

O RAIAR DO SOL NO SUDESTE ASIÁTICO: A PROJEÇÃO JAPONESA NO MAR DO SUL DA CHINA E SEUS INTERESSES ESTRATÉGICOS

Alana Camoça Gonçalves de Oliveira¹

Felipe Gusmão Carioni Fernandes²

RESUMO

A emergência de conflitos territoriais no Mar do Sul da China (MSC) tem impulsionado não só a disputa entre potências regionais e extrarregionais, como um debate amplo sobre soberania e assimetria de poder na região. Considerando a crescente participação do arquipélago japonês no MSC, este artigo tem como objetivo analisar a atuação dele e seus interesses estratégicos no teatro marítimo do Sudeste Asiático por meio de uma análise geopolítica. A hipótese do artigo é que como o MSC é um espaço de interesse estratégico japonês, qualquer alteração no status quo da região pode representar um risco para as rotas vitais de comunicação e comerciais do Japão e para a configuração de poder no Mar do Leste; por isso, o arquipélago tem se aproximado de países no Sudeste Asiático com o intuito de balancear o poder chinês. O artigo conclui que o MSC é uma área central para o arquipélago nipônico do ponto de vista militar e econômico e que a assertividade chinesa tem permitido a atuação do Japão no Sudeste Asiático e incentivado a cooperação militar com alguns países no MSC (como Filipinas e Vietnã).

Palavras-chave: Mar do Sul da China. Japão. Geopolítica. Estudos Estratégicos.

¹ Doutoranda. Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro (RJ), Brasil.
E-mail: alanacamoca@gmail.com / Orcid: <http://orcid.org/0000-0003-0330-3368>

² Doutorando. Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro (RJ), Brasil.
E-mail: felipecarioni@hotmail.com / Orcid: <http://orcid.org/0000-0003-0149-5896>

INTRODUÇÃO

Desde sua reestruturação político-econômica ao final da década de 1970, a ascensão econômica da China tem transformado o equilíbrio de poder no Leste Asiático. Atualmente, diversos estudos³ tem questionado os interesses estratégicos do gigante asiático e apresentado preocupações sobre a atuação chinesa no seu entorno regional e sua penetração crescente na América Latina e na África — locais em que antes havia uma supremacia da influência do poder das potências europeias, como França e Inglaterra, e dos EUA.

Percepções a respeito da assertividade chinesa em seu entorno regional próximo são vislumbradas pelo escalonamento de disputas territoriais entre a China e seus vizinhos tanto no Mar do Leste (MLC), com a disputa pelas Ilhas Senkaku/Diaoyu, como no Mar do Sul (MSC), com as disputas pelos arquipélagos de Paracel e Spratlys, além do recife de Scarborough. A assertividade chinesa somada ao aumento de suas capacidades econômicas e militares tem evocado um pessimismo no cenário internacional a respeito do seu comportamento. Afinal, o seu crescimento no início do século XXI chegou à 10% ao ano e continuou com elevadas taxas mesmo após a crise de 2008. Além disso, há o gradativo aumento dos seus gastos militares que só em 2016, por exemplo, foram de US\$ 151 bilhões (SIPRI, 2018).

Para o presente trabalho, nos interessa debater sobre a geopolítica do MSC que é uma área marítima de cerca 3 milhões de km², localizado no Sudeste Asiático, onde interagem China, Taiwan, Malásia, Brunei, Indonésia, Singapura, Vietnã e Filipinas. O MSC é um espaço cobiçado não só pelos atores regionais, mas por atores extrarregionais que dependem da região para suprir suas demandas internas, como o caso do Japão. Do ponto de vista econômico, a região é rica em recursos minerais e energéticos, bem como de recursos vivos devido à diversidade marinha. O MSC é lar de 3,365 espécies de peixes, sendo uma das cinco maiores zonas produtoras de pescado do planeta. É estimado que o volume de pesca na região bata na casa das 10 milhões de toneladas, o que corresponderia a 12% do volume mundial de capturas em um ano. Por sua vez, esse volume se traduziria em valores de US\$ 21,8 bilhões. A pesca no MSC também

³ Alguns exemplos são: Mearsheimer, John J. 2010. "The Gathering Storm: China's Challenge to US's Power in Asia." *Chinese Journal of International Politics*, vol. 3, no. 4 (Winter), pp. 381–396; ou Friedberg, Aaron L. 2011. "Hegemony with Chinese Characteristics." *National Interest*, June 21, National Interest.org;

tem importante significado socioeconômico, uma vez que 1,77 milhões de barcos pesqueiros trabalham de forma oficial e regulamentada no MSC (55% da frota mundial), o que corresponde a 3,7 milhões de pessoas empregadas neste setor da economia (SUMAILA & CHEUNG, 2015).

A relevância da região estimula uma disputa geopolítica por recursos, pelo livre acesso de rotas marítimas e influência, que tem incentivado a maior atuação de atores extrarregionais no MSC. Nesse sentido, o Japão tem participado de forma cada vez mais ativa na região, seja pelo envio de forças militares para treinamentos e operações simbólicas, seja promovendo acordos de cooperação com os países do Sudeste Asiático.

O Japão desde o fim da Segunda Guerra Mundial importa grandes quantidades de petróleo para alimentar sua indústria e suprir as demandas de sua população. Todavia, diferente da China, o Japão nunca foi detentor de uma abundância de recursos naturais, e apesar de descobrir algumas reservas de gás em seus territórios marítimos, o Japão é deficitário no que concerne recursos estratégicos como petróleo e gás natural.

