumenta.

Tendo em consideração aquilo que é exposto no parágrafo anterior, podemos considerar o Índico e o Pacífico, como sendo também os dois oceanos aos quais este conceito chinês se refere. Damos-lhes então as noções de *jin* e *yuan*, visto que o oceano “próximo”, o Oceano Pacífico, representa o limite do espaço geográfico no qual a marinha chinesa tem uma forma de atuação consistente. É também aí que grande parte das preocupações geostratégicas chinesas, associadas ao mundo marítimo, se encontram, nomeadamente a presença de países mais “hostis”, como o Japão, a Coreia do Sul, Taiwan, ou até mesmo as Filipinas. Como bem sabemos, é também na faixa ocidental do Oceano Pacífico que os Estados Unidos mantêm a sua 7ª Frota, e a sua principal rede de alianças regionais. É, pois, neste “oceano próximo” que Pequim tem as suas preocupações marítimas geostratégicas. O Oceano Índico, considerado como o “oceano distante” representa por isso, o passo seguinte na procura de projeção marítima, pois as suas forças navais terão capacidade de operar em zonas de águas profundas. Para isso, sabemos que é necessária toda uma rede de infraestruturas de apoio logístico ao acolhimento das embarcações da PLAN e, principalmente às embarcações mercantes chinesas, visto que o imperativo desta projeção de poder, como sabemos pelo discurso chinês, é salvaguardar a livre circulação dos fluxos que abastecem a economia chinesa¹⁸⁸. É lógico então que o porto de Kyaukpyu terá um grande papel nesta estratégia, servindo através do Corredor Económico China-Myanmar como uma porta de entrada de Pequim no Oceano Índico¹⁸⁹, além de apoiar a navegação dos navios chineses, quer sejam mercantes ou da PLAN.

Apesar de este Corredor já ter sido mencionado ao longo do capítulo, noutras linhas, é também pertinente debruçarmo-nos um pouco acerca da sua elaboração. A criação do Corredor Económico China-Myanmar é negociada pelos dois vizinhos em 2017, após um reaproximar das suas relações, devido às sanções a que o governo de Aung San Suu Kyi se viu votado, no decorrer da violação dos direitos humanos dos Rohingya, como explicaremos em linhas posteriores. Assim, e após a viagem de Xi Jinping ao país, em 2020, voltam para cima da mesa de negociações antigos projetos que estiveram estagnados durante grande parte da década de 2010 e que, ao serem integrados no Corredor, estão enquadrados num ordenamento ainda maior, com a BRI. Ao todo foram

¹⁸⁷ Sun, T. (2017: 5)

¹⁸⁸ Ver nota de rodapé nº 165

¹⁸⁹ Tun, Thiha e Wai Mar Tun. “Chinese Leader Xi’s Visit to Myanmar to Produce New Belt And Road Agreements.” *Radio Free Asia*, 17 de janeiro de 2020 <https://www.rfa.org/english/news/myanmar/chinese-leader-xis-visit-to-myanmar-01172020163509.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

assinados 33 acordos, incidindo na sua grande maioria em projetos de criação ou desenvolvimento de infraestruturas ou, no aprofundamento das trocas comerciais¹⁹⁰.

Já referimos várias vezes que este plano tem o objetivo de conectar a província chinesa de Yunnan à sua “Califórnia Chinesa”, objetivada no Myanmar e cujo elemento principal assenta em Kyaukpyu. Contudo, a somar a isto é ainda pertinente referir-se que no seguimento do mesmo, nos vários planos de infraestruturas, encontramos a criação de linhas de caminho de ferro entre cidades fronteiriças chinesas e a dita cidade portuária birmanesa. Por sua vez, foram regulamentadas três zonas económicas especiais¹⁹¹ em Muse, Kanpiketi e Chinshwehaw, localidades fronteiriças, nos estados birmaneses de Kachin e Shan¹⁹². Destas três zonas económicas especiais, o destaque vai para a da cidade de Muse, visto que, ao ser a principal porta de entrada e saída na fronteira sino-birmanesa, assume um papel central no ordenamento do Corredor Económico China-Myanmar¹⁹³. Além do mais, está previsto ainda erigir-se uma nova cidade, perto de Rangoon, a antiga capital do país. O Corredor Económico China-Myanmar serve de elo marítimo a uma zona da China que, graças às condições geográficas em que se situa, está cortada de faixa costeira. Graças ao desenvolvimento desta rede coerente de infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, por sua vez associada à criação das zonas de comércio livre de restrições aduaneiras, desenvolve-se um mercado interno regional. O mesmo assenta na exportação de bens provenientes da China para um país assolado pela escassez material que os acolhe de bom grado e com vantagens comparativas mais favoráveis, em comparação com outros de fabrico ocidental.

As relações sino-birmanesas

A criação do Corredor Económico China-Myanmar e o consequente desenvolvimento do porto de Kyaukpyu são o reflexo das relações entre Pequim e Naypyidaw.

O Myanmar alcança a independência em 1948, nos primeiros anos da Guerra Fria, e ao se situar nas proximidades de um bloco comunista que se começava a erguer, e além da instabilidade que a guerra civil na China provocava, os birmaneses decidem adotar uma política de neutralidade, como forma de tentar preservar a estabilidade interna do recém-criado país. Com esta postura, procurava assim não ser engolido por nenhum dos blocos ideologicamente em confronto do mundo bipolar que definiu as vivências da sociedade mundial na segunda metade do século XX. Como tal, até à década de 1990, os

¹⁹⁰ Lwin, Nan. “Myanmar, China Sign Dozens of Deals on BRI Projects, Cooperation During Xi’s Visit.” *The Irrawaddy*, 18 de janeiro de 2020. <https://www.irrawaddy.com/news/burma/myanmar-china-sign-dozens-deals-bri-projects-cooperation-xis-visit.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

¹⁹¹ Aliás, a criação de zonas económicas especiais em países beneficiários do investimento chinês é uma prática comum por Pequim, popularizada pela BRI. O Sri Lanka, o Camboja e o Paquistão são, na prática, os exemplos mais notórios deste modelo de investimento chinês.

¹⁹² *The Irrawaddy*. “China to Reinforce Myanmar Expansion with Free-Trade Zones on Border.” 28 de agosto de 2023 <https://www.irrawaddy.com/news/myanmar-china-watch/china-to-reinforce-myanmar-expansion-with-free-trade-zones-on-border.html> [consultado a 22 de novembro de 2023]

¹⁹³ Lwin, Nan. “China-Backed Muse-Mandalay Railway to Cost \$9 Billion.” *The Irrawaddy*, 14 de maio de 2019 <https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-backed-muse-mandalay-railway-cost-9-billion.html> [consultado a 22 de novembro de 2023]

dois países tiveram uma relação ambivalente, na medida em que apesar de o Myanmar ter sido o primeiro país não-comunista a reconhecer a República Popular da China, em 1949¹⁹⁴, este era um dos alvos de ações do segundo que, graças à sua política externa maoísta apoiou o PCB. Este partido preconizou uma abordagem de confrontação militar ao poder central da Birmânia, tendo em vista derrubar o regime vigente e instaurar aí um regime de modelo comunista, próximo ao de Pequim. As ações do PCB, eram, pois, desestabilizadoras da ordem pública, e como tal, desenvolvem um forte sentimento anti-chinês, roçando quase a sinofobia, estando na origem de violentos protestos contra a comunidade chinesa a residir no país¹⁹⁵.

A degradação das condições de vida dos birmaneses deveu-se em grande parte ao colapso da economia nacional, assente numa equação que misturava nacionalismo económico e autarcia, justificada pelas elites governantes como a solução encontrada para manter a neutralidade no plano internacional. Contudo a principal razão para esta situação havia sido a repressão severa que os birmaneses sofriam às mãos dos militares, com o mesmo pretexto antes mencionado, fazendo com que na década de 1990, este Estado sofresse duras sanções por parte da sociedade internacional, de tal forma que se tornou numa pária. Isto fez com que o Myanmar se aproximasse da República Popular da China e com ela aprofundasse as suas relações. A contestação crescente ao regime encabeçada por Aung San Suu Kyi começa a mexer com as fundações do regime, levando-o a depender da “generosidade” material de Pequim para assegurar a sua sobrevivência, relaxando em troca, as restrições económicas que o país tinha definido para si próprio. Assim, é óbvio que a China foi a mais beneficiada desta medida de forma que, até 2013, era a principal fonte de investimento estrangeiro no Myanmar¹⁹⁶.

A forte presença chinesa que se passou a notar na antiga colónia britânica, principalmente nos grandes centros urbanos, como Rangoon e Mandalay, voltou a desencadear o sentimento de hostilidade contra os chineses, de tal forma que, tendo em vista mostrar uma abertura dos militares à sociedade civil, o então Presidente Thein Sein, o general reformista na chefia governo autocrático, decidiu, entre 2011 e 2012 suspender vários projetos financiados por Pequim (principalmente barragens). Thein Sein procura então contrabalançar a grande influência que a China tinha e encontrar, por conseguinte, novos apoios na sociedade internacional, mais concretamente no Ocidente, que pudessem servir de exemplo para a reforma político-económica¹⁹⁷. Esta opção culmina com a visita ao país de dignitários norte-americanos, nomeadamente a então Secretária de Estado Hillary Clinton, em 2011, e o Presidente Barack Obama, no ano seguinte.

Apesar de se mostrar surpreendida pelas ações dos seus vizinhos birmaneses, a China escolhe agir de forma pragmática¹⁹⁸: procura não alienar o seu vizinho. O objetivo era apresentar-se em oposição ao Ocidente, como sendo também um modelo viável para a modernização do país, principalmente a nível económico. Decidiu, pois, jogar no campo das relações-públicas, pagando viagens “educativas” à China a políticos, altos funcionários estatais e jornalistas birmaneses de vários quadrantes da sociedade,

¹⁹⁴ Emmerson, D. (2020: 355)

¹⁹⁵ Emmerson, D. (2020: 357)

¹⁹⁶ Strangio, S. (2020: 153)

¹⁹⁷ Shambaugh, D. (2021: 200)

¹⁹⁸ Strangio, S. (2020: 157)

mostrando os benefícios do modelo económico chinês. Já em 2015, o Presidente Xi começa a cortejar Aung San Suu Kyi, e a Liga Nacional Democrática (NLD), o seu partido, então ainda na oposição, recebendo a figura incontornável da resistência birmanesa ao regime dos militares, em Pequim e com honras de Estado¹⁹⁹.

Tendo a maioria da década de 2010 sido vivida no Myanmar com relativa estabilidade política, graças à agenda reformista de Thein Sein que culmina, já com Aung San Suu Kyi no início de uma verdadeira transição democrática, encabeçada por si, o facto é que a partir de 2017, este Estado do Sueste Asiático, como referimos anteriormente, volta a estar nas manchetes internacionais e, infelizmente, não pelos melhores motivos. O verão desse ano é marcado pela violência por parte das *tatmadaw*, o nome pelo qual são popularmente conhecidas as forças armadas birmanesas, contra a minoria Rohingya, residente no Estado de Rakhine (na zona sudoeste do país e que faz fronteira com o Bangladesh), tendo-se assistido a uma verdadeira limpeza étnica. Isto criou uma vaga imensurável de refugiados no Bangladesh e, cria também uma crise humanitária. Apesar de este ser um país com uma grande diversidade étnica (como aliás é o ponto unificador que distingue o Sueste Asiático das restantes “Ásias da Ásia”), é certo que desde a tomada de poder pelos militares, no século passado, que a retórica nacionalista do regime se tem vindo a basear na superioridade racial birmanesa, em detrimento das restantes etnias, principalmente Rohingya, em grande medida por estar associada ao Islão²⁰⁰.

Estes acontecimentos de 2017, foram uma das consequências indiretas das reformas de Thein Sein, pois a abertura do regime político permitiu um aligeirar da repressão do poder central face às minorias étnicas do país. Com isto, voltam a reacender-se antigas tensões étnicas entre a maioria birmanesa e alguns dos grupos que fazem o tecido social deste país. Na verdade, este é um problema que foi criado pela colonização britânica, ao terem sido favorecidos determinados grupos étnicos em detrimento de outros, o que, aquando da descolonização do país não permite uma via em direção à “construção da nação”, visto que a solução que foi encontrada para a transição de poder passa pela migração das mesmas elites étnicas de um sistema político para outro²⁰¹.

Como tal, a repressão sofrida pelos Rohingya às mãos do exército birmanês acabou com as esperanças ocidentais à transição democrática da década de 2010, e do papel de Aung San Suu Kyi, visto que esta adotou a linha geral do governo²⁰². As ações do exército eram o reflexo da noção de superioridade dos birmaneses face aos restantes grupos étnicos que, era também partilhada por uma larga maioria do tecido eleitoral do NLD e dos seus quadros, muitos deles aliados próximos da “Grande Dama”, como era conhecida Suu Kyi que, apesar de ter procurado proliferar os valores liberais e democráticos no seu país, pouco ou nada fez para acabar com os conflitos étnicos no Myanmar. Nesse sentido, os Estados Unidos e as organizações como a ONU e a União

¹⁹⁹ Zaw, Aung. “An Unstable, Weak Myanmar: China’s Strategic Goal?” *The Irrawaddy*, 17 de janeiro de 2020 <https://www.irrawaddy.com/opinion/commentary/unstable-weak-myanmar-chinas-strategic-goal.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

²⁰⁰ O nacionalismo birmanês faz um sincretismo entre as qualidades consideradas heroicas da população do país e o Budismo, pois ao longo da sua história, os vários reinos birmaneses foram considerados expoentes do Budismo, que se associa a uma política externa agressiva contra os seus vizinhos mais hostis, nomeadamente a China, a Tailândia, o Camboja e o Vietname.

²⁰¹ Strangio, S. (2020: 158-159)

²⁰² Strangio, S. (2020: 162)

Europeia condenaram Aung San Suu Kyi, pelo falhanço das reformas da década e o retrocesso democrático, retirando os apoios à modernização e democratização do regime de Naypyidaw, voltando às sanções.

Deste modo, à semelhança dos seus antecessores, a “Grande Dama” vê-se também isolada no plano internacional²⁰³ e a procurar apoio em Pequim²⁰⁴. O vizinho a norte vai adotar uma posição de neutralidade face aos conflitos étnicos do Myanmar. Contudo, enquanto membro permanente do Conselho de Segurança da ONU condenou várias vezes a “intromissão” de outros países, nomeadamente os Estados Unidos, nos assuntos internos birmaneses, enquanto apoiava vários dos grupos rebeldes.

É assim que a China volta a ser o grande ator externo na antiga Birmânia, recuperando a posição que havia perdido no início da década de 2010. Retoma, como vimos, vários dos projetos suspensos aquando da governação de Thein Sein, e, principalmente, conforme observado anteriormente, os dois países acordam a criação do Corredor Económico China-Myanmar, essencial à “Estratégia de Dois Oceanos”, com o porto de Kyaukpyu como peça central.

De facto, a própria Aung San Suu Kyi, reconhecia que a sua posição pragmática em relação aos chineses era necessária, caso quisesse continuar o seu trabalho de modernização nacional. Para Pequim, a líder do país vizinho (ironicamente) graças principalmente ao seu papel consistente na luta democrática no Myanmar, dá cartas enquanto líder credível e de confiança²⁰⁵. Prova do mesmo, é visível na sua primeira viagem oficial ao estrangeiro, já como líder do Myanmar, ao visitar a República Popular da China, num claro mimetismo para tempos modernos, das viagens das antigas missões tributárias estrangeiras à corte imperial chinesa.