Em linhas gerais, o Japão precisa importar cerca de 90% de seus recursos energéticos. Os maiores fornecedores de petróleo e gás natural nipônicos estão no Oriente Médio, por esse motivo para o petróleo e o gás natural chegarem ao Japão é preciso que passem pelo estreito de Hormuz no Oceano Índico e pelo estreito de Malacca no MSC. (FUNABASHI, 2015). O Japão é dependente não só de recursos energéticos, mas também de diversos outros recursos naturais e minerais para suprir tanto a sua indústria, como a própria população. Afinal, por estar situado no “Círculo de Fogo do Pacífico”, o país possui várias regiões vulcânicas que vão do extremo norte ao sul, fazendo com que somente uma pequena parcela das terras do arquipélago sejam apropriadas para agricultura (KENNEDY, 1988).

Sendo assim, o Japão depende grandemente do comércio marítimo e, por esse motivo, qualquer mudança no MSC afeta consideravelmente a economia e a política japonesa. Além disso, como o Japão disputa com a China os territórios das ilhas Senkaku/Diaoyu, qualquer mudança nas fronteiras territoriais do MSC afetam a legitimidade e o prestígio de Tóquio com relação a disputa no MLC (KOGA, 2017).

Este artigo argumenta que o MSC é uma das áreas de interesse estratégico japonês porque uma possível resolução do conflito em favor da China representa um risco para o equilíbrio de poder regional. A hipótese do artigo é que como o MSC é um espaço de interesse estratégico japonês,

qualquer alteração no status quo da região pode representar um risco para as rotas vitais de comunicação e comerciais do Japão e para a configuração de poder no Mar do Leste; por isso, o arquipélago tem se aproximado de países no Sudeste Asiático com o intuito de balancear o poder chinês.

Nesse sentido, postula-se que no século XXI a participação japonesa neste tabuleiro se consolida através do estreitamento das relações econômicas e militares com países envolvidos na disputa, sobretudo Filipinas e Vietnã. Para isso, este artigo baseia-se na geopolítica e na busca por recursos naturais como lentes de análise para compreender as preocupações japonesas e sua atuação no Leste Asiático⁴ no século XXI.

GEOPOLÍTICA DO MAR E OS RECURSOS NATURAIS

A geopolítica tem “por objeto de estudo as relações e mútuas interações entre o Estado e sua geografia” (MELLO, 1999, p. 74). A relação entre Estados-Nação depende de vários fatores que incluem a localização geográfica, os recursos naturais, as necessidades econômicas, a história, o sistema político e a própria estrutura do sistema internacional. Afinal, a população mundial aumentou, os recursos se tornaram abundantes e posteriormente escassos, os sistemas políticos deixaram de ser tipos-ideais e foram adequados de acordo com as realidades, os impérios ascenderam e declinaram, mas o fator geografia se manteve constante (MORGENTHAU, 2003, p. 257; SPYKMAN, 1938).

Pelo fato das características dos Estados serem relativamente imutáveis e inalteráveis, as demandas geográficas desses Estados permanecerão as mesmas por séculos e, como o mundo ainda não atingiu aquele feliz momento em que os desejos de um homem não conflitam com os desejos de outro homem, essas demandas vão causar atrito. Por isso, podemos colocar na geografia a culpa por muitas lutas duradouras que aparecem persistentemente por meio da história, enquanto governos e dinastias se erguem e sucumbem⁵ (SPYKMAN, 1938, p. 9, tradução nossa).

⁴ Consideramos como Leste Asiático os países do Sudeste Asiático (Brunei, Camboja, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Mianmar, Singapura, Tailândia, Timor-Leste e Vietnã) e os países do Nordeste Asiático (China – e Taiwan -, Japão, Coreia do Sul e Coreia do Norte).

⁵ No original: “Because the geographic characteristics of states are relatively unchanging and unchangeable, the geographic demands of those states will remain the same for centuries, and because the world has not yet reached that happy state where the wants of no

O fio condutor das teorias de geopolítica é o entendimento de que a geografia é elementar na relação entre os Estados, sejam elas conturbadas ou estáveis. Assim como a posição geográfica traz benefícios para um Estado, também constrange as ações de determinados países que convivem diretamente com rivais e grandes atores no próprio entorno regional (KAPLAN, 2013;2014).

Argumentamos que, diante da particularidade regional, estudos sobre o Leste Asiático e suas estratégias precisam levar em consideração questões como: (i) a geografia e as capacidades marítimas dos países no entorno regional; (ii) os recursos minerais e naturais vivos e não vivos e; (iii) os interesses político-militares e as estratégias dos países envolvidos nesse teatro.

I) O MAR E AS CAPACIDADES MARÍTIMAS

Alfred Mahan⁶ (2007 [1890]) no livro *“The Influence of Sea Power upon History”* compreende que o poder do Estado era a medida que garantia a segurança de seu território e de sua população. Os oceanos podem ser descritos como *“vasto espaço social e político com características próprias que os distinguem dos espaços terrestres, mas articulados a estes pelos portos e vias de comunicação interiores”* (COSTA, 1992, p. 70). Analisando a história europeia e a influência dos mares nas dinâmicas de poder ao longo da história, o autor escreve e enaltece a importância do domínio marítimo que conduz à riqueza em tempos de paz e à vitória em tempos de guerra.

Antes da evolução do transporte terrestre, mais especificamente, das ferrovias, a comunicação entre os continentes e seu comércio dependia em larga escala de vias de comunicação interiores (rios navegáveis) e das rotas marítimas oceânicas. Porém, mesmo quando a comunicação terrestre se sofisticou os intercâmbios marítimos não perderam sua importância, já que a melhor integração entre o interior dos continentes e suas costas apenas intensificou os volumes dos fluxos marítimos.

De acordo com Mahan, o Estado que conseguisse dominar esta rede de comércio global conquistaria também os insumos do poder, por

man conflict with those of another, those demands will cause friction. Thus at the door of geography may be laid the blame for many of the age-long struggles which run persistently through history while governments and dynasties rise and fall”.

⁶ Alfred Thayer Mahan foi um importante oficial da marinha dos EUA que influenciou diversos políticos e estrategistas norte-americanos no final do século XIX e início do século XX.

esse motivo, era necessária a constituição de um vasto poder marítimo. Este, por sua vez, dependia da construção de capacidades navais que fossem capazes de dominar um trinômio estratégico colocado como produção-navegação-colônias:

A produção, com a necessidade de trocar produtos, o transporte, por meio do qual a troca é realizada e as colônias, que facilitam e ampliam as operações de navegação e tendem a protegê-la pela multiplicação de pontos de segurança — é a chave para grande parte do história, bem como da política, das nações que fazem fronteira com o mar⁷ (MAHAN, 2007, p. 28, tradução nossa).

Outro autor que contribuiu de forma valiosa para o entendimento geopolítico dos oceanos foi Nicholas Spykman (1944). Ao elaborar seu projeto das linhas de defesa do hemisfério ocidental, ele deu grande atenção para o controle das ilhas transoceânicas⁸ e de portos continentais. Em sua visão, o domínio dessas representava a segunda linha de defesa hemisférica, sendo a primeira colocada diretamente nas bordas da Eurásia, enquanto a terceira deveria ser posta justamente no continente americano. Segundo ele, as ilhas faziam parte dos caminhos que levavam às Américas. Logo, o país que as possuísse obteria capacidade de intervir no continente, constituindo um empecilho para a segurança norte-americana.

Considerando a hipótese do presente artigo, o MSC é uma das rotas vitais de comércio e comunicação para os japoneses e à luz dos ensinamentos de Spykman (1942) e Mahan (2007), é necessário que o arquipélago garanta a livre navegação e/ou o controle de rotas essenciais para o seu desenvolvimento e para a sua sobrevivência. Por esse motivo, a aproximação com países do Sudeste Asiático e treinamentos militares na região, tornam-se elementos basilares das estratégias nipônicas para garantir suas rotas comerciais e a manutenção da balança do poder na região.

⁷ No original: “production, with the necessity of exchanging products, shipping, whereby the exchange is carried on, and colonies, which facilitate and enlarge the operations of shipping and tend to protect it by multiplying points of safety—is to be found the key to much of the history, as well as of the policy, of nations bordering upon the sea” (MAHAN, 2007, p. 28).

⁸ Existiria uma espécie de paralelismo geográfico entre a Eurásia e a América do Norte, posto que ambas seriam cercadas pelo Atlântico, pelo Pacífico e pelo Mar Ártico. As duas regiões estariam interligadas via ilhas transoceânicas.

FIGURA 1: PARTICIPAÇÃO EM % do MSC NO COMÉRCIO TOTAL DE PAÍSES SELECIONADOS



Como fica demonstrado na Figura 1, o tráfego comercial que transita através do MSC representa significativa parcela no total das transações dos mais importantes países do Nordeste e Sudeste asiático. Somente em 2016 estipula-se que cerca de USD 3,37 trilhões de dólares em comércio passaram pelo MSC. De acordo com a UNCTAD (*The United Nations Conference on Trade and Development*), estima-se que 80% do comércio global por volume e 70% por valor é transportado por vias marítimas. Desse volume, 60% do comércio marítimo passa pela Ásia, sendo o MSC uma das regiões mais importantes (UNCTAD, 2018). Estima-se que cerca de US\$ 3,37 trilhões em comércio circularam no MSC no ano de 2016, denotando ao menos 21% do comércio mundial (CHINA POWER, 2017).

Sendo assim, tal região é crítica tanto para China, como para Taiwan, Japão e Coreia do Sul que dependem do Estreito de Malaca¹⁰ — que conecta o Oceano Índico com o Oceano Pacífico através do MSC — para a manutenção de suas rotas comerciais e o bom funcionamento de

⁹ O Mapa original foi recortado para relevar a importância do MSC no Leste Asiático.

¹⁰ O Estreito de Malaca é a rota de trânsito mais estratégica para o comércio, mesmo que existam também o Estreito de Sunda e o Estreito de Lombok. É considerada como a passagem mais economicamente eficiente entre o Oceano Pacífico e o Índico. O China Power Project (2017) estimou que ao utilizar o Estreito de Sunda, no período de uma semana, os custos adicionais ao comércio seriam elevados em USD\$64.5 milhões. Os custos aumentariam para USD\$ 119 milhões se fosse necessário redirecionar a rota pelo Estreito de Lombok. Na pior das opções, caso os três estreitos estivessem inacessíveis, os navios deveriam ir em direção a costa sul da Austrália que custaria mensalmente cerca de USD\$2.8 bilhões ao comércio (CHINA POWER, 2017).

suas economias. No que concerne ao Japão, cerca de 42% de seu comércio marítimo em 2016 foi realizado pela via do MSC, enquanto no mesmo ano, 64% do comércio chinês e 80% de suas importações de petróleo dependeram de tal região (CHINA POWER, 2017).