A década de 2010 havia sido marcada por uma relativa estabilidade política no Myanmar que, na verdade, apenas quase se verificou na capital e respetivas zonas circundantes e nos restantes grandes centros urbanos, pois nessas regiões o poder dos militares era maior. Se viajássemos para zonas mais distantes e inóspitas como os estados que fazem fronteira com os vizinhos Bangladesh e China, iríamos ver que a situação não era a mesma pois tinham deflagrado movimentos separatistas étnicos que recorriam a táticas de guerrilha. Assim, e seguindo a sua estratégia de reconstrução nacional, Aung San Suu Kyi enceta negociações de paz com a maioria destes grupos, em grande parte com o apoio da China, que como sabemos era o mecenas de muitas destas forças.

A posição de Pequim é assim, ironicamente dúplice, pois ao apoiar um plano de paz no país vizinho, ao mesmo tempo, os chineses vêm-se envolvidos nos conflitos, maioritariamente no Estado de Shan, que como sabemos faz fronteira com a província chinesa de Yunnan. Este apoio aos rebeldes era motivado por três motivos. Em primeiro

²⁰³ Inclusive perde vários dos prémios e condecorações que lhe haviam sido atribuídas anteriormente pela defesa dos direitos humanos no seu país.

²⁰⁴ Tal, no entanto, não lhe vai servir de muito pois, em 2021, na sequência de um golpe de Estado por parte das *tatmadaw*, Aung Sang Suu Kyi seria novamente colocada em cativeiro, do qual ainda não saiu.

²⁰⁵ Zaw, Aung. “An Unstable, Weak Myanmar: China’s Strategic Goal?” *The Irrawaddy*, 17 de janeiro de 2020 <https://www.irrawaddy.com/opinion/commentary/unstable-weak-myanmar-chinas-strategic-goal.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

lugar, permitiu à República Popular da China limitar as atividades de guerrilha dos mesmos apenas às fronteiras internas do Myanmar, o que evitou um contágio da instabilidade política dos birmaneses para o interior da China, mantendo assim a fronteira entre os dois países estável. Em segundo lugar, foi por razões de afinidade étnica que Pequim prestou apoio a estes grupos, pois as lideranças de muitos deles são etnicamente chinesas. Por conseguinte, na fronteira sino-birmanesa, nas zonas controladas pelos guerrilheiros, a maioria dos locais falava mandarim ou um dos dialetos do Yunnan e a moeda com maior circulação corrente era o Yuan chinês. Finalmente, o último motivo prendeu-se com o argumento de que o apoio aos guerrilheiros em Shan, facilitaria uma melhor execução dos projetos planeados no âmbito do Corredor Económico. Como tal, a estabilidade nestas regiões era um pré-requisito para a China conseguir cumprir os seus objetivos estratégicos neste seu vizinho do Sueste Asiático.

Vimos também que em 2020, muito perto do início da pandemia de COVID-19, Xi Jinping realiza a sua primeira visita de Estado ao Myanmar, mostrando a importância que as relações sino-birmanesas têm para Pequim. O facto de o Presidente da República Popular da China se ter deslocado pessoalmente, é um indicativo do grau de importância estratégica que Naypyidaw tem para a China. Principalmente, pois, historicamente caracterizam-se as relações entre estes dois países como *paukphaw* (fraternas)²⁰⁶, algo que conduz à proclamação de uma “Comunidade de Destino em Comum Sino-Birmanesa”, a mais alta forma de relações diplomáticas na China do Presidente Xi, baseada numa solidariedade entre os dois regimes, principalmente no apoio mútuo nas suas posições em matérias problemáticas e controversas, como a crise dos Rohingya, no caso do Myanmar, ou o reconhecimento de Taiwan como província da República Popular da China.

Vimos anteriormente que, na segunda metade do século XX e até ao início da sua década de reformas democráticas, o Myanmar baseou a sua relação diplomática com a China, através da sua dependência extrema, tendo em vista manter a sobrevivência do regime em vigor. A partir de 2017, quando se assiste à reaproximação entre Pequim e Naypyidaw, voltam a surgir receios quanto às consequências geoestratégicas desta relação na arquitetura de segurança no Indo-Pacífico e, principalmente na Região dos Estreitos. Os mesmos são principalmente criados pela Índia, que enquanto ator regional se tem tornado cada vez mais ativa ao participar nos novos mecanismos securitários, que atuam nesta zona.

A posição da Índia

A preocupação de Nova Deli prende-se principalmente no que diz respeito ao porto de Kyaukpyu e ao uso futuro que a China lhe dará. Este porto irá ser desenvolvido pela *China International Trust and Investment Corporation* (CITIC), um conglomerado de empresas chinesas detido maioritariamente pelo Estado, em cooperação com empresas

²⁰⁶ Steinberg, David. “President Xi Jinping’s Myanmar Excursion: A Historical View.”, *The Irrawaddy*, 21 de janeiro de 2020 <https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/president-xi-jinpings-myanmar-excursion-a-historical-view.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

birmanesas do setor das infraestruturas, sendo que o mesmo, aquando da conclusão da sua construção, irá ser gerido pela primeira entidade. Como tal, o porto mostrar-se-á um complemento ao gasoduto e ao oleoduto que, integrados no Corredor Económico, fazem entrar no território chinês, recursos energéticos através da fronteira sino-birmanesa.

Quando todos os projetos planeados sob o desígnio do Corredor Económico China-Myanmar forem terminados, Pequim terá então concluído a sua missão de tornar o Myanmar na sua “Califórnia Chinesa”, passando a ter uma presença permanente na Baía de Bengala. Apesar das prioridades energéticas e de transporte de outros fluxos de abastecimento, o próprio porto de Kyaukpyu, quando terminado poderá ter uma dupla função²⁰⁷, quer comercial, quer militar. Com isto, passará a ser o entreposto da PLAN na Baía de Bengala, o que faz com que, mais uma vez, a China altere a arquitetura securitária do Oceano Índico, como já tinha feito aquando da inauguração da sua base no Djibouti. Com estas duas bases, a República Popular da China terá maneira de controlar os fluxos que alimentam a sua economia, desde onde são originários até chegarem ao território chinês. Aliás, quando terminado, este porto juntar-se-á à restante rede portuária chinesa no Índico, da qual além do porto (militar) no país africano, somam-se também os portos de Hambantota e de Gwadar, no Sri Lanka e no Paquistão respetivamente. Apesar de o primeiro ter fins meramente comerciais, no segundo porto, existe a suspeita de que este já tenha acolhido missões da PLAN²⁰⁸.

Aliás, em 2030, a PLAN pensa ter cerca de 67 novas embarcações e 12 novos submarinos nucleares a operar nestas águas. Além disso, na iminência de um conflito, além destes números, a República Popular da China poderá destacar ainda mais 125 navios da sua frota de guerra²⁰⁹, e com isto o porto de Kyaukpyu terá a função logística que falta a Pequim para ter uma presença sustentável e permanente a médio e longo-prazo na zona oriental do Oceano Índico. No entanto, devemos referir um pequeno contratempo que poderá fracassar, ou talvez atrasar a função militar do Corredor Económico e do porto de Kyaukpyu que, é o facto de a Constituição do Myanmar não permitir a entrada de forças militares de Estados terceiros em território birmanês. Contudo, este é um ponto que facilmente será posto de lado por Naypyidaw, visto que sem o apoio da China está em causa a sobrevivência política de quem está à frente dos destinos desta nação do Sueste Asiático, principalmente, visto que o país sofreu recentemente um (novo) golpe de Estado que voltou a colocar no poder mais uma junta militar.

Para a Índia o planeamento e consequente construção do Porto de Kyaukpyu é algo que intimida os decisores políticos de Nova Deli²¹⁰, pelo facto de a localização deste porto se situar não muito longe de Varsha, a base naval que o Comando Oriental da marinha indiana está a construir e que, por sua vez, é perto de Visakhapatnam, a

²⁰⁷ Thorne, D.; Spevack, B. (2017: 24)

²⁰⁸ *Indo-Pacific Defense Forum*. “China’s control of Burma port could lead to militarization.” *Indo-Pacific Defense Forum*, 30 de maio de 2018. <https://ipdefenseforum.com/2018/05/chinas-control-of-burma-port-could-lead-to-militarization/> [consultado a 9 de agosto de 2023]

²⁰⁹ Chanakya Forum. “Chinese Port in Myanmar – Threat to India”. Atualizado a 20 de dezembro de 2022. <https://chanakyaforum.com/chinese-port-in-myanmar-threat-to-india/> [consultado a 9 de agosto de 2023]

²¹⁰ Naing, Yan. “Myanmar Ports key to China’s Strategy of Controlling Indian Ocean.” *The Irrawaddy*, 18 de maio de 2022 <https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/myanmar-ports-key-to-chinas-strategy-of-controlling-indian-ocean.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

localização do Comando Oriental deste país. Além do mais, será em Varsha, que a marinha indiana criará um destacamento para os seus submarinos nucleares a operar nesta área do Oceano Índico. Poderemos estar assim diante de uma situação semelhante aquela que os Estados Unidos passam no Djibouti.

Neste sentido a Índia tem procurado reforçar a sua presença na região, mesmo que várias vozes em Washington DC afirmem que não faz o suficiente²¹¹. Apesar de ainda ser o ator geopolítico por excelência no Oceano Índico, Nova Deli não tem os mesmos recursos financeiros de Pequim que lhe permita uma maior projeção de poder. Mas acima de tudo, opta por contrabalançar ou mesmo neutralizar as ações da China. Além da sua participação em projetos de cooperação no Indo-Pacífico, como a Quad, a título individual, a Índia tem promovido a sua iniciativa SAGAR (*Security and Growth for All in the Region*), termo cunhado pelo Primeiro-Ministro Narendra Modi, em 2015, aquando da visita a Port Louis, a capital das ilhas Maurícias. O SAGAR procura desenvolver uma consciência coletiva, impulsionada por Nova Deli, de uma pertença a uma comunidade e ao estreitamento das relações entre a Índia e países que, tal como esta, têm em comum serem banhados pelas águas do Índico²¹². Assim, a principal medida apresentada no seio do SAGAR assenta na difusão do sistema indiano ICSS (*Integrated Coastal Surveillance System*), o conjunto de radares costeiros do país, agora colocado em vários Estados desta região, como as Maldivas, as Seychelles e o Sri Lanka.

Mais concretamente, no que diz respeito ao Myanmar, também aí a Índia tem agido tendo em vista contrabalançar e reduzir a dependência face a Pequim. A Índia e o Myanmar, nos últimos anos, têm aprofundado as suas relações bilaterais com a finalidade de aumentar a sua cooperação. Nesse sentido, esta parceria tem sido discutida em várias frentes, como os setores energéticos, das infraestruturas, agrícola, além de almejar um aumento das trocas comerciais. À semelhança do rival chinês, Nova Deli tem também apostado na cooperação junto à fronteira com o seu vizinho birmanês, com a construção de novas vias rodoviárias e de pontes no Estado de Chin, junto ao Estado indiano de Mizoram, o que intensifica as trocas fronteiriças e aumenta a presença indiana naquela zona do Myanmar.

No meio desta competição sino-indiana que se poderá estar a formar no Myanmar, caberá ao regime que estiver no poder em Naypyidaw gerir a sua política externa e, principalmente a forma como se relaciona com a China e a Índia. Apesar de ter visionado a reforma democrática do seu país, Aung San Suu Kyi mal viu o regresso do mesmo à condição de pária internacional foi pragmática o suficiente: estar nas boas graças com o país de Xi Jinping, mesmo mantendo o estatuto de neutralidade que o Myanmar tinha no passado, permitindo-lhe manter acordos e negociações com outros atores da região, mais em concreto a Índia e o Japão. Esta dimensão também revela que, quando o assunto é

²¹¹ Tower, Jason. "Jason Tower on China's Growing Influence in Myanmar." Entrevista de Laura Coates. *United States Institute of Peace*, 18 de janeiro de 2024 <https://www.usip.org/publications/2024/01/jason-tower-chinas-growing-influence-myanmar> [consultado a 30 de janeiro de 2024]

²¹² Chanakya Forum. "Chinese Port in Myanmar – Threat to India". Atualizado a 20 de dezembro de 2022. <https://chanakyaforum.com/chinese-port-in-myanmar-threat-to-india/> [consultado a 9 de agosto de 2023]

conter a força de Pequim, muitas vezes as democracias asiáticas têm de ser pragmáticas na região.

Com a recente tomada de poder pelas *tatmadaw*, Pequim manteve a cooperação económica e militar com a junta que tem vindo a governar o país desde 2021, como forma de proteger os seus interesses estratégicos e assegurar a sobrevivência do novo regime birmanês, que cada vez mais se volta a aproximar da China. O regime chinês procura afirmar-se como mediador dos conflitos que grassam nas regiões birmanesas com as quais faz fronteira, mas que na prática apenas se focou em finalizar os projetos do Corredor Económico China-Myanmar. Foi aqui que surgiu o dilema que o Myanmar passou a enfrentar na sua relação com a China: quer o poder político que governe o país seja democrático ou autoritário, sabe que grande parte da população é adversa à presença de Pequim no país²¹³ e às consequências que daí resultam, tais como endividamento excessivo, consequências ambientais e sociais dos projetos chineses, entre outras. Mas, numa lógica de preservação de regime sabe que o pragmatismo face ao vizinho do norte é necessário, mesmo que o procure minimizar, através de outros atores externos.

Ao longo deste capítulo, o Myanmar é apresentado como uma opção para a China contornar o principal problema geopolítico que enfrenta. Como bem sabemos, é encontrar uma solução para o seu “Dilema de Malaca”. O facto de o Estado do Sueste Asiático se localizar junto à fronteira meridional da China, permite encurtar o tempo de navegação das rotas que circulam em direção ou que partam da costa chinesa, evitando a passagem por *chokepoints* de risco, como o Estreito de Malaca ou o Mar do Sul da China. Para isso, terá uma grande relevância o papel do Corredor Económico China-Myanmar visto que ao ser criada toda uma nova rede de infraestruturas de transporte energético, mercadorias e pessoas, facilitará a circulação dos vários fluxos de que Pequim depende. Neste grande projeto que se insere na BRI, o porto de Kyaukpyu assume uma posição central pois quando terminado fará com que a República Popular da China passe a ter mais um ponto estratégico no Oceano Índico, complementando a sua base militar no Djibouti. Com isto, e partindo do princípio de que serão criados mais portos chineses ao longo das águas do Índico, visto que tal é uma prioridade do regime, nas décadas que estão para vir Pequim terá então uma rede de pontos nevrálgicos nestas águas. Este cenário dará por sua vez à China uma melhor capacidade de afirmação neste Oceano, indo de encontro à concretização da sua “Estratégia de Dois Oceanos”.

²¹³ Strangio, S. (2020: 157, 168-171)

Conclusão

Abrimos a presente dissertação com a pergunta que serviu de mote a esta investigação: De que forma o desenvolvimento de portos por agentes chineses no Indo-Pacífico poderá contribuir para a afirmação da República Popular da China no mundo marítimo asiático?