II) RECURSOS ESTRATÉGICOS E A DISPUTA PELA ENERGIA

Além da importância dos oceanos como via pela qual é transportada a maior parte da riqueza mundial e da relevância das ilhas transoceânicas para a estratégia de defesa e projeção de poder dos Estados, mais recentemente os mares também se tornaram fonte de recursos estratégicos ao desenvolvimento estatal. Por isso, alguns autores como Michael Klare (2008) afirmam que hoje vive-se em tempos de troubled waters (águas turbulentas).

Em anos recentes os grandes avanços tecnológicos no campo da exploração profunda tornaram possível a extração de riquezas dos subsolos marinhos que antes se encontravam inacessíveis. A transformação dos oceanos em fontes produtoras de recursos estratégicos como petróleo, gás natural e minérios reformulou o olhar estatal para esses espaços. De acordo com Brozski (2013, p. 58) *“o oceano foi deixando de ser valorizado apenas como meio estratégico por sua posição geográfica em relação às rotas comerciais, à defesa e segurança e passou a ser visto também como fonte provedora de riquezas minerais”*.

Desde 1982, quando foi assinada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS em inglês) (ratificada mais tarde em 1994) muitos Estados aumentaram seus esforços quanto à definição, mapeamento e defesa de suas faixas litorâneas. Buscando garantir, com base no Direito Internacional e no realismo político, suas linhas marítimas e seus direitos de exploração dessas áreas estratégicas. Apesar da UNCLOS ter determinado os termos em que devem ser definidas as soberanias nos oceanos e oferecer mecanismos para a resolução dos litígios entre os Estados, como o caso da Corte Internacional de Justiça (CIJ), nem todos os Estados concordam com a instituição e com as decisões tomadas por ela.

Registra-se, atualmente, o crescimento dos investimentos estatais em aparatos de segurança marítima (representados pelo aumento do número de navios patrulhando rotas e de reclamações por pontos de apoio marítimos). Ao mesmo tempo, nota-se também uma corrida para definir seus mares territoriais, suas plataformas continentais e as suas

Zonas Econômicas Exclusivas (ZEEs). Contudo, na prática, isso se traduz na diminuição do espaço de manobra política e militar de cada Estado nos espaços marítimos. Em consequência, levando ao aumento do número litígios fronteiriços e acidentes militares nos oceanos.

De acordo com Michael Klare (2008, p. 59), a ascensão de novas potências no sistema internacional como China, Índia e outros países, somada com o aumento das necessidades energéticas para suprir as demandas internas, têm causado grandes instabilidades e escalonado conflitos territoriais.

Até recentemente, a busca global por recursos vitais havia sido dominada quase inteiramente pelas potências industrializadas maduras. Três centros de poder econômico — os Estados Unidos, o Japão e a Europa — devoraram a maior parte do petróleo, gás natural, carvão, urânio e outras fontes primárias de energia usadas em todo o mundo, juntamente com quantidades desproporcionais de outras commodities industriais como o ferro, minério, cobre, alumínio e estanho. Na última década, no entanto, jovens competidores têm forçado sua entrada em cena com economias famintas que devoram enormes quantidades de matérias-primas apenas para sustentar suas taxas explosivas de crescimento. O surgimento desses novos consumidores assertivos alterou completamente o campo de disputa por recursos¹¹ (KLARE, 2008, p. 63, tradução nossa).

Com as transformações do sistema e a ascensão de novos países econômica e politicamente, regiões como a África, a América do Sul e o próprio Sudeste Asiático receberam os holofotes das grandes potências. Afinal, como menciona Klare (2008, p. 33, tradução nossa), *“não apenas o consumo e a demanda por energia e outros recursos vitais alcançam níveis sem precedentes, mas muitas reservas existentes estão sendo drenadas de forma*

¹¹ No original: Until recently, the global hunt for vital resources had been dominated almost entirely by the mature industrialized powers. Three centers of economic might—the United States, Japan, and Europe—devoured the vast majority of the oil, natural gas, coal, uranium, and other primary sources of energy used worldwide, along with disproportionate amounts of other industrial commodities such as iron ore, copper, aluminum, and tin. In the past decade or so, however, brash young competitors have been muscling their way onto the scene with roaring economies that devour mammoth quantities of raw materials just to sustain their explosive rates of growth. The emergence of these assertive new consumers has completely altered the resource playing field (KLARE, 2008, p. 63).

*visível, mais rápido do que novas reservas podem ser colocadas em operação*¹² .

Diante disso, a expansão de empresas chinesas e o estabelecimento de relações mais próximas entre a China e os países da África e do continente sul-americano no século XXI, por exemplo, são casos representativos de como tais recursos influenciaram os interesses estratégicos chineses. Do ponto de vista energético, no início de 2002 a China consumia quase 7% do petróleo global, enquanto os EUA absorviam 20%. Em 2006, o consumo chinês representava 8,5% do consumo mundial e já em 2017 a China representa 23,2% do consumo global de energia e sua dependência de importações de petróleo é de 68%, a maior de sua história (BP, 2018). Cabe destaque ao Japão e a sua dependência energética. Em 2014, o consumo japonês de petróleo, por exemplo, era de 4,3 milhões de barris por dia e de gás natural era de 118 bilhões de metros cúbicos (BP, 2017). A produção de tais bens por parte do Japão, todavia, é limitada alcançando apenas 137 milhões de barris por dia e 4,9 bilhões de metros cúbicos de gás natural (OLIVEIRA, 2015).

Assim como os oceanos vêm ganhando valor econômico, os estreitos marítimos ganharam gradativamente mais relevância com as descobertas de depósitos energéticos offshore, assim como os crescentes volumes de petróleo que são transportados através dos mares. Estima-se que todo o volume de comércio marítimo mundial passe por pelos menos um ponto de estrangulamento (KLARE, 2008). Nesse sentido, o MSC representa um dos gargalos mais fundamentais para o arquipélago nipônico.

De acordo com dados da Agência de Energia dos EUA (EIA em inglês) (2013), é difícil determinar a quantidade de petróleo e gás natural existente no MSC devido às disputas territoriais na região que acabam por impossibilitar que averiguações mais aprofundadas sejam feitas. Contudo,

Os mais recentes campos descobertos se agrupam em partes não disputadas do mar, perto das margens dos países costeiros. A EIA estima que existam aproximadamente 11 bilhões de barris (bbl) de reservas de petróleo e 190 trilhões de pés cúbicos (Tcf) de reservas de gás natural no Mar do Sul da China¹³

¹² No original: not only is the consumption of, and demand for, energy and other vital resources reaching unprecedented heights, but many existing reserves are visibly being drained faster than new reserves can be brought on line (Klare, 2008, p. 33).

¹³ No original: most current discovered fields cluster in uncontested parts of the sea, close to the shorelines of the coastal countries. EIA estimates there to be approximately 11 billion barrels (bbl) of oil reserves and 190 trillion cubic feet (Tcf) of natural gas reserves in the

TABELA 1: RESERVAS PROVADAS E ESTIMADAS DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL NO MSC**South China Sea estimated proved and probable reserves**

Country name	Crude oil and liquids reserves (billion barrels)	Natural gas reserves (trillion cubic feet)
Brunei	1.5	15
China	1.3	15
Indonesia	0.3	55
Malaysia	5.0	80
Philippines	0.2	4
Taiwan	-	-
Thailand	-	1
Vietnam	3.0	20
Total	11.2	190

Note: Reserve totals do not include Gulf of Thailand or onshore reserves.

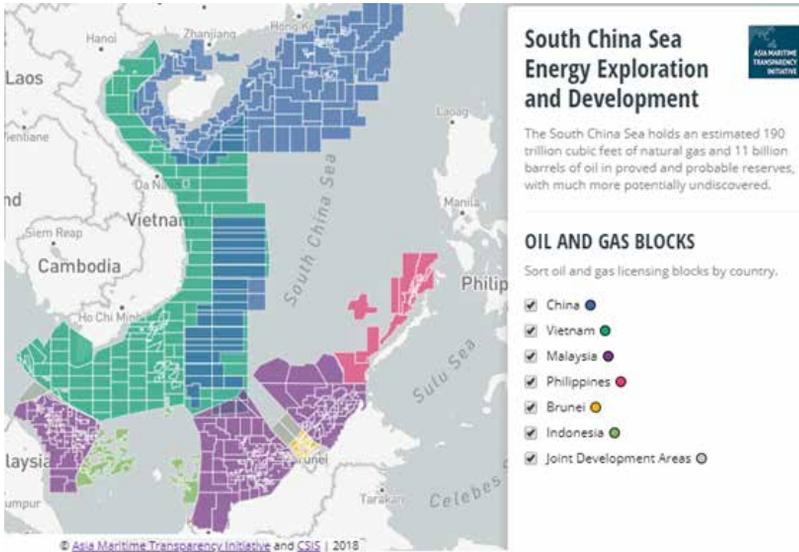
Reserve estimates are based on field ownership status.

(EIA, 2013, tradução nossa). Fonte: EIA, 2013

Nota-se que nos últimos anos alguns países têm cooperado, apesar dos atritos territoriais, para explorar recursos energéticos em regiões disputadas, como foi o caso da Malásia e Brunei em 2009, Malásia e Tailândia em 1991 e da Malásia e Vietnã em 1997 (EIA, 2013).

South China Sea (EIA, 2013).

FIGURA 2: EXPLORAÇÃO DE RECURSOS ENERGÉTICOS NO MSC



Fonte: Asia Maritime Transparency Initiative e CSIS, 2018

III) OS INTERESSES E ESTRATÉGIAS DOS PAÍSES ENVOLVIDOS

O posicionamento de um determinado país no cenário internacional o coloca diante de constrangimentos específicos, ou seja, como dois Estados não têm características geográficas e limites territoriais exatamente iguais, eles não têm interesses estratégicos idênticos, os interesses nacionais estão baseados em vivências e condições políticas próprias que vão, eventualmente, influenciar e constranger sua política interna e externa (SPYKMAN, 1938, p. 9).