Ao olharmos para o passado da China, vimos que, apesar da sua grande dimensão continental, e de a partir daí ter usado a mesma para expandir a sua influência quer para as estepes da Mongólia ou para Estados vizinhos do Sueste Asiático, como o Vietname, teve curtos momentos em que tentou se afirmar como uma potência de índole marítima. Apesar de tal se ter passado durante a Dinastia Song, esta “anomalia histórica” chinesa é mais proeminente durante a Dinastia Ming, nomeadamente durante o reinado do Imperado Yongle, no início do século XV, e ainda hoje uma das mais celebradas figuras históricas nacionais. Durante quase 30 anos e, no decorrer de sete expedições lideradas pelo Almirante Zheng He (outra das maiores figuras da história do país), as embarcações chinesas navegaram além da faixa costeira do Império, passando o estreito de Malaca, e ao circularem pelas águas do Oceano Índico chegaram mesmo a alcançar a costa oriental de África. Durante este período, a China, como bem sabemos, conseguiu assumir-se como a potência marítima por excelência da Ásia, servindo-se de uma rede de entrepostos espalhados ao longo da costa do mundo marítimo asiático. Estes apesar de terem uma função principalmente comercial de intercâmbio entre a China e as populações locais, serviram também como ferramenta de projeção de poder, pois aí, aquando da passagem dos navios chineses os líderes regionais poderiam sofrer a ira das forças de Zheng He, em caso de não lhes serem favoráveis. Contudo, também sabemos que esta era dourada da hegemonia marítima chinesa acabou rapidamente, fruto de más decisões estratégicas das forças decisoras, que a longo-prazo culminaram na queda da Dinastia.

Este é o grande exemplo pelo qual, no século XXI, a República Popular da China se rege tendo em vista a hegemonia marítima, numa primeira fase, numa dimensão regional, e *a posteriori*, global. A criação de entrepostos costeiros em zonas que lhe são favoráveis é pois, como bem sabemos, uma das formas de um país poder projetar maritimamente a sua influência, como o Almirante Mahan teorizou, no século XIX. Aliás, ele é o pensador pelo qual os estrategas chineses se têm guiado na projeção de poder por Pequim no nosso século, sendo este o ponto principal. Assim, em 2013, o Presidente Xi Jinping anuncia ao mundo a criação da *Belt and Road Initiative*, a grande ferramenta pela qual a China tenta obter um papel num mundo global e dominado pelos Estados Unidos da América. A criação da BRI é, pois, um resultado dos acontecimentos de 2008, em que o Ocidente (mais concretamente os elementos da “Tríade” que até então havia desenhado o mundo, após o advento da globalização – Estados Unidos, União Europeia e Japão) é abalado pela maior crise do capitalismo vivida desde o *crash* de 1929, abrindo no ordenamento global forças que colocam em causa a ordem liberal do mundo. Assim, a principal dessas forças é o “momento de 2008”, em que a China toma consciência da sua

posição de força e da capacidade de assumir um lugar equiparável ao de Washington, visto que o seu crescimento económico foi importante na ajuda às economias afetadas pela crise. Com este seu “momento”, a República Popular da China adquire uma posição mais assertiva no plano internacional, principalmente na sua vizinhança, o que faz com que abandone a antiga forma de agir no plano mundial, ditada por Deng Xiaoping, na década de 1990, em que a China tinha de ter uma agência pacífica no mundo.

Com a chegada ao poder do Presidente Xi Jinping, entre 2012 e 2013, a política externa chinesa entra numa fase mais assertiva. A BRI é então o mecanismo por excelência da sua estratégia, na medida em que procura estabelecer uma comunidade de Estados interligada por canais de infraestruturas terrestres e marítimas, com a China numa posição cimeira, assente num desenvolvimento mútuo para todos aqueles que nela estão abrangidos. Com isto, estas “Novas Rotas da Seda”, como também são conhecidas, têm um verdadeiro papel de ordenamento do mundo, fazendo soar sinais de alarme nos Estados Unidos e nos seus aliados asiáticos. Desta forma, o conceito de “Indo-Pacífico” passou a designar um grande espaço que, simplisticamente junta os Oceanos Índico e Pacífico, e onde o projeto chinês de afirmação espacial mais incide.

Ao regressarmos à pergunta de investigação desta dissertação, a BRI na sua vertente marítima, vai então permitir à China, ao recorrer à atuação das suas empresas estatais, desenvolver uma rede portuária em pontos estratégicos do Indo-Pacífico, nomeadamente no Djibouti e no Myanmar. A escolha destes dois países insere-se na narrativa geopolítica de Pequim para dar resposta às suas preocupações securitárias de sobrevivência de regime, nomeadamente a necessidade de proteger e consequentemente assegurar a circulação dos fluxos marítimos que mantêm a sua economia a funcionar. Esses fluxos, como bem sabemos, são originários da costa oriental africana e da Ásia Ocidental, navegando ao longo do Oceano Índico, passando depois pelas águas do Estreito de Malaca, antes de chegarem aos portos chineses. Ao sabermos que a China assentou o seu desenvolvimento socioeconómico no recurso aos mesmos, tornou-a, por outro lado, altamente vulnerável a flutuações na ordem geopolítica regional, pois, no caso de deflagrar um conflito com os Estados Unidos, é mais que certo originar-se um bloqueio marítimo no Estreito, interrompendo a passagem das rotas para o Mar do Sul da China. Neste cenário, Pequim ver-se-á cortada dos canais de circulação que mantêm a sua economia a funcionar. No limite, o país poderá ter uma falência do seu modelo de desenvolvimento e crescimento, criando uma situação de agitação social capaz de abalar as fundações do regime criado em 1949. Este seu “Dilema de Malaca” é assim algo que tem estado presente nas lideranças da China deste século, primeiro com Hu Jintao e agora com Xi Jinping. É, contudo, o segundo que mais tem feito para tentar impedir que a concretização do mesmo possa acontecer, recorrendo assim à MSR.

A par da sua rápida modernização, as atividades da PLAN tornaram-se mais frequentes e intensas em águas próximas da costa chinesa, pois, apesar de as suas embarcações já circularem pelas águas do Índico, a marinha chinesa ainda não detém as capacidades necessárias que a tornem numa força naval de “água azul”, capaz de operar a longas distâncias do seu território. É por isso que os portos chineses espalhados ao longo

da BRI terão um papel crucial, ao criar um verdadeiro “Colar de Pérolas” que possa sustentar a crescente capacidade (numérica e técnica) da marinha chinesa. Apesar de ao longo da década passada, o discurso oficial de Pequim nos ter habituado a indicar que as infraestruturas portuárias a serem criadas pelos trâmites da BRI terem apenas uma função logística, o facto é que as mesmas estão equipadas para receber embarcações bélicas, incluindo submarinos (avistados em paragens no Sri Lanka ou nas Maldivas), dando-lhes assim uma dupla função.

No que diz respeito à base naval do Djibouti, o seu papel é muito mais militar do que civil. A sua criação resulta da necessidade de Pequim em ter um ponto de apoio de forma a conseguir gerir melhor logisticamente as suas atividades de preservação da ordem securitária no Corno de África e de combate à pirataria, enquanto país com um papel global acrescido. Como vimos, a escolha do Djibouti para acolher a primeira base chinesa num país terceiro é intencional, principalmente devido à sua posição estratégica, além de ser uma porta de entrada em vários mercados africanos, como a Etiópia.

Por outro lado, se olharmos para as rotas dos fluxos marítimos que circulam em direção ao território chinês, sabemos que partem da costa oriental africana, passando por águas altamente inseguras e nesse sentido, é pertinente que Pequim consiga ter um ponto de apoio nessa zona, de forma a poder escoltar as embarcações comerciais que mantêm a sua economia a funcionar. O facto de desde 2017 ter passado a existir uma presença militar permanente da China no Indo-Pacífico, além de se situar fora da sua esfera “normal” de influência, é ainda mínima, mas com o passar dos anos, sabemos que só tem tendência a aumentar. Este é um elemento desestabilizador do ordenamento securitário da região, visto também encontrarmos neste país africano a presença dos Estados Unidos e dos seus aliados, nomeadamente do Japão. Sem contar com Washington, Tóquio é a capital mundial que mais tem procurado contrabalançar a presença cada vez maior de Pequim. Isto não é estranho pois foi o Japão o primeiro a apontar para a convergência de dois oceanos, muito antes do conceito de Indo-Pacífico entrar no *mainstream* da geopolítica, demonstrando assim estar alerta para as alterações da ordem regional.

No Oceano Índico, se se ordenarem as rotas por onde circulem os fluxos marítimos, pode-se considerar o Djibouti como o início do seu percurso. E o Myanmar pode ser o ponto de chegada, fazendo com que as mesmas percorram por terra a última etapa do percurso, antes de entrarem na China. Este país do Sueste Asiático está há várias décadas na orla de Pequim, graças ao estatuto de pária internacional que o ostracizou dos canais normais da globalização, motivado pelas violações aos direitos humanos dos sucessivos governos militares do país. Assim, a República Popular da China ajuda economicamente o seu vizinho, o que na verdade é o camuflar de uma lógica geoestratégica que tenciona dar frutos a médio-prazo. Isto deve-se à posição geoestratégica deste Estado, situado à saída da região dos Estreitos (dos principais *chokepoints* marítimos) e banhado pelo Golfo de Bengala, além de fazer fronteira com a província chinesa de Yunnan, uma das mais pobres do país. Assim, a narrativa da BRI e da MSR assenta no desenvolvimento do Corredor Económico China-Myanmar.

Apesar de a maioria dos projetos que o engloba estar ainda em fase de planeamento, estes têm uma única finalidade: dotar a China de uma faixa costeira ocidental, permitindo que as embarcações que a abastecem não tenham que circular pelo Estreito de Malaca, estando por isso vulneráveis a forças que lhe são hostis, além de permitir o desenvolvimento socioeconómico das províncias chinesas meridionais, dotando-as de uma rede de infraestruturas capazes de as tornar em verdadeiros *hubs* de transporte dos fluxos marítimos. É neste contexto que o porto de Kyaukpyu assume o papel de joia da coroa do CMEC, pois irá ser a porta de entrada para esta rede de infraestruturas que Pequim está a desenvolver no vizinho birmanês. No entanto, o facto de este porto ter sido escolhido como peça fundamental do projeto, faz com que os estrategas do Ocidente lhe atribuam um duplo papel, subentendendo-se que possa acolher embarcações militares da PLAN quando terminar a sua construção. Se terminado, o CMEC, vai permitir que a China seja capaz de transportar rapidamente e em larga escala forças terrestres para complementar as atividades da sua marinha de guerra, em caso da ocorrência de um conflito na região.

Ao percorrermos brevemente os capítulos desta dissertação podemos tirar várias conclusões em cada um dos mesmos. No primeiro capítulo, percebemos que a política externa da República Popular da China é evolutiva, algo derivado de acontecimentos à escala global que lhe vão dar novos moldes. Como vimos segundo Goldstein, esta divide-se em três fases: a primeira fase, que corresponde aos anos da governação de Mao Zedong (1949-1976) é marcada por um espírito combativo e de apoio a insurgências comunistas pela Ásia, focando-se nos países do Sueste Asiático; quando Deng Xiaoping se afirma politicamente, em 1978, e até 2008, durante a presidência de Hu Jintao, Pequim levava a cabo a abertura económica do país, e como tal opta a nível externo por assumir uma posição mais discreta que conduz à sua adesão a vários mecanismos da ordem mundial vigente, como a OMC, em 2001, não tendo ainda uma posição de relevo; com a chegada da crise financeira de 2008 dá-se aquilo a que se chama o “Momento” de Pequim e o país entra na sua terceira e atual fase de política externa onde assume uma abordagem mais interventiva não só a nível regional (ao defender fortemente as suas reivindicações territoriais, ou ao aumentar a sua presença naval no Oceano Índico), mas também no panorama global, tendo criado a *Belt and Road Initiative* como forma de projetar a sua influência. Nesta terceira fase, a China ou também para a sua história imperial, principalmente no período em que a Dinastia Ming governou o país, como vimos no segundo capítulo. A mensagem que é importante reter é a de que uma boa análise da conjuntura geopolítica permite a ascensão regional de um Estado. No entanto, o oposto também pode acontecer quando é feita uma má interpretação geopolítica do que está ao redor e que, no caso dos Ming, veio a contribuir para a queda da Dinastia.

Esta é uma lição a que Pequim presta atenção, principalmente no palco em que a sua política externa mais incide, o Indo-Pacífico. No terceiro capítulo vimos que este é um dos principais conceitos operativos da geopolítica que resulta de uma “confluência de dois oceanos”, o Índico e o Pacífico, como lhe atribuiu o então Primeiro-Ministro japonês Shinzo Abe, que é também o criador do termo. Ao olharmos para este espaço percebemos

que não é homogêneo, tendo polos distintos, com vários atores, mas que se relacionam graças à circulação dos fluxos, principalmente energéticos e comerciais. Outra das conclusões a tirar deste terceiro capítulo é a de que a China é o outro elemento agregador deste espaço, pois a sua política externa cada vez mais assertiva começa a ter impacto no ordenamento securitário do Indo-Pacífico, ao colocar em causa o *status quo* regional da *Pax Americana*, e dos parceiros asiáticos de Washington. É por isso que na década passada existiu a necessidade de tornar a Índia num Estado mais interventivo a nível regional, principalmente no Oceano Índico, ao ser criado este conceito, integrando-a assim no “centro” da Ásia.

Por sua vez, é neste oceano que Pequim tem vindo a aumentar a sua influência, através da componente marítima da BRI. Vem então a desenvolver uma rede de portos em países banhados pelo Índico e cujos governos são favoráveis à China, como o Paquistão e o Sri Lanka. Mas, o paradigma alterou-se ao ser inaugurada, no Djibouti, a primeira base militar chinesa num Estado terceiro, conforme visto no quarto capítulo. Esta decisão inédita surpreendeu o mundo, pois com isto a República Popular da China passou a ter uma presença militar permanente no Oceano Índico, à semelhança da que tem no Mar do Sul da China. Esta medida do governo chinês permite ao país proteger a circulação dos recursos energéticos originários da Ásia Ocidental e da costa oriental de África, dos quais a economia chinesa tanto depende, e que circulam por águas pouco seguras onde a pirataria é uma realidade quotidiana. A criação da base militar no Djibouti vem, pois, abrir um precedente na estratégia de Pequim, visto que o governo do Partido Comunista tem dado prioridade à continuação do desenvolvimento de novos portos que, poderão ter a já referida dupla função. Um destes portos, será o de Kyaukpyu, no Myanmar. Conforme visto no quinto capítulo, este vizinho da China tem uma posição estratégica pois permite que as rotas marítimas com destino ao território chinês não naveguem pela zona dos Estreitos. Além disso, apresenta-se como a costa ocidental que Pequim não tem. Com isto Pequim passa a ter mais uma presença permanente no Oceano Índico, perto da sua fronteira e da Índia, resolvendo o problema estratégico do “Dilema de Malaca”.

Com o que é enunciado na parte final da Conclusão, poderemos ainda deduzir que a política externa chinesa de Xi Jinping continuará a ser assertiva, e como tal, a China sentir-se-á cada vez mais motivada a aumentar a sua presença no Indo-Pacífico, através da PLAN. Assim, esta ferramenta de afirmação do poder chinês passará a ter uma rede de apoio logístico consistente, o que permite à bandeira chinesa ser avistada com mais frequência em águas asiáticas.