Assim como os Estados buscam suprir seus recursos energéticos, como apresentamos acima, e assegurar suas rotas comerciais, os países visam garantir a sua segurança. Diante das ameaças do sistema vis-à-vis ao seu poder relativo no cenário internacional, os países canalizam seus esforços em determinadas estratégias para garantir seus interesses econômicos, políticos e militares. Por isso, como afirma Mearsheimer (2001), os Estados buscam maximizar seus poderes e o fazem levando em consideração os riscos, os prêmios e os prejuízos¹⁴.

¹⁴ De acordo com Spykman (1938), a política de poder entre as nações é exercida sempre no

Por esse motivo, assimetrias de poder podem tornar países mais vulneráveis às pressões de seus pares, devido tanto a superioridade militar e/ou econômica. No que concerne o gasto militar no contexto do Sudeste asiático, a China aparece como o ator de maior preponderância nesse quesito. Segundo dados do SIPRI, organizados por Moraes (2015) no período 1993-2013, o gasto militar chinês sofreu uma variação positiva de 630%. Em termos de valores, isso significa um salto de US\$ 23 bilhões para US\$ 171,4 bilhões. O Estado que apresentou o segundo maior crescimento para o mesmo período foi o Vietnã¹⁵, que teve uma variação positiva de 448%, passando de US\$ 0,6 bilhões para US\$ 3,2 bilhões. Contudo, ao final de 2013 era Taiwan com US\$ 10 bilhões que possuía o segundo maior gasto militar da região, um valor significativo, porém ínfimo quando comparado com o chinês. Atualizando essas porcentagens a partir das informações mais recentes disponibilizadas pelo SIPRI, até 2017 o gasto chinês havia crescido mais 33% chegando ao valor de US\$ 228 bilhões. Enquanto, Taiwan se manteve praticamente estagnado desde 2013 e o Vietnã experimentou um aumento de 53,2% alcançando US\$ 5 bilhões. É essencial destacar também as alterações na distribuição do gasto militar chinês. Moraes (2015) antecipava que de 2013 a 2018 haveria uma transferência de recursos das forças terrestres¹⁶ para as forças aérea e marítima, de forma a no futuro equiparar os gastos com esses dois setores.

Quanto ao Japão, ao final de 2013 o gasto militar do país era de US\$ 45,4 bilhões, ao final de 2017 esse valor tinha se elevado apenas 2% (US\$ 46,5 bilhões) (SIPRI, 2018). Ainda, Tóquio não possui porta-aviões, submarinos nucleares ou mísseis balísticos, tecnologias tais que Pequim já domina ou está em vias de fazer. Portanto, é tanto mais premente ao Estado japonês a consecução de alianças e da cooperação com os demais atores do MSC e o fortalecimento da sua aliança com os EUA para contrapor a elevação das capacidades chinesas em

sentido de obter uma margem positiva de poder que possa ser projetado externamente na busca por uma acomodação mais confortável dentro da ordem mundial, ou mais adequada diante dos interesses de segurança e defesa do Estado em questão. Dessa maneira, a projeção internacional dos Estados deveria atentar para fundamentos de ordem geopolítica como posição relativa, recursos presentes no espaço, nível industrial, produção bélica, população, extensão territorial, etc.

¹⁵ O Vietnã é o Estado que atualmente detém o maior número de possessões no MSC, podendo ser considerado o maior adversário da China no que tange o domínio desse espaço.

¹⁶ O exército historicamente foi a força militar privilegiada na China a mudança na alocação de recursos militares para a marinha e aeronáutica demonstra uma mudança dos paradigmas do interesse nacional chinês e aqui apontamos que tal alteração está diretamente relacionada com o ganho de importância dos tabuleiros geopolíticos marítimos como o MSC e MLS.

áreas geopoliticamente sensíveis. De acordo com Hikotani (2019), ex-professora da Academia Nacional de Defesa do Japão, é importante apontar que com o aumento da assertividade chinesa, bem como o interesse do arquipélago em atuações no MSC, impacta na reorganização militar do Japão no século XXI. Nesse sentido, o arquipélago vem promovendo mudanças através do interesse da compra de equipamentos como o primeiro portador de aviões desde a Segunda Guerra Mundial e o redimensionamento de tropas para ilhas na parte sul e sudeste do arquipélago.

Analisando o MSC geopoliticamente à luz de Spykman, devemos considerar que tal região é uma das frentes marítimas do Rimland, o qual é composto e definido pelas zonas marginais da Europa, Oriente Médio, subcontinente indiano e Extremo Oriente. O aspecto geográfico principal desses espaços é seu caráter anfíbio, ou seja, seu potencial de projeção tanto continental quanto oceânico. Em termos mais específicos o Rimland se localizaria entre o “anel desértico e montanhoso que circundava a planície siberiana e, por outro lado, com o semicírculo marítimo que contornava o continente eurasiático” (MELLO, 1999, p. 120). Assim sendo, como é a área de contato entre o litoral da Eurásia e o cordão de mares marginais que a cercam, constitui-se como a via expressa marítima do tráfego comercial e militar da Ilha Mundial, que conecta a África e o Oriente Médio ao Leste Asiático (KAPLAN, 2013, p. 104).

Como apresentamos acima, o MSC é uma área estratégica do ponto de vista dos seus recursos estratégicos e de ser uma importante rota de comércio. Além disso, qualquer transformação nas relações entre os países da região e o aumento ou diminuição do poder dos EUA, do Japão e da China, pode afetar o equilíbrio de poder regional.

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

esse território até 2020 (COLE, 2015).

Apesar do controle de nenhuma das duas cadeias terem sido concretizadas do ponto de vista da extensão territorial, a China tem construído ilhas artificiais no MSC capazes de comportar mísseis e armamentos de alta tecnologia (PANDA, 2018). Ainda, o aumento dos gastos militares chineses e a aquisição de armamentos com a estratégia A2/AD¹⁷ (*anti-access/area denial*) visa consolidar a influência chinesa no MSC ou ao menos garantir a capacidade militar de mitigar/neutralizar possíveis investidas de potências como EUA e Japão em caso de conflitos (GREEN et al, 2017). Se a China continuar solidificando suas posições nas ilhas Paracel, Spratly e no recife de Scarborough se formaria um triângulo de dominação chinesa em uma região central para o trânsito através do MSC, o que em última instância asseguraria o controle deste espaço pela marinha chinesa.

MAPA 1: CADEIA DE ILHAS SEGUNDO A ESTRATÉGIA DE LIU HIAQING



Fonte: Jamestown Foundation, 2017

¹⁷ As capacidades A2 como aquelas que visam impedir que o inimigo adentre determinada área operacional, sendo os principais alvos as forças aéreas e marítimas através de armamentos de longa distância. As operações AD visam limitar a capacidade das forças inimigas no teatro, sendo armamentos de curto alcance, como minas, mísseis superfície-ar, artilharia costeira e etc. Por isso, alguns tipos de armas que se referem a função A2 são os mísseis balísticos anti-navio, armas anti satélite e submarinos (nucleares e convencionais).

MAPA 2: TRIANGULO ESTRATÉGICO DO MSC



Fonte: CATAMA, M. Asean Military Defense Review, 18/04/2015. Disponível em: <http://www.aseanmildef.com/2015/04/strategic-triangle-in-south-china-sea.html>.

No século XXI com a ascensão de Xi Jinping (2013-) ao poder como líder do PCC as atitudes mais assertivas e expansivas do dragão vermelho se baseiam no interesse constantemente asseverado pelo presidente a respeito da busca chinesa por recuperar sua posição¹⁸, seu antigo status quo, no sistema internacional¹⁹. Gradativamente,

¹⁸ Desde as dinastias clássicas chinesas Qin e Han (III a.C. - III d.C.), mas principalmente após as dinastias Tang e Song (VII - XIII), através de trocas comerciais e pela assimetria de poder, surgiu uma espécie de sistema gravitacional que fazia da China o centro do Leste Asiático, também conhecido como sistema sinocêntrico (SPENCE, 1990). Tal sistema é uma representação do pensamento confuciano de hierarquia, segundo o qual a China representaria o "heartland", enquanto os outros seriam vistos como a periferia do sistema.

¹⁹ Ao falar no 13º Congresso Nacional da China em 2018, Xi Jinping afirmou que "Estamos decididos a lutar uma sangrenta batalha contra os nossos inimigos ... com uma forte determinação para tomar o nosso lugar no mundo" (apud JAPANTIMES, 2018, tradução nossa).

o discurso entoado pela China no início do século XXI baseado na ascensão pacífica/ desenvolvimento pacífico chinês²⁰ não mais se sustenta internacionalmente, diante da crescente assertividade marítima chinesa que acompanha o ritmo da expansão dos investimentos chineses nos setores de recursos naturais e mercados cativos suscitados por sua doutrina estratégica *going global*²¹.

De acordo com o documento oficial China Peaceful Development de 2011:

A China é firme em defender seus interesses centrais que incluem o seguinte: soberania do Estado, segurança nacional, integridade territorial e reunificação nacional, sistema político chinês estabelecido pela Constituição e estabilidade social geral, e as salvaguardas básicas para assegurar o desenvolvimento econômico e social sustentável (tradução nossa)²²

Para garantir que seus interesses centrais sejam conquistados, as disputas no MSC representam empecilhos para (a) a integridade territorial chinesa, (b) o desenvolvimento econômico e social e (c) a segurança nacional.

²⁰ Zheng Bijian (2003), idealizador do termo “ascensão pacífica”, acredita que a China pode emergir como potência global em um ambiente de coexistência pacífica. Em seu discurso aponta que “a Ásia enfrentará uma rara oportunidade histórica de ascensão pacífica, e a ascensão pacífica da China fará parte da ascensão pacífica da Ásia. (...) A China, como um país asiático, desempenhará um papel mais ativo e útil no desenvolvimento, prosperidade e estabilidade de todos os outros países asiáticos, e seus vizinhos em particular” (BIJIAN, 2003; p. 17 apud THORTON, 2005, tradução nossa). Em 2005, o termo “desenvolvimento pacífico” passa a ser utilizado na China, aparecendo primeiramente no documento China’s Peaceful Development Road, devido a dualidade do termo “ascensão”.

²¹ Explicitada pela primeira vez em seu 10º Plano Quinquenal (2000-2005), a doutrina *going global* ou *going out* tinha como objetivo fortalecer a presença da China ao redor do globo por meio da internacionalização de suas marcas e empresas, além de absorver know how estrangeiro de maneira a aumentar a eficiência das companhias chinesas e assegurar o suprimento de recursos naturais a indústria do país. Esse movimento foi capitaneado pelas grandes estatais do país, conhecidas como “campeãs nacionais”, e a medida que essas empresas consolidaram posições internacionais naturalmente as forças armadas experimentaram um impulso para garantir a segurança e defesa dos investimentos e interesses chineses.