Bibliografia

Fontes Primárias

Abe, Shinzo. “Confluence of the Two Seas”. Discurso, Nova Déli, 22 de agosto, 2007. *Ministério dos Negócios Estrangeiros do Japão*. <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html> [consultado a 19 de agosto de 2019]

Abe, Shinzo. “Address by Prime Minister Shinzo Abe at the Opening Session of the Sixth Tokyo International Conference on African Development (TICAD VI)”. Discurso, Nairóbi, 27 de agosto, 2016. *Ministério dos Negócios Estrangeiros do Japão*. https://www.mofa.go.jp/afr/af2/page4e_000496.html [consultado a 7 de janeiro de 2020]

Barrett, Vice-Almirante Tim. “Maritime Power in the 21st Century”. Comunicação apresentada no Royal College of Defence Studies, Londres, 2 de julho de 2015. https://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/20150702_Chief_of_Navy_London_Speech-Maritime_Power_in_the_21st_Century.pdf [consultado a 29 de setembro de 2019]

Casa Branca dos Estados Unidos da América. *U.S. Strategic Framework for the Indo-Pacific*. 2018 (divulgado após desclassificação a 15 de janeiro de 2021). <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2021/01/IPS-Final-Declass.pdf> [consultado a 15 de abril de 2021]

Comité Central do Partido Comunista da China. *The 13th Five-Year Plan for Economic and Social Development of the People’s Republic of China, 2016-2020*. Pequim: Central Compilation & Translation Press, 2016. <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf> [consultado a 22 de outubro de 2023]

Embaixada da República Popular da China na República do Zimbabwe. “Diplomatic Words of Wisdom”. 29 de outubro de 2011. http://zw.china-embassy.gov.cn/eng/xwdt/201111/t20111103_6421566.htm [consultado a 20 de agosto de 2023]

Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *China’s Peaceful Development*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, setembro de 2011. https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2014/09/09/content_281474986284646.htm [consultado a 16 de junho de 2020]

Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *Diaoyu Dao, an Inherent Territory of China*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, setembro de 2012. https://www.mfa.gov.cn/eng/topics_665678/diaodao_665718/pl/201209/t20120926_701830.html [consultado a 28 de março de 2024]

Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *China’s Military Strategy*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, maio de 2015.

https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm [consultado a 16 de junho de 2020]

Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *China Adheres to the Position of Settling Through Negotiation the Relevant Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, julho de 2016 <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/34120/Document/1483617/1483617.htm> [consultado a 16 de junho de 2020]

Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, 2017 http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2017/01/11/content_281475539078636.htm [consultado a 16 de junho de 2020]

Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China. *China's National Defense in the New Era*. Pequim: Gabinete de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, julho de 2019 https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201907/24/content_WS5d3941ddc6d08408f502283d.html [consultado a 16 de junho de 2020]

Gabinete do Primeiro-Ministro do Japão. *The Constitution of Japan*. Tóquio: Gabinete do Primeiro-Ministro do Japão, novembro de 1946 https://japan.kantei.go.jp/constitution_and_government_of_japan/constitution_e.html [consultado a 28 de março de 2024]

Gabinete do Secretário de Estado dos Estados Unidos da América. *The Elements of the China Challenge*. Washington, DC: The Policy Planning Staff, Departamento de Estado dos Estados Unidos da América, 2020. <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/11/20-02832-Elements-of-China-Challenge-508.pdf> [consultado a 15 de abril de 2021]

Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Popular da China. “Statement of the Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China on Settling Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea Through Bilateral Negotiation”. Pequim: Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Popular da China, 8 de junho de 2016. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/201606/t20160608_679464.html [consultado a 16 de junho de 2020]

Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Popular da China. “Statement of the Government of the People's Republic of China on China's Territorial Sovereignty and Maritime Rights and Interests in the South China Sea”. Pequim: Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Popular da China, 12 de julho de 2016. https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt_665385/2649_665393/201607/t20160712_679472.html [consultado a 16 de junho de 2020]

Organização das Nações Unidas (ONU). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. 1982

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
[consultado a 7 de março de 2022]

Tribunal Permanente de Arbitragem. *PCA Case N° 2013-19: The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China*. Haia: Tribunal Permanente de Arbitragem, 12 de julho de 2016. <https://pcacases.com/web/sendAttach/2086> [consultado a 28 de março de 2024]

Xi, Jinping. “Working Together to Write a New Chapter In China-Africa Cooperation – keynote speech by President Xi Jinping at 2015 FOCAC Summit in Johannesburg, South Africa.” Discurso, Joanesburgo, 4 de dezembro de 2015. *Fórum de Cooperação China-África*. http://www.focac.org/eng/zywx_1/zyjh/201512/t20151205_7933603.htm [consultado a 30 de março de 2024]

Xi, Jinping. “President Xi's speech to Davos in full”. Discurso, Davos, 17 de janeiro de 2017. *Fórum Económico Mundial*. <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/full-text-of-xi-jinping-keynote-at-the-world-economic-forum/> [consultado a 15 de agosto de 2023]

Xinhua. *Constitution of the Communist Party of China - Revised and adopted at the 19th National Congress of the Communist Party of China on October 24, 2017*. 2017. http://www.xinhuanet.com/english/download/Constitution_of_the_Communist_Party_of_China.pdf [consultado a 28 de março de 2024]

Fontes Secundárias

Artigos académicos

Avdaliani, Emil. 2018. “China’s Naval Success and Its Grand Strategy”. *BESA Center Perspectives Paper* No. 961 (28 de setembro de 2018) <https://besacenter.org/china-naval-strategy/> [consultado a 26 de dezembro de 2019]

Bishoyi, Saroj. “Geostrategic Imperative of the Indo-Pacific Region – Emerging Trends and Regional Responses”. *Journal of Defence Studies* 10, nº1 (janeiro – março 2016): 89-102. https://idsa.in/jds/jds_10_1_2015_geostrategic-imperative-of-the-indo-pacific-region [consultado a 3 de junho de 2020]

Bo, Hu. “Trends of International Maritime Politics and China’s Strategic Choices”. *China International Studies* 64, nº3 (maio – junho 2017): 110-133. <http://www.ciisjournal.com/Admin/UploadFile/Issue/w2yenouv.pdf> [consultado de 23 de janeiro de 2021]

Byrd, Miemie Winn. “Has Myanmar Become China’s Back Door to the Indian Ocean?” Em *Hindsight, Insight, Foresight – Thinking about Security in the Indo-Pacific*, editado por Alexander L. Vuving, 307-315. Honolulu: Daniel K. Inouye Asia-Pacific Center for Security Studies, 2020.

Cabestan, Jean-Pierre. “China’s Military Base in Djibouti: A Microcosm of China’s Growing Competition with the United States and New Bipolarity”. *Journal of Contemporary China* 29, nº125 (2020): 731-747.

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10670564.2019.1704994> [consultado a 4 de abril de 2023]

Çalışkan, Göktug. “The Only Place in the World China has a Military Base: Djibouti. *Ankara Centre for Crisis and Policy Studies*, 22 de outubro de 2021. <https://www.ankasam.org/the-only-place-in-the-world-china-has-a-military-base-djibouti-v/?lang=en> [consultado a 4 de abril de 2023]

Cheng, Dean. “Sea Power and the Chinese State: China’s Maritime Ambitions”. *Backgrounders*, 11 de julho de 2011. <https://www.heritage.org/asia/report/sea-power-and-the-chinese-state-chinas-maritime-ambitions> [consultado a 27 de setembro de 2019]

Chubb, Andrew. “Xi Jinping and China’s maritime policy”. *Brookings Institution*, 22 de janeiro de 2019. <https://www.brookings.edu/articles/xi-jinping-and-chinas-maritime-policy/> [consultado a 21 de fevereiro de 2023]

Cohen, Saul Bernard. “Survey of Geopolitics”. Em *Geopolitics of the World System*, 11-31. Oxford: Rowman & Littlefield Publishers, 2003.

Dias, Alexandra Magnólia, e Carmen Amado Mendes. “A China e África em Ascensão: Trajetórias Mutuamente Reforçadas ou Novas Dependências?”. *Relações Internacionais*, 65 (março 2020): 5-12. http://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri65/RI_65_art01_AMDCAM.pdf [consultado a 19 de maio de 2020]

Doshi, Rush. “Hu’s to blame for China’s assertiveness?”. *Brookings Institution*, 22 de janeiro de 2019. <https://www.brookings.edu/articles/hu-to-blame-for-chinas-foreign-assertiveness/> [consultado a 21 de fevereiro de 2023]

Ferras, Patrick. “As Lições Retiradas da Chegada da China à República do Jibuti”. *Relações Internacionais*, 65 (março 2020): 87-101. http://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri65/RI_65_art07_PF.pdf [consultado a 19 de maio de 2020]

Glaser, Bonnie S. “Conflict in the South China Sea”. Council on Foreign Relations (CFR), 2015. <https://www.jstor.org/stable/resrep05645?seq=1> [consultado a 20 de dezembro de 2020]

Goldstein, Avery. “China’s Grand Strategy under Xi Jinping – Reassurance, Reform and Resistance”. *International Security* 45, nº1 (verão de 2020): 164-201. <https://direct.mit.edu/isec/article-abstract/45/1/164/95252/China-s-Grand-Strategy-under-Xi-Jinping?redirectedFrom=fulltext> [consultado a 21 de abril de 2021]

Gray, Colin S., e Geoffrey Sloan. “Why Geopolitics?”. Em *Geopolitics, Geography and Strategy*, editado por Colin S. Gray e Geoffrey Sloan. Oxfordshire: Taylor & Francis, 2000.

Himmer, Michal, e Zdenek Rod. “Chinese debt trap diplomacy: reality or myth?”. *Journal of the Indian Ocean Region* 18, nº3 (abril de 2023): 250-272. <https://www.tandfonline.com/doi/ref/10.1080/19480881.2023.2195280?scroll=top> [consultado a 25 de junho de 2023]

Huneke, Douglas. “The Ghost of Zheng He: China’s Naval Base in Djibouti.” *Berkeley Political Review*, 19 de abril de 2017. <https://web.archive.org/web/20170518030413/https://bpr.berkeley.edu/2017/04/19/the-ghost-of-zheng-he-chinas-naval-base-in-djibouti/> [consultado a 16 de outubro de 2023]

Jones, Lee, e Hameiri Shahar. “Debunking the Myth of ‘Debt-Trap Diplomacy’ – How Recipient Countries Shape China’s Belt and Road Initiative (Research Paper)”. Londres: Chatham House, The Royal Institute of International Affairs, 2020. <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/2020-08-25-debunking-myth-debt-trap-diplomacy-jones-hameiri.pdf> [consultado a 25 de junho de 2023]

Jun, Yu. “China’s Rise: Historical Inevitability and Realistic Path”, revisão de *Reivention and Renewal of Civilizations: Period of Strategic Opportunities from a Historical Perspective*, de Xu Jian, *China International Studies* 64, nº3 (maio – junho 2017): 134-140. <http://www.ciisjournal.com/Admin/UploadFile/Issue/ejua1t5b.pdf> [consultado a 23 de janeiro de 2021]

Kulatunga, Tenente-Comandante Roshan. “Geopolitical Competition and Economics in the Indian Ocean Region”. Center for International Maritime Security (CIMSEC), 25 de setembro de 2018. <https://cimsec.org/geopolitical-competition-and-economics-in-the-indian-ocean-region/> [consultado a 29 de dezembro de 2020]

Lazarus, Albert, e Pradeep Kumar Goyal. “India and the Emerging Geopolitics of the Indian Ocean Region”. *Journal of Advances and Scholarly Researches in Allied Education*, 16, nº6 (maio de 2019): 3481-3487. <http://ignited.in/p/305242> [consultado a 29 de dezembro de 2020]

MacHaffie, James. “China’s naval strategy in the East China Sea”. *Geopolitical Monitor*, 15 de Janeiro de 2020. <https://www.geopoliticalmonitor.com/chinas-naval-strategy-in-the-east-china-sea/> [consultado a 20 de fevereiro de 2023]

McDevitt, Contra-Almirante Michael McDevitt. *Becoming a Great “Maritime Power”: A Chinese Dream*. Arlington, Virgínia: Center for Naval Analyses (CNA), 2016. https://www.cna.org/archive/CNA_Files/pdf/irm-2016-u-013646.pdf [consultado a 24 de setembro de 2019]

Nielsen, John. “Myanmar – China’s west coast dream.” *DIIS (Danish Institute for International Studies) Policy Brief*, maio de 2022. <https://www.diis.dk/en/research/myanmar-chinas-west-coast-dream> [consultado a 5 de julho de 2023]

Pereira, Rui. “China e África: Uma Parceria de Cooperação Estratégica ou uma (Progressiva) Relação de Dependência – A Problemática da Dívida Africana”. *Relações Internacionais*, 65 (março de 2020): 13-25. http://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri65/RI_65_art02_RP.pdf [consultado a 19 de maio de 2020]

Poling, Gregory B. “Kyaukpyu – Connecting China to the Indian Ocean.” *CSIS (Center for Strategic & International Studies) Brief*, abril de 2018. <https://amti.csis.org/kyaukpyu-china-indian-ocean/> [consultado a 30 de junho de 2023]

Rodrigues, Alexandre Reis. “Conflitos nos mares China”. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 9 de dezembro de 2013.

Rolland, Nadège. 2017. “China’s “Belt and Road Initiative”: Underwhelming or Game-Changer?”. *The Washington Quarterly* 40, nº1 (verão 2017): 127-142. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/0163660X.2017.1302743?scroll=top&needAccess=true> [consultado a 28 de janeiro de 2020]

Styan, David. “China’s Maritime Silk Road and Small States: Lessons from the Case of Djibouti.” *Journal of Contemporary China* 29, nº 122 (2020): 191-206. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10670564.2019.1637567> [consultado a 10 de fevereiro de 2024]

Sun, Degang e Yahia H. Zoubir. “Securing China’s ‘Latent Power’: The Dragon’s Anchorage in Djibouti.” *Journal of Contemporary China* 30, nº130 (2021): 677-692. <https://www.tandfonline.com/doi/citedby/10.1080/10670564.2020.1852734?scroll=top&needAccess=true> [consultado a 13 de fevereiro de 2024]

Wang, Jisi. “China’s Search for a Grand Strategy: A Rising Great Power Finds Its Way”. *Foreign Affairs* 90, nº2 (março – abril 2011): 68-79. <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2011-02-20/chinas-search-grand-strategy> [consultado a 3 de maio de 2020]

Zheng, Bijian. “China’s “Peaceful Rise” to Great-Power Status”. *Foreign Affairs* 84, nº5 (setembro – outubro 2005): 18-24. <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2005-09-01/chinas-peaceful-rise-great-power-status> [consultado a 2 de maio de 2020]

Zhong, Yu. “The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative”. *Journal of Policy Science* 10 (2016): 85-109. <https://core.ac.uk/download/pdf/60551684.pdf> [consultado a 2 de outubro de 2019]

Artigos jornalísticos

Beech, Hannah. “Just Where Exactly Did China Get the South China Sea Nine-Dash Line From?”. *Time Magazine*, 19 de julho de 2016. <https://time.com/4412191/nine-dash-line-9-south-china-sea/> [consultado a 9 de janeiro de 2021]

Bhat, Coronel Vinayak. “China’s mega fortress in Djibouti could be model for its bases in Pakistan.” *The Print*, 27 de setembro de 2017. <https://theprint.in/defence/china-mega-fortress-djibouti-pakistan/11031/> [consultado a 16 de outubro de 2023]

Cabestan, Jean-Pierre. “China’s Djibouti naval base increasing its power”. *East Asia Forum*, 16 de maio de 2020 <https://eastasiaforum.org/2020/05/16/chinas-djibouti-naval-base-increasing-its-power/> [consultado a 15 de outubro de 2023]

Chanakya Forum. “Chinese Port in Myanmar – Threat to India”. Atualizado a 20 de dezembro de 2022. <https://chanakyaforum.com/chinese-port-in-myanmar-threat-to-india/> [consultado a 9 de agosto de 2023]

Chauhan, Kiran. “Gwadar and Kyaukphyu, the worrisome Chinese pearls in India’s west and east.” *The Kootneeti*, 29 de setembro de 2020. <https://thekootneeti.in/2020/09/29/gwadar-and-kyaukphyu-the-worrisome-chinese-pearls-in-indias-west-and-east/> [consultado a 9 de agosto de 2023]

Chellaney, Brahma. “China ensnares vulnerable states in a debt trap”. *Nikkei Asian Review*, 20 de fevereiro de 2018. <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/China-ensnares-vulnerable-states-in-a-debt-trap> [consultado a 5 de janeiro de 2021]

Chellaney, Brahma. “Indo-Pacific: EU’s Strategic Imperatives”. Comunicação apresentada na Conferência “EU-Asia: challenges and future”, promovida pela Fundação Calouste Gulbenkian em Future Forum, Lisboa, Portugal, 16 de abril de 2021. <https://gulbenkian.pt/agenda/ue-asia-desafios-e-futuro/> [consultado a 14 de abril de 2021]

Clapp, Priscilla A, Billy Ford, Nang Raw, Jason Tower e Andrew Wells-Dang. “Three Years After Coup, Myanmar’s Generals Face an Existential Crisis.” *United States Institute of Peace*, 1 de fevereiro de 2024 <https://www.usip.org/publications/2024/02/three-years-after-coup-myanmars-generals-face-existential-crisis> [consultado a 8 de fevereiro de 2024]

Courrier International, nº 272 (outubro 2018).

Courrier International. “A estratégia perdedora das Filipinas”. Nº 306 (agosto 2021): 32-33.

Courrier International. “Haverá uma invasão armada de Taiwan”. Nº 306 (agosto 2021): 36-38.

Courrier International. “Entrámos na guerra fria 2.0”. Nº 309 (novembro 2021): 30-31.

Courrier International. “Aliados com ordem de batalha”. Nº 309 (novembro 2021): 32-35.

Courrier International. “Frente unida contra Pequim”. Nº 309 (novembro 2021): 36-37.

Duchâtel, Mathieu. “China’s Policy in the East China Sea – The Role of Crisis Management Mechanism Negotiations with Japan (2008-2015).” *China Perspectives* 2016, nº3 (setembro 2016) <https://journals.openedition.org/chinaperspectives/7021> [consultado a 21 de fevereiro de 2023]

Global New Light of Myanmar. “Advancing cross-border freight connectivity: China’s high-speed rail network and Myanmar’s rail system at the heart of the discussion.” *Global New Light of Myanmar*, 28 de julho de 2023 <https://www.gnlm.com.mm/advancing-cross-border-freight-connectivity-chinas-high-speed-rail-network-and-myanmars-rail-system-at-the-heart-of-the-discussion/> [consultado a 2 de abril de 2024]

Hawkins, Amy, e Helen Davidson. “China may be planning overseas naval bases in Asia and Africa, say analysts.” *The Guardian*, 27 de julho de 2023. <https://www.theguardian.com/world/2023/jul/27/china-building-overseas-naval-bases-across-asia-and-africa-say-analysts> [consultado a 16 de outubro de 2023]

Indo-Pacific Defense Forum. “China’s control of Burma port could lead to militarization.” *Indo-Pacific Defense Forum*, 30 de maio de 2018. <https://ipdefenseforum.com/2018/05/chinas-control-of-burma-port-could-lead-to-militarization/> [consultado a 9 de agosto de 2023]

Kumbun, Joe. “Chinese President Xi Jinping’s Myanmar Trip Aimed at Pushing Beijing’s ‘Two-Ocean’ Strategy.” *The Irrawaddy*, 15 de janeiro de 2020 <https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/chinese-president-xi-jinpings-myanmar-trip-aimed-pushing-beijings-two-ocean-strategy.html> [consultado a 21 de novembro de 2023]

Leali, Giorgio. “Niger junta revokes military pacts with France.” *Politico*, 4 de Agosto de 2023 <https://www.politico.eu/article/niger-junta-amadou-abdramane-revokes-military-agreements-with-france/> [consultado a 30 de março de 2024]

Lendon, Brad, e Simone McCarthy. “Blue-water ambitions: Is China looking beyond its neighborhood now it has the world’s largest navy?” *CNN*, 2 de setembro de 2023. <https://edition.cnn.com/2023/09/01/asia/china-navy-overseas-military-bases-intl-hnk-ml/index.html> [consultado a 22 de novembro de 2023]

Lingana, Girish. “China’s Myanmar Kyaukpyu Port sits uncomfortably close to the Indian Nuclear submarine base.” *Frontier India*, 24 de dezembro de 2022. <https://frontierindia.com/chinas-myanmar-kyaukpyu-port-sits-uncomfortably-close-to-the-indian-nuclear-submarine-base/> [consultado a 4 de julho de 2023]

Lwin, Nan. “China-Backed Muse-Mandalay Railway to Cost \$9 Billion.” *The Irrawaddy*, 14 de maio de 2019 <https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-backed-muse-mandalay-railway-cost-9-billion.html> [consultado a 22 de novembro de 2023]

Lwin, Nan. “Myanmar, China Sign Dozens of Deals on BRI Projects, Cooperation During Xi’s Visit.” *The Irrawaddy*, 18 de janeiro de 2020. <https://www.irrawaddy.com/news/burma/myanmar-china-sign-dozens-deals-bri-projects-cooperation-xis-visit.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

Lwin, Nan. “China Vows to Deepen Economic Cooperation, Open Markets to Myanmar.” *The Irrawaddy* 1 de dezembro de 2020 <https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-vows-deepen-economic-cooperation-open-markets-myanmar.html> [consultado a 22 de novembro de 2023]

Lwin, Nan. “Myanmar-China Relations: 2020 Review.” *The Irrawaddy*, 20 de dezembro de 2020 <https://www.irrawaddy.com/specials/myanmar-china-relations-2020-review.html> [consultado a 23 de novembro de 2023]

Medcalf, Rory. “Goodbye Asia-Pacific. But why the sudden buzz over Indo-Pacific”. *South China Morning Post*, 31 de dezembro de 2017. <https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2126210/goodbye-asia-pacific-why-sudden-buzz-over-indo-pacific> [consultado a 29 de dezembro de 2020]

Naing, Yan. “Myanmar Ports key to China’s Strategy of Controlling Indian Ocean.” *The Irrawaddy*, 18 de maio de 2022 <https://www.irrawaddy.com/opinion/guest->

column/myanmar-ports-key-to-chinas-strategy-of-controlling-indian-ocean.html
[consultado a 20 de novembro de 2023]

Samsani, Sumanth. “Understanding the relations between Myanmar and China.” *Young Voices – Observer Research Foundation*, 26 de abril de 2021. <https://www.orfonline.org/expert-speak/understanding-the-relations-between-myanmar-and-china/> [consultado a 5 de julho de 2023]

Seibt, Sébastien. “Djibouti-China marriage ‘slowly unravelling’ as investment project disappoints.” *France 24*, 9 de abril de 2021. <https://www.france24.com/en/africa/20210409-djibouti-china-marriage-slowly-unravelling-as-investment-project-disappoints> [consultado a 4 de abril de 2023]

Sibley, George N. “How the Erosion of Sovereignty Elsewhere Impacts Myanmar at Home.” *The Irrawaddy*, 18 de julho de 2020. <https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/erosion-sovereignty-elsewhere-impacts-myanmar-home.html> [consultado a 19 de novembro de 2023]

Staden, Cobus van. “Fears of a Chinese Naval Base in West Africa Are Overblown.” *Foreign Policy*, 3 de março de 2022. <https://foreignpolicy.com/2022/03/03/china-pla-navy-base-west-africa-atlantic-equatorial-guinea/> [consultado a 4 de abril de 2023]

Steinberg, David. “President Xi Jinping’s Myanmar Excursion: A Historical View.”, *The Irrawaddy*, 21 de janeiro de 2020 <https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/president-xi-jinpings-myanmar-excursion-a-historical-view.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

Sutton, H. I. “Satellite Images Show That Chinese Navy Is Expanding Overseas Base.” *Forbes*, 10 de maio de 2020 <https://www.forbes.com/sites/hisutton/2020/05/10/satellite-images-show-chinese-navy-is-expanding-overseas-base/?sh=4bd193b86869> [consultado a 15 de outubro de 2023]

Tanchum, Michaël. “China’s new military base in Africa: What it means for Europe and America.” *European Council on Foreign Relations*, 14 de dezembro de 2021. <https://ecfr.eu/article/chinas-new-military-base-in-africa-what-it-means-for-europe-and-america/> [consultado a 4 de abril de 2023]

The Economist. “The most dangerous place on Earth”. 439, nº 9243 (1-7 de maio de 2021): 7

The Economist. “Something wicked this way comes”. 439, nº 9243 (1-7 de maio de 2021): 14-17

The Economist. “Still going strong”. 439, nº 9251 (26 de junho – 2 de julho 2021): 11

The Economist. “Not so neutral”. 446, nº 9335 (25 de fevereiro – 3 março 2023): 39-41

The Economist. “Great AUKUS”. 446, nº 9338 (18 de março – 24 de março 2023): 41-42

The Guardian. “The Observer view: Xi Jinping is playing deadly games with Myanmar and North Korea.” 4 de fevereiro de 2024 <https://www.theguardian.com/commentisfree/2024/feb/04/the-observer-view-xi-jinping->

is-playing-deadly-games-with-myanmar-and-north-korea [consultado a 8 de fevereiro de 2024]

The Irrawaddy. “Top China Official Reaffirms Beijing’s Support for Myanmar Junta.” 4 de julho de 2022 <https://www.irrawaddy.com/news/burma/top-china-official-reaffirms-beijings-support-for-myanmar-junta.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

The Irrawaddy. “China to Reinforce Myanmar Expansion with Free-Trade Zones on Border.” 28 de agosto de 2023 <https://www.irrawaddy.com/news/myanmar-china-watch/china-to-reinforce-myanmar-expansion-with-free-trade-zones-on-border.html> [consultado a 22 de novembro de 2023]

Tsirbas, Marina. “What Does the Nine-Dash Line Actually Mean?”. *The Diplomat*, 2 de junho de 2016. <https://thediplomat.com/2016/06/what-does-the-nine-dash-line-actually-mean/> [consultado a 9 de janeiro de 2021]

Tugendhat, Henry, Alex Vines e Armida van Rij. “Is China Eyeing a Second Military Base in Africa?” *United States Institute of Peace*, 30 de janeiro de 2024. <https://www.usip.org/publications/2024/01/china-eyeing-second-military-base-africa> [consultado a 3 de fevereiro de 2024]

Tun, Thiha e Wai Mar Tun. “Chinese Leader Xi’s Visit to Myanmar to Produce New Belt And Road Agreements.” *Radio Free Asia*, 17 de janeiro de 2020 <https://www.rfa.org/english/news/myanmar/chinese-leader-xis-visit-to-myanmar-01172020163509.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

Vasudeva, Coronel PK. “Implications of China’s Dark Shadow in Myanmar.” *Indian Defence Review*, 20 de outubro de 2020. <http://www.indiandefencereview.com/news/implications-of-chinas-dark-shadow-in-myanmar/> [consultado a 7 de julho de 2023]

Woody, Christopher. “Despite rising tensions, US and Chinese troops worked together to put out a garbage dump fire, a top US general says.” *Business Insider India*, 30 de julho de 2022. <https://www.businessinsider.in/international/news/despite-rising-tensions-us-and-chinese-troops-worked-together-to-put-out-a-garbage-dump-fire-a-top-us-general-says/articleshow/93219912.cms> [consultado a 4 de abril de 2023]

Yimer, Nigusu Adem. “How Djibouti Surrounded Itself by Military Bases,” *Politics Today*, 17 de março de 2021 <https://politicstoday.org/djibouti-surrounded-by-military-bases-of-china-us-france-uk-germany-others/> [consultado a 15 de outubro de 2023]

Zaw, Aung. “An Unstable, Weak Myanmar: China’s Strategic Goal?” *The Irrawaddy*, 17 de janeiro de 2020 <https://www.irrawaddy.com/opinion/commentary/unstable-weak-myanmar-chinas-strategic-goal.html> [consultado a 20 de novembro de 2023]

Zaw, Aung. “Sino-US War of Words in Myanmar a Test of Naypyitaw’s Allegiances.” *The Irrawaddy*, 21 de julho de 2020 <https://www.irrawaddy.com/opinion/commentary/sino-us-war-words-myanmar-test-naypyitaws-allegiances.html> [consultado a 21 de novembro de 2023]

Zhou, Laura. “How a Chinese investment boom is changing the face of Djibouti.” *South China Morning Post*, 1 de maio de 2017 <https://web.archive.org/web/20170518025638/http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2087374/how-chinese-investment-boom-changing-face-djibouti> [consultado a 14 de outubro de 2023]

Entrevistas

Kuo, Mercy A. “The Origin of ‘Indo-Pacific’ as Geopolitical Construct – Insights from Gurpreet Khurana”. Entrevista a Gurpreet Khurana. *The Diplomat*, 25 de janeiro de 2018. <https://thediplomat.com/2018/01/the-origin-of-indo-pacific-as-geopolitical-construct/> [consultado a 15 de junho de 2020]

Paice, Edward. “Djibouti Wins Jackpot – Renting Out Desert for Military Bases.” Entrevistado por Equipa de The Cipher Brief. *The Cipher Brief*, 30 de maio de 2017. <https://web.archive.org/web/20170806100511/https://www.thecipherbrief.com/article/africa/djibouti-wins-jackpot-renting-out-desert-military-bases-1091> [consultado a 14 de outubro de 2023]

Tower, Jason. “Jason Tower on China’s Growing Influence in Myanmar.” Entrevista de Laura Coates. *United States Institute of Peace*, 18 de janeiro de 2024 <https://www.usip.org/publications/2024/01/jason-tower-chinas-growing-influence-myanmar> [consultado a 30 de janeiro de 2024]

Livros

Auslin, Michael R. *Asia’s New Geopolitics – Essays on Reshaping the Indo-Pacific*. Stanford, Califórnia: Hoover Institution Press Publications, 2020

Bayliss, John, Steve Smith, e Patricia Owens, ed. *The Globalization of World Politics*. Oxford: Oxford University Press, 2020.

Burleigh, Michael. *Uma História do Presente – O melhor e o pior dos mundos*. Traduzido por Jaime Araújo. Lisboa: Edições 70, 2019.

Clark, William Roberts, Matt Golder e Sona Nadenichek Golder. *Principles of Comparative Politics*. Los Angeles: SAGE, 2013.

Coutinho, Luís P. Pereira. *A Realidade Internacional – Introdução às Teorias das Relações Internacionais*. Lisboa: AAFDL Editora, 2017.

Economy, Elizabeth C. *The Third Revolution – Xi Jinping and the New Chinese State*. Oxford: Oxford University Press, 2018.

Economy, Elizabeth C. *The World According to China*. Medford, Massachusetts: Polity Press, 2022.

Emmerson, Donald K., ed. *The Deer and the Dragon – Southeast Asia and China in the 21st Century*. Stanford, Califórnia: Brookings Institute Press, 2020.

- Gaspar, Carlos. *O Regresso da Anarquia – Os Estados Unidos, a Rússia, a China e a ordem internacional*. Óbidos: Alêtheia Editores, 2019.
- Gaspar, Carlos. *O mundo de Amanhã – Geopolítica contemporânea*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2020.
- Gaspar, Carlos. *Teoria das Relações Internacionais – Textos Clássicos*. Lisboa: Livros Horizonte, 2021.
- Grygiel, Jakub J. *Great Powers and Geopolitical Change*. Baltimore: The John Hopkins University Press, 2006.
- Kaplan, R.D. *China's Arrival: A Strategic Framework for a Global Relationship*. Washington D.C.: Centre for a New American Security, 2009.
- Kissinger, Henry. *Da China*. Traduzido por Freitas e Silva. Lisboa: Quetzal Editores, 2015.
- Kissinger, Henry. *A Ordem Mundial – Reflexões sobre o Carácter das Nações e o Curso da História*. Traduzido por José Mendonça da Cruz. Lisboa: Dom Quixote, 2018.
- Mações, Bruno. *Belt and Road – A Chinese World Order*. Londres: C. Hurst US & Co, 2020.
- Mahan, Almirante Alfred Thayer. “Chapter I – Discussion on the Elements of Sea Power”. Em *The Influence of Sea Power upon History*, 25-89. Boston: Little, Brown and Company, 1890.
- Mahbubani, Kishore. *A China já ganhou?* Traduzido por Paulo Tavares e Sara M. Felício. Maia: Bertrand Editora, 2020.
- Marshall, Tim. *Prisioneiros da Geografia – Dez mapas que lhe revelam tudo o que precisa de saber sobre política internacional*. Traduzido por Sónia Maia. Porto Salvo: Edições Saída de Emergência, 2017.
- Medcalf, Rory. *Indo-Pacific Empire – China, America and the Contest for the World's Pivotal Regional*. Manchester: Manchester University Press, 2020.
- Mote, Frederick W. *Imperial China, 900-1800*. Harvard: Harvard University Press, 1999.
- Rampini, Federico. *China e Índia – As duas grandes potências emergentes*. Traduzido por Michelle Canelas. Queluz de Baixo: Editorial Presença, 2007.
- Shambaugh, David. *Where Great Powers Meet – America & China in Southeast Asia*. Nova Iorque: Oxford University Press, 2021.
- Smith, David. *O Dragão e o Elefante – China, Índia e a Nova Ordem Mundial*. Traduzido por Fernanda Oliveira. Sintra: Europa América, 2008.
- Strangio, Sebastian. *In the Dragon's Shadow – Southeast Asia in the Chinese Century*. Yale: Yale University Press, 2020.

Waldron, Arthur. e Williamson Murray. “Chinese strategy from the fourteenth to the seventeenth centuries”. Em *The Making of Strategy: Rulers, States and War*, editado por Williamson Murray, 85-114. Nova Iorque: Cambridge University Press, 1994.

Weightman, Barbara. *Dragons and Tigers: a geography of South, East, and Southeast Asia*. Nova Iorque: John Wiley & Sons, 2011.

Relatórios e estudos

Administração de Informação Energética dos Estados Unidos. 2024. “South China Sea”. Atualizado a 21 de março de 2024. https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea [consultado a 28 de março de 2024]

Baruah, Darshana M. “Geopolitics of Indian Ocean Islands in 2019: Takeaways for Traditional Powers”. *South Asian Voices*, 9 de janeiro de 2020. <https://carnegieindia.org/2020/01/09/geopolitics-of-indian-ocean-islands-in-2019-takeaways-for-traditional-powers-pub-80824> [consultado a 3 de junho de 2020]

Blanchard, Lauren Ploch. “Djibouti”. Washington D.C.:Congressional Research Service, 2022. <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11303/5> [consultado a 14 de outubro de 2023]

Central Intelligence Agency (CIA). “Djibouti”. *The World Factbook*. Atualizado a 26 de março de 2024. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/djibouti/#people-and-society> [consultado a 30 de março de 2024]

China Power Project – Center for Strategic and International Studies (CSIS). “How much trade transits the South China Sea?”. Atualizado a 25 de janeiro de 2021. <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/> [consultado a 29 de dezembro de 2021]

Devermont, Judd, Amelia Cheatham, e Catherine Chiang. “Assessing the Risks of Chinese Investment in Sub-Saharan African Ports”. Washington, DC: Center for Strategic & International Studies, 2019. <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports> [consultado a 7 de fevereiro de 2020]

Duchâtel, Mathieu, e Alexandre Sheldon Duplaix. “Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe”. Berlim: European Council on Foreign Relations (ECFR), 2018. https://ecfr.eu/publication/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe/ [consultado a 26 de dezembro de 2019]

Forças de manutenção da paz das Nações Unidas “How we are funded”. ONU, 2024. <https://peacekeeping.un.org/en/how-we-are-funded> [consultado a 30 de março de 2024]

Freedom House. “Djibouti”. *Freedom in the World 2023 Country Report*, 2023. <https://freedomhouse.org/country/djibouti/freedom-world/2023> [consultado a 30 de março de 2024]

Fundo Monetário Internacional (FMI). “GDP based on PPP, share of world”. FMI, 2023 <https://www.imf.org/external/datamapper/PPPSH@WEO/CHN?zoom=CHN&highlight=CHN> [consultado a 10 de setembro de 2023]

Hillman, Jonathan E. “Influence and Infrastructure – The Strategic stakes of foreign projects”. Washington, DC: Center for Strategic & International Studies (CSIS), 2019. <https://www.csis.org/analysis/influence-and-infrastructure-strategic-stakes-foreign-projects> [consultado a 7 de fevereiro de 2020]

International Crisis Group. “Thin Ice in the Himalayas: Handling the India-China Border Dispute”. 14 de novembro de 2023. <https://www.crisisgroup.org/asia/south-asia/india-china/334-thin-ice-himalayas-handling-india-china-border-dispute> [consultado a 16 de março de 2024]

Macrotrends. “China GDP 1960-2023”, Macrotrends, 2023. <https://www.macrotrends.net/countries/CHN/china/gdp-gross-domestic-product> [consultado a 10 de setembro de 2023]

McColm, R. Bruce, ed. *Freedom in the World Political Rights & Civil Liberties 1990-1991*. Nova Iorque: Freedom House, 1991

Observatory of Economic Complexity (OEC). “China (CHN) – Exports, Imports and Trade Partners”, OEC, dezembro de 2023. <https://oec.world/en/profile/country/chn#latest-data> [consultado a 28 de março de 2024]

Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE). “Ocean Shipping and Shipbuilding”, OCDE, 2024. <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/> [consultado a 28 de março de 2024]

The Longer Telegram: Towards a new American China Strategy. Washington, DC: Atlantic Council, 2021. <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/atlantic-council-strategy-paper-series/the-longer-telegram/> [consultado a 15 de abril de 2021]

Thorne, Devin e Ben Spevack. “Harbored Ambitions – How China’s Port Investments are Strategically reshaping the Indo-Pacific.” Washington, DC: Center for Advanced Defense Studies (C4ADS), 2017. <https://static1.squarespace.com/static/566ef8b4d8af107232d5358a/t/5ad5e20ef950b777a94b55c3/1523966489456/Harbored+Ambitions.pdf> [consultado a 7 de fevereiro de 2020]

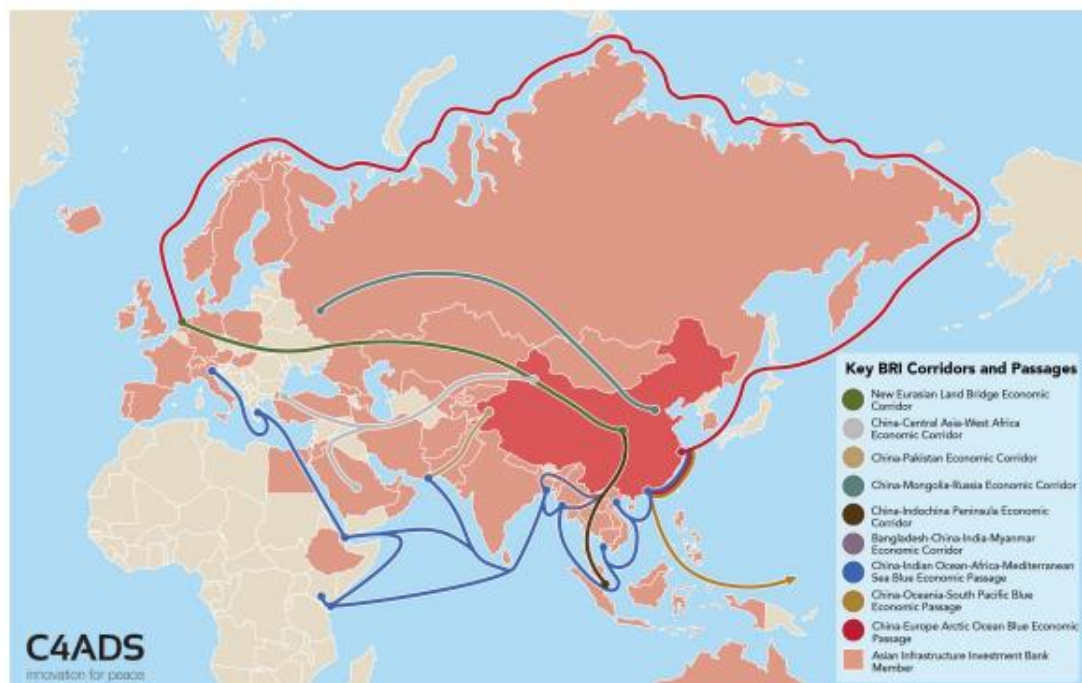
Tue, Christian On. “China’s Ambitions in the South China Sea”, Association of Accredited Public Policy Advocates to the European Union. 8 de março de 2021. <https://www.aalep.eu/china%E2%80%99s-ambitions-south-china-sea> [consultado a 30 de março de 2023]

World Shipping Council. “The Top 50 Containers Ports”. World Shipping Council, 2021. <https://www.worldshipping.org/top-50-ports> [consultado a 28 de março de 2024]

Xu, Beina. “South China Sea Tensions”. Council on Foreign Relations (CFR). <https://www.cfr.org/backgrounder/south-china-sea-tensions> [consultado a 30 de abril de 2021]

Anexos

Anexo I – a *Belt and Road Initiative*



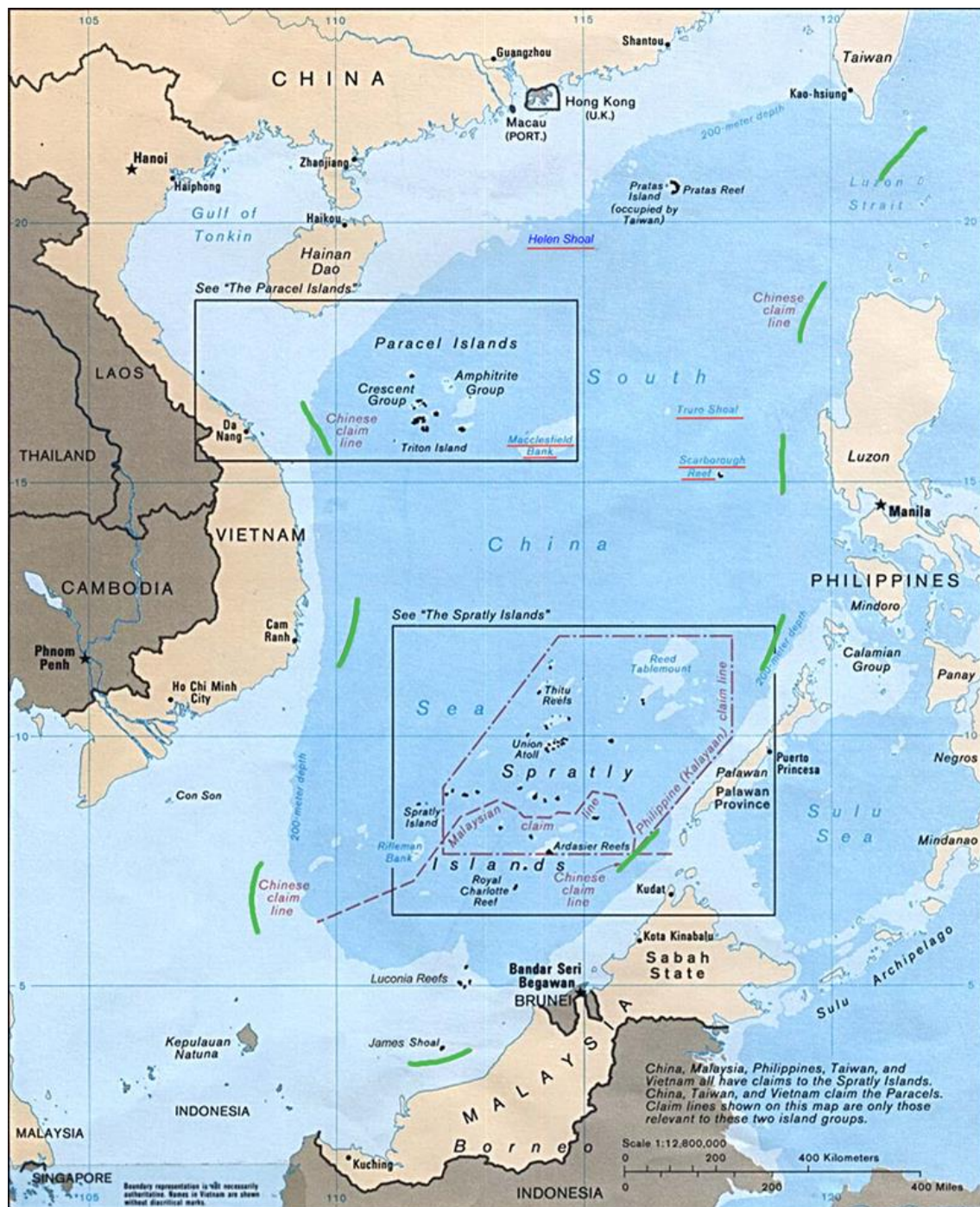
“Mapa da *Belt and Road Initiative* e os membros atuais do *Asian Infrastructure Investment Bank*.” Disponível em <https://c4ads.org/wp-content/uploads/2022/04/Harbored-Ambitions-C4ADS.pdf> [consultado a 7 de fevereiro de 2020]

Anexo II – Os projetos de investimento portuários de Pequim, e a sua ligação com as vias de comunicação marítimas asiáticas



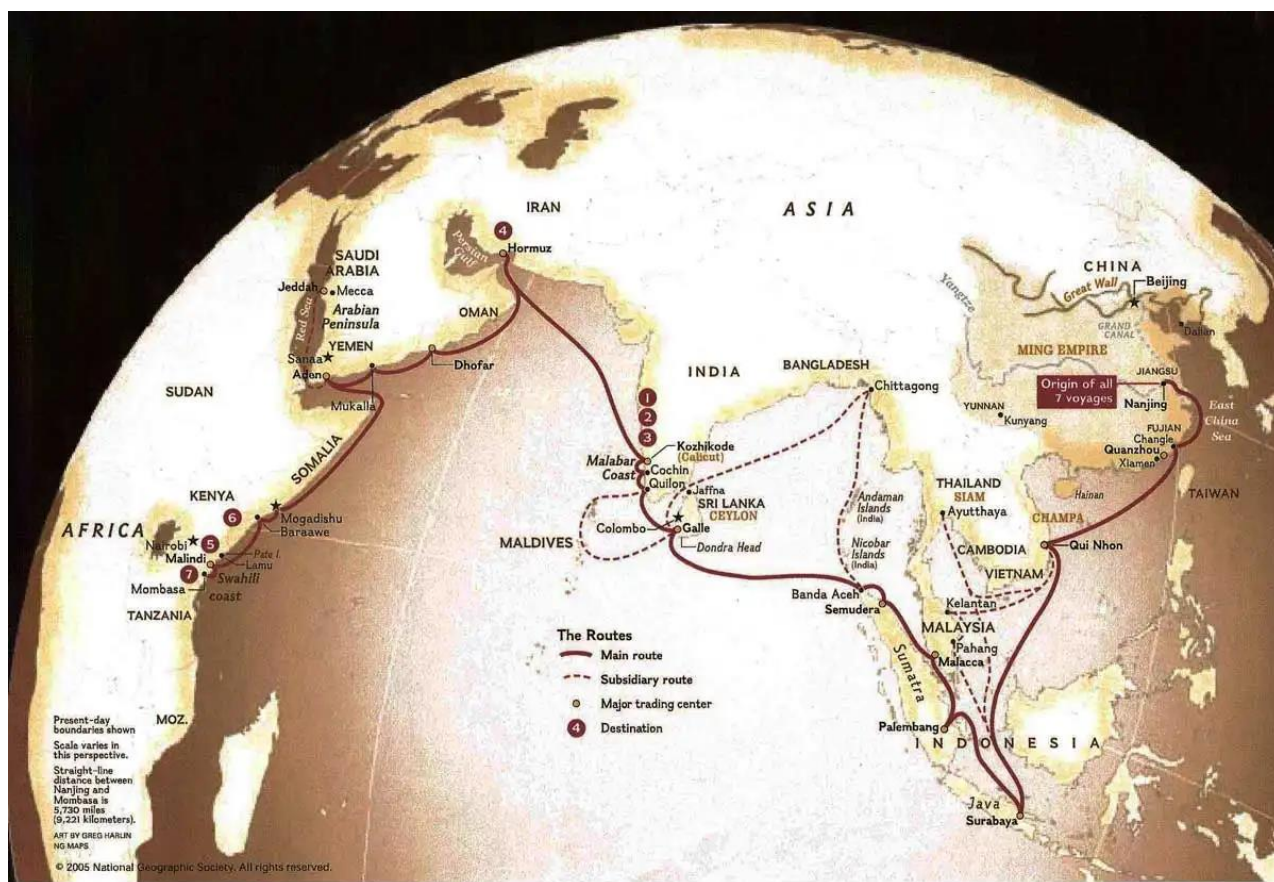
“Relação dos projetos portuários chineses com as linhas de comunicação marítimas do Indo-Pacífico, *chokepoints* marítimos, e outras características.” Disponível em <https://c4ads.org/wp-content/uploads/2022/04/Harbored-Ambitions-C4ADS.pdf> [consultado a 7 de fevereiro de 2020]

Anexo III – A linha de 9 traços



“Mapa do Mar do Sul da China, com a linha de 9 traços destacada a verde.” Disponível em https://en.wikipedia.org/wiki/Nine-dash_line#/media/File:9_dotted_line.png [consultado a 4 de setembro de 2023]

Anexo IV – As sete viagens de Zheng He



“Mapa que demonstra as sete viagens da *frota do tesouro* de Zheng He, 1405 a 1433.”
Disponível em <https://www.thecollector.com/zheng-he-seven-voyages/> [consultado a 24 de fevereiro de 2024]

Anexo V – “Confluence of the Two Seas”, discurso do Primeiro-Ministro Shinzo Abe no parlamento indiano (22 de agosto de 2007)

“Your Excellency Mr. Mohammad Hamid Ansari, Chairman of the Rajya Sabha,
Your Excellency Dr. Manmohan Singh, Prime Minister
Your Excellency Mr. Somnath Chatterjee, Speaker of the Lok Sabha,
Honourable Parliamentary representatives of the Indian people,
Honourable Cabinet members,
Your Excellencies Ambassadors,
Ladies and gentlemen,

I would like to begin my remarks today by extending my sincerest condolences to many victims of nature's great fury, the people of India who have suffered tremendous damage from the recent torrential rain cantered in Bihar state, who are even at this very moment struggling against enormous hardships.

Today I have the great honour of addressing the highest organ of state power in this largest democracy in the world. I come before you on behalf of the citizens of another democracy that is equally representing Asia, to speak to you about my views on the future of Japan and India.

"The different streams, having their sources in different places, all mingle their water in the sea."

It gives me tremendous pleasure to be able to begin my address today with the words of Swami Vivekananda, the great spiritual leader that India gave the world.

My friends, where exactly do we now stand historically and geographically? To answer this question, I would like to quote here the title of a book authored by the Mughal prince Dara Shikoh in 1655. We are now at a point at which the *Confluence of the Two Seas* is coming into being.

The Pacific and the Indian Oceans are now bringing about a dynamic coupling as seas of freedom and of prosperity. A "broader Asia" that broke away geographical boundaries is now beginning to take on a distinct form. Our two countries have the ability -- and the responsibility -- to ensure that it broadens yet further and to nurture and enrich these seas to become seas of clearest transparency.

This is the message I wish to deliver directly today to the one billion people of India. That is why I stand before you now in the Central Hall of the highest chamber, to speak with you, the people's representatives of India.

* *

A number of times in history, Japan and India have attracted one another.

Vivekananda came to be acquainted with Tenshin Okakura, a man ahead of his time in early modern Japan and a type of Renaissance man. Okakura was then guided by Vivekananda and enjoyed also a friendship with Sister Nivedita, Vivekananda's loyal disciple and a distinguished female social reformer. Many people are aware of all that.

Tomorrow I will be taking a morning flight to Kolkata, where I expect to meet the son of Justice Radhabinod Pal. Justice Pal is highly respected even today by many Japanese for the noble spirit of courage he exhibited during the International Military Tribunal for the Far East.

People from the Bengal who forged a relationship with Japan -- be it the person whose name now graces Kolkata's international airport (Chandra Bose), or, going back a bit further in time, the ageless poet Rabindranath Tagore -- were engaged in at the deepest level of their soul with their Japanese contemporaries. Indeed, the depth and the richness of the exchanges that the intellectual leaders of Japan and India enjoyed during the early modern age are in some ways beyond what we in the modern day can imagine.

This rich history notwithstanding, I would like to state one firm conviction here. The changes now beginning to take place between India and Japan are those that truly have no precedent. First of all, as we can see from recent fascination among the Japanese people with India and the increasing eagerness among Indians to learn Japanese, the interest shown to each other goes far beyond a limited stratum of society but reaches the general public.

Behind this is, of course, the great expectation that economic relationships between our two countries will be deepened. The most eloquent evidence of this is the fact that almost 200 business executives, including Nippon Keidanren Chairman Mr. Fujio Mitarai, have accompanied me on my visit.

Secondly, the feeling of Japanese general public who has started to show interest in India is now trying to catch up to the reality of this "broader Asia." Japan has undergone *"The Discovery of India"*, by which I mean we have rediscovered India as a partner that shares the same values and interests and also as a friend that will work alongside us to enrich the seas of freedom and prosperity, which will be open and transparent to all.

I wonder, here in India, whether there is now a similar change underway in your perception of Japan. If, by some chance, this has not yet taken place, would you allow me to say that it started here, now, with all of you?

* *

Here I would like to share with you my own views on the many contributions that India has made -- and can make -- to the world. I realize that it may seem odd to speak of India's contributions to a congregation such as this, but I ask your indulgence, as it ties in to what I will touch upon soon afterwards.

I would argue that among many contributions that India can make to the world history, there is first of all its spirit of tolerance. I would like to quote, if I may, Vivekananda again, part of the conclusion of deeply meaningful remarks he delivered in Chicago in 1893. He said,

"help and not fight," "assimilation and not destruction," "harmony and peace and not dissension."

If you insert these exhortations into the context of the modern day, it is clear that these words preaching tolerance can hardly be considered relics of the past. Instead, we can recognize that they now hold a tone that is even more compelling than before.

From the reign of Ashoka the Great to Mahatma Gandhi's satyagraha movement of nonviolent resistance, the Japanese people are well aware of the unbroken spirit of tolerance in Indian spiritual history.

I would like to emphasize today to the people of India that the Japanese people stand ready to work together with the Indian people so that this spirit of tolerance becomes the leading principle of this century.

In my view, the second contribution of India is the enormous challenge that it faces today.

All statistics indicate that India will become world's most populated nation by 2050. According to United Nations forecasts, even if we look ahead only as far as 2030, some 270 million people in India are expected to stream anew from the countryside into towns and cities.

India is trying to fight poverty that still persists today and to overcome social issues that are symbolic of demographic movement while consistently upholding democracy, and, at the same time, striving to achieve high economic growth. This, I believe, is precisely the challenge that India faces today.

As a person responsible for setting the direction of a nation, the scope of your aspiration and the enormity of the difficulties that are likely to accompany their realization leave me at loss for words. The world has its eyes focused on you as you undertake these challenges, and I too will be watching in great anticipation.

* *

My friends, Japan and India have come of late to be of the same intent to form a "Strategic Global Partnership." in which the two countries are going to expand and fortify their relations. As for how Japan has come to such a conclusion, I hope that through what I have just laid out as my personal views you have come to understand the recognition and expectations Japan has towards India.

This partnership is an association in which we share fundamental values such as freedom, democracy, and the respect for basic human rights as well as strategic interests.

Japanese diplomacy is now promoting various concepts in a host of different areas so that a region called "the Arc of Freedom and Prosperity" will be formed along the outer rim of the Eurasian continent. The Strategic Global Partnership of Japan and India is pivotal for such pursuits to be successful.

By Japan and India coming together in this way, this "broader Asia" will evolve into an immense network spanning the entirety of the Pacific Ocean, incorporating the United States of America and Australia. Open and transparent, this network will allow people, goods, capital, and knowledge to flow freely.

Can we not say that faced with this wide, open, broader Asia, it is incumbent upon us two democracies, Japan and India, to carry out the pursuit of freedom and prosperity in the region?

In addition, as maritime states, both India and Japan have vital interests in the security of sea lanes. It goes without saying that the sea lanes to which I refer are the shipping routes that are the most critical for the world economy.

From now on let us together bear this weighty responsibility that has been entrusted to us, by joining forces with like-minded countries, shall we not, ladies and gentlemen?

The question of what Japan and India should do cooperatively in the area of security in the years to come is one that the officials in charge of diplomacy and defence in our countries must consider jointly. I would like to put that before Prime Minister Singh for his consideration.

* *

If you would kindly allow me to digress here for a minute, I would like to touch upon the fact that there are some recurring themes appearing in Japan's ODA to India. Those are none other than "forest" and "water."

For example, in the states of Tripura, Gujarat, and Tamil Nadu, Japanese ODA has been operating in conjunction with the local people to conserve the forest and to assist in reforestation so that people can make a living without cutting down trees of the forest. In Karnataka, we have advanced tree planting efforts by working hand in hand with the local people and, at the same time, promoting projects that also create means to overcome poverty.

In addition, sewerage facilities have been constructed and repaired to clean up Mother Ganges, water supply and sewerage facilities have been established in Bangalore, and purification of the water in Hussain Sagar Lake in the middle of Hyderabad have all been undertaken by means of Japan's strong hope for India to be blessed with pure water.

Through these projects you will come to know the wishes that Japanese people hold for India. The Japanese are a people who treasure their forests and cherish their abundant water. What's more, the Japanese are also aware that the people of India have an acute sensitivity through which they perceive life in every tree and every blade of grass and read spirituality into all of creation. With Japanese and Indians both holding the natural world in such great reverence, it is impossible not to believe that the people of our nations share something in common.

We, the people of Japan, hope strongly that the Indian people will nurture their forests and enable them to thrive and also be able to enjoy the blessings of an abundance of clean water. That is why cooperation from Japan in the form of ODA invariably includes items to assist in forest conservation and water quality improvement, year in and year out.

Not long ago I presented to the world an initiative to address global warming entitled "Cool Earth 50." Under this initiative, I proposed to cut global emission of greenhouse gases by 50% from the current level by the year 2050.

I would like to take this opportunity to appeal to you regarding this proposal. I would like to work together with India towards the target of "reducing greenhouse gas emissions by 50% by 2050".

The post-Kyoto framework I have envisioned would include all major emitters, and in that sense it would have to move beyond the current Protocol. The framework must be flexible and diverse, taking into consideration the circumstances of each country. And the structure must achieve compatibility between environmental protection and economic growth by utilizing advances in technologies to the greatest extent possible.

It is to you, the representatives of the Indian people, to whom I am appealing. There is no nation on earth for whom leading the fight against climate change would be so entirely fitting, because no people has had a harmonious coexistence with nature so central to their philosophy throughout history as the people of India.

I urge you to walk with us down this difficult but unavoidable road where we strive to strike a balance between economic growth and fight against climate change. Of course, the assistance that Japan would be able to offer can be expected to be of some significance, particularly in the field of energy efficiency related technology.

* *

As I mentioned a few moments ago, there are close to 200 executives from major Japanese companies who have accompanied me on this visit. They are now, at this very moment, holding a forum with Indian business leaders and discussing ways to strengthen relations between our countries.

In consideration of this, it is incumbent upon me to urge the Japanese negotiators to work to conclude promptly a comprehensive and high-quality economic partnership agreement between Japan and India, which will set an example for the world. I likewise urge the Indian side to give their support to enable the early conclusion of this agreement.

The amount of trade between our two countries will be increasing dramatically in the immediate future. It would be no mistake to say that in only the next three years, we can expect it to reach about 20 billion US dollars.

Prime Minister Singh has demonstrated great enthusiasm in executing plans to connect Mumbai, Delhi, and Kolkata with a freight corridor totalling 2,800 kilometres in length, with average speed to be 100 km per hour. In two months, final reports of the feasibility studies will be drawn up. This is a project of tremendous significance, and Japan is actively considering means for financial assistance.

Furthermore, Japan and India are now engaged in a wide-ranging discussion upon the so-called Delhi-Mumbai Industrial Corridor, for which the Dedicated Freight Corridor will serve as its backbone. I would like my government to closely cooperate with the Indian side particularly toward the establishment of a dedicated fund that should help bring about the Industrial Corridor.

This evening, I will be meeting with Prime Minister Singh, and we will be discussing the roadmap by which we can chart the direction in which relations between Japan and India

should proceed. I believe that after our discussions, we will likely be able to make an announcement about our progress.

What I would like to convey to you, the representatives of the citizens of India, is that Prime Minister Singh and myself are steadfastly convinced that "Japan-India relationship is blessed with the largest potential for development of any bilateral relationship anywhere in the world." We are also in perfect agreement that "a strong India is in the best interest of Japan, and a strong Japan is in the best interest of India."

* *

Now, as this new "broader Asia" takes shape at the confluence of the two seas of the Indian and Pacific Oceans, I feel that it is imperative that the democratic nations located at opposite edges of these seas deepen the friendship among their citizens at every possible level.

With that in mind, I have decided that over the next five years, we will welcome to Japan 500 Indian youth per year, out of which about 100 will be allocated for those studying Japanese or teaching Japanese. This is precisely an investment towards future generations.

Moreover, this is not only an investment for the two countries but also for the future of this new "broader Asia". It is an attempt to bring about freedom and prosperity in the world as well as "coexistence" between different peoples, as Vivekananda preached.

The friendship that unites India and Japan will no doubt touch the deepest soul of the people of our two countries; of this I am convinced.

It was exactly 50 years ago that my grandfather, Nobusuke Kishi, became the first Japanese Prime Minister ever to visit India. Then-Prime Minister Jawaharlal Nehru brought my grandfather to an outdoor "civic reception" at which tens of thousands of people had gathered, introducing him to a crowd energetically saying, "This is the Prime Minister of Japan, a country I hold in the greatest esteem." This is a story I heard as a little boy from my grandfather. As the leader of a defeated nation in a war, he must have been very much delighted.

Kishi was also the Prime Minister who launched Japan's first post-war ODA. Japan was then still a poor country herself, but as a matter of honour we wanted to provide ODA. At that time, the country that had accepted Japan's ODA was none other than India. My grandfather never forgot that fact either.

I know that the Indian Parliament without fail offers prayers every year on the day which atomic bomb was dropped on Japan. And over the years, the children of Japan have been sent four elephants as a gift from your country.

Prime Minister Nehru kindly gave Japan an elephant that bore the name of his daughter Indira. Since that time the government of India has donated three other elephants to Japanese zoos in total, and each of these has a name that is hard to forget: Arsha ("hope"), Daya ("benevolence"), and Suriya ("the sun").

Suriya arrived in Japan in May 2001, just as Japan was struggling to wrest itself from a grinding recession. Suriya was our reminder that "the sun will indeed rise again".

For all of these things, please allow me to extend my sincere gratitude on behalf of the people of Japan.

* *

In closing today, let me pose a brief question to you. When Japanese people come to India, what do you think they almost invariably marvel at?

It is none other than Indian dancing, such as the "Bharatanatyam" and "Kathak dance", in which the contrasts of the static and the dynamic are lively and brilliant. The breathing of the dancers and the musicians match perfectly at the culmination of incredibly delicate rhythms, as if scripted that way. Watching it, one can hardly help but think that it is a result of very complex computations.

We, India and Japan, want to become partners who exhibit just this type of perfect match with each other. No, let me state here that we most certainly can become just such partners.

Thank you for your time. It was a true honour to be able to address you today.”

Ministério dos Negócios Estrangeiros do Japão (2007), disponível em <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html> [consultado a 19 de agosto de 2019]

Anexo VI – “Address by Prime Minister Shinzo Abe at the Opening Session of the Sixth Tokyo International Conference on African Development (TICAD VI)”, Nairóbi (27 agosto de 2016)

“Your Excellencies, Distinguished delegates,
Ladies and gentlemen,
I say hello to you all.

At long last, and exactly as promised, TICAD has come to Africa!

With 23 years behind us, TICAD is now on African soil, opening a new chapter in the relationship between Japan and African countries.

Throughout the continent, I cannot but think that we are witnessing a “quantum leap.”

To settle your financial transactions all you need is your phone. That is a service on the forefront of “fintech.”

Take a look, also, at the ID card that is spreading in many countries. With this, you can get social security payments directly.

Today, Africa has leapfrogged over legacy technologies and aims at cutting-edge quality. It is little wonder that an increasing number of young people from Japan find Africa intriguing and want to be a part of it.

Take, for example, “AfricaScan.”

It is a company launched in Nairobi by some young people who happened to get to know each other -- a Japanese woman who had worked in Senegal as a member of the Japan Overseas Cooperation Volunteers, or “JOCV,” a Japanese man who had obtained his MBA at Harvard Business School, and a man who grew up in Kenya.

Visit one of the retail shops they run, known as “Blue Spoon Kiosks,” you will see there is an innovative service offered free of charge. You can have your blood pressure checked.

Ms. Kasumi Sawada, if you are here, could you perhaps stand up? Ladies and gentlemen, this is the young, former JOCV, Japanese entrepreneur, who is now running AfricaScan.

This continent has fostered a large number of JOCVs. And this same continent has now become the stage for young Japanese entrepreneurs such as her to pursue their dreams. Thank you so much, Ms. Sawada. Please take your seat.

Africa is now off and running, aiming at long-range goals, aspiring to be a certain kind of continent with certain kinds of countries in 2063.

Agenda 2063 -- the grandness of this concept, to the best of my knowledge, is simply unparalleled.

However, the enormous continent of Africa has given no permanent member to the United Nations Security Council. Agenda 2063 states clearly that by 2023, it will rectify this situation. Please accept my complete support on this point.

You in Africa have a right as a matter of course to demand that the international community better reflect your views. Africa should send a permanent member to the United Nations Security Council by 2023 at the very latest.

Reform of the United Nations Security Council is truly a goal that Japan and Africa hold in common. I call on everyone here to walk together towards achieving it. Can I have your approval of that?

Over the recent past, Africa has not been free from tragedy.

Ebola virus disease claimed over 10,000 lives.

Some countries are troubled by the plunge in the price of commodities, while in other nations, peace has been shattered.

I should nonetheless ask: Will Africa simply stop moving forward?

To the vast landmass of Africa blessed by the sunshine no "-ism" is more unsuited than pessimism. Am I not right?

Whatever problems there are in Africa, they are quite simply there to be solved, period.

And Japan is a country that ardently hopes to resolve the issues facing Africa together with Africa, and will not let up in its efforts.

We want to indulge in as much vitality and self-confidence as we can from you, when you are moving forward with your eyes firmly fixed on the future. That is why some 70 Japanese companies have sent executives here to TICAD. The Chairman of Keidanren, Mr. Sadayuki Sakakibara, also is with us. It is almost as if the entire Who's Who in the Japanese business world has come to join us here at TICAD.

We have a feeling in our gut that in Africa, where possibilities abound, Japan can grow vigorously. Japanese companies can grow vigorously.

It is Japanese companies that are committed to quality. Theirs is a manufacturing philosophy that holds each individual worker in high esteem.

Our hunch is that the time has come to make the best of Japan's capabilities, Japanese companies' capabilities, for the advancement of Africa, where you seek nothing but quality in your socio-economic development. We must not let a good opportunity slip away. I declare to you that we will launch the "Japan-Africa Public and Private Economic Forum" as a permanent forum.

Members of the Japanese Cabinet, together with top executives from Japan's major business associations and corporations, will visit Africa once every three years. They will meet with their African counterparts to pinpoint issues from the vantage point of businesses, identifying what needs to be done to enable Japanese and African companies to do more business together going forward. This makes it a forum bringing the power of the public and private sectors together to forge solutions.

Kenya and Japan will sign an investment agreement during my visit here. We will also be initiating negotiations on a tax treaty.

This will be followed by consultations on investment agreements to be launched with Cote d'Ivoire. Many more are expected in the future.

This year as TICAD takes place here on African soil, right now as a growing number of young people and companies from Japan pin their expectations on the future of Africa, the partnership connecting Japan and Africa has entered, really, a mutually beneficial stage.

Japan's pledges I am introducing now will also benefit both of us, Africa and Japan.

The pledges my government announced three years ago in Yokohama still have two years remaining before they fall due, and yet 67 percent of them have already been carried out.

Today's new pledges enhance and further expand upon those launched three years ago. The motif here is "Quality and Empowerment," which reflects the outcomes of the G7 Summit Japan hosted this year in a place called Ise-Shima.

Last year we saw agreement reached on the SDGs, and at COP21 succeeded in making progress. It was projected that TICAD VI would be the first major international conference on African development following those.

Right in the interim was it planned to hold the G7 Summit. "I must use it as an opportunity to help advance Africa." That was what was in my mind. And hence brought forth was the motif "Quality and Empowerment."

Under the same motif, the G7 Summit also emphasized that the key to empowering Africa rests in the provision of health care. We made a compilation of the actions underway in this field in recent years and set forth a vision that puts the future direction into sharp focus. I will return to this point later on in my remarks.

Allow me here to add to the word "Africa" the three modifiers of "quality," "resilient" and "stable." That is precisely the form of Africa that Japan will aim for, working together with you.

A "quality Africa" will be built through the three elements of infrastructure, human resources, and "kaizen."

Infrastructure includes electrical power and also urban transport systems. For developing resources, and also for increasing the connectivity of the whole of Africa, it will be necessary to develop roads and ports.

This must be nothing other than "quality infrastructure." At the G7 Summit we were united in our determination in this regard. This point was detailed in the "G7 Ise-Shima Principles for Promoting Quality Infrastructure Investment."

Taking the initiative, Japan will appropriate approximately 10 billion US dollars to Africa over the next 3 years for building infrastructure. A portion of this will be executed through cooperation with the African Development Bank.

Electric generating capacity is expected to increase by 2000 megawatts. What is promising is geothermal power generation that can make use of Japanese technologies. Generating capacity from geothermal sources should provide enough to cover the demand from 3 million households in 2022.

Next, human resources.

Under the “ABE Initiative,” the number of future executives from Africa who have studied in Japan will soon reach a thousand.

Now we will introduce a new pillar to the ABE Initiative.

We want to foster future foremen and plant managers -- leaders at worksites. Over three years, the Initiative will foster roughly 1500 people.

Japan has a higher education system called “KOUSEN” specializing in fostering engineers. We will bring this system to Africa.

By 2018, we wish to have raised a total of 30 thousand people to be the human resources supporting the foundations of industry. Our aim is to cultivate these people by combining the forces of both Japan and Africa.

The final element is “kaizen,” which you are already familiar with.

“Kaizen” enhances productivity and decreases defective goods through the initiatives and ingenuity of the people working on the production line. The common philosophy running through this is trust in each individual worker. It is a philosophy and a method born in Japan.

Japan will cooperate with NEPAD to spread “kaizen” all throughout Africa.

We will aim to increase by 30 percent the productivity of factories where “kaizen” is introduced.

This is not impossible. In Ethiopia, there is a shoe manufacturer called Peacock Shoe that received training in “kaizen” 17 times, resulting in daily production jumping from 500 pairs of shoes a day to 800 -- a 60 percent increase.

A “resilient Africa” is one that does not capitulate to illness.

When a public health emergency like Ebola occurs, two things matter: to have preparedness in the local areas, and for the entire international community to confront it.

Japan will foster experts and policy professionals that will combat infectious diseases, for a total of 20 thousand people over 3 years.

At the G7 Summit, Japan set forth a contribution plan for the field of health. More than 500 million US dollars of that will be channeled through organizations such as the Global Fund and the World Bank’s Pandemic Emergency Financing Facility (PEF) in order to strengthen Africa’s health systems and counter infectious diseases. In doing so, we expect to save the lives of more than 300 thousand people.

Of course, promoting Universal Health Coverage, or “UHC,” is the foundation for everything.

In order to press ahead with UHC, we will select countries to serve as models and provide assistance intensively to those model countries, and then, using them as a doorway to further efforts, we will work to have UHC expand elsewhere. The goal will be to increase the population benefiting from fundamental health services by 2 million people over the

next 3 years. We will of course work together with international organizations in promoting UHC.

I will also mention that we will launch the Initiative for Food and Nutrition Security in Africa, or “IFNA.” With nutrition being the very foundation of health, this is a measure we will advance jointly with NEPAD.

A “stable Africa” is one that goes all out to bring about peace and build the foundations for security.

Through the cooperation of the Government of Kenya, members of Japan’s Self-Defense Forces are currently in the outskirts of Nairobi training military engineering personnel on how to operate earth movers.

Once a conflict ends and nation building begins, progress cannot be made unless people are able to operate heavy machinery. The members of Japan’s Self-Defense Forces are working hard, fully aware that their activities are to boost the capacities of United Nations peacekeeping operations.

The very first time Japan’s Self-Defense Forces were engaged in PKO in Africa was in Mozambique in 1993, the same year in which the TICAD process started.

It is the trust that the SDFs have built up since then that has made the job of human resource development possible. For Japan, which bears the flag of “Proactive Contribution to Peace based on the principle of international cooperation,” this is a very gratifying development.

A “stable Africa” is also one in which young people have both self-efficacy and self-esteem.

In order to cultivate self-confidence and dreams in young people, Japan would like to provide vocational training to 50 thousand people over the next 3 years.

To bring about a quality, resilient, and stable Africa, Japan will empower, in other words, implement human resource development for 10 million people over three years beginning in 2016.

When combined with investment from the private sector, I expect the total will amount to 30 billion US dollars. This is an investment that has faith in Africa’s future, an investment for both Japan and Africa to grow together.

In the 23 years since the TICAD process began, the total amount of ODA to Africa that Japan has carried out amounts to 47 billion US dollars. Joined by Japan's private sector, the Africa-Japan relationship is poised to aim at an even higher peak.

When you cross the seas of Asia and the Indian Ocean and come to Nairobi, you then understand very well that what connects Asia and Africa is the sea lanes.

What will give stability and prosperity to the world is none other than the enormous liveliness brought forth through the union of two free and open oceans and two continents.

Japan bears the responsibility of fostering the confluence of the Pacific and Indian Oceans and of Asia and Africa into a place that values freedom, the rule of law, and the market economy, free from force or coercion, and making it prosperous.

Japan wants to work together with you in Africa in order to make the seas that connect the two continents into peaceful seas that are governed by the rule of law. That is what we wish to do with you.

The winds that traverse the ocean turn our eyes to the future.

The supply chain is already building something quite like an enormous bridge between Asia and Africa, providing industrial wisdom. The population in Asia living in democracies is more numerous than that of any other region on earth.

Asia has enjoyed growth on the basis of the democracy, rule of law, and market economy that has taken root there. It is my wish that the self-confidence and sense of responsibility spawned there as a result come to envelop the entirety of Africa together with the gentle winds that blow here.

Let us make this stretch that is from Asia to Africa a main artery for growth and prosperity. Let us advance together, Africa and Japan, sharing a common vision.

The future abounds with blazes of bright colors. We are poised to hear the intense yet refreshing beat of the drums. My African friends, let us continue to walk forward together, believing in the potential that the future holds.

Thank you very much.”

Ministério dos Negócios Estrangeiros do Japão (2016), disponível em https://www.mofa.go.jp/afr/af2/page4e_000496.html [consultado a 7 de janeiro de 2020]