²² No original: China is firm in upholding its core interests which include the following: state sovereignty, national security, territorial integrity and national reunification, China’s political system established by the Constitution and overall social stability, and the basic safeguards for ensuring sustainable economic and social development.

Os interesses do Japão no MSC, em linhas gerais são fundados em vários elementos que variam desde segurança energética até a arquitetura de segurança regional. Considera-se que, de forma ampla, os interesses nacionais japoneses são manter a sua soberania e a sua independência; para defender sua integridade territorial; para garantir a vida das pessoas e as propriedades dos nacionais japoneses, e para garantir sua sobrevivência.

defender sua integridade territorial; Para garantir a segurança da vida, da pessoa e das propriedades de seus nacionais, e para garantir sua sobrevivência (...), os interesses nacionais do Japão devem alcançar a prosperidade do Japão e seus nacionais por meio do desenvolvimento econômico, consolidando sua paz e segurança²³ (MOD, 2016, p. 4, tradução nossa).

Os interesses marítimos japoneses no MSC são: *“salvaguardar as linhas marítimas de comunicação; aderindo às regras e normas internacionais, particularmente a liberdade de navegação; e consolidar o sistema de segurança liderado pelos EUA na Ásia Oriental”*²⁴ (KOGA, 2017, p. 2, tradução nossa).

Além disso, os japoneses estão preocupados com as possíveis transformações no equilíbrio de poder na região, posto que a assertividade e expansão marítima chinesa na direção de gargalos estratégicos impacta diretamente no equilíbrio de poder no Leste Asiático (INOBUCHI; PANDA, 2018). De acordo com Koda (2017, p. 4, tradução nossa), *“a China está desafiando o status quo no leste da Ásia e tentando expandir sua esfera de influência através de ações unilaterais ocasionais”*²⁵, como veremos adiante ao tratarmos das disputas territoriais no MSC²⁶.

²³ No original: to defend its territorial integrity; to ensure the safety of life, person, and properties of its nationals, and to ensure its survival (...) in addition, Japan's national interests are to achieve the prosperity of Japan and its nationals through economic development, thereby consolidating its peace and security (MOD, 2016, p. 4)

²⁴ No original: safeguarding the sea lines of communication (SLOC); adhering to international rules and norms, particularly the freedom of navigation; and consolidating the US-led security system in East Asia” (KOGA, 2017, p. 2)

²⁵ No original: China is challenging the status quo in East Asia and attempting to expand its sphere of influence through occasional unilateral action” (Koda, 2017, p. 4).

²⁶ Na terceira parte deste artigo visamos pormenorizar as estratégias e interesses estratégicos do Japão no MSC.

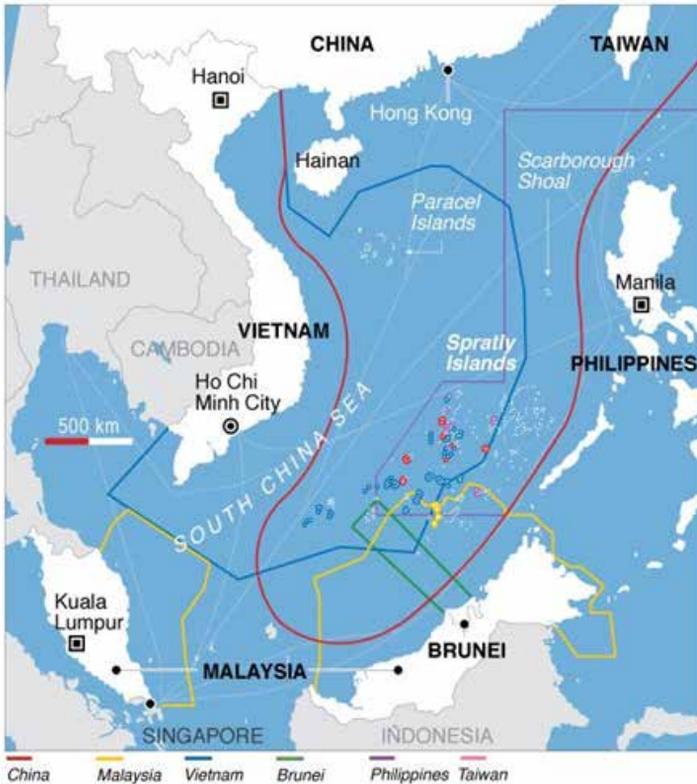
Nota-se que, quando lidamos com o MSC em relação ao Japão e, principalmente, à China, precisamos levar em consideração que as assimetrias de poder, sobretudo do ponto de vista militar, permitem a existência da disputa estratégica entre ambos os países pela manutenção ou transformação da balança de poder na região. Em certa medida, como veremos adiante, as pressões chinesas no MSC tensionam a segurança no Leste Asiático e os interesses estratégicos japoneses.

2. AS DISPUTAS TERRITORIAIS NO MSC E A ASSERTIVIDADE CHINESA

Como visto na seção anterior, os grandes volumes e valores do comércio internacional que transitam através das rotas marítimas do Sudeste Asiático, a presença de recursos estratégicos e alimentícios como petróleo e pescado, além de sua geografia semicerrada tornam o MSC um tabuleiro de alta tensão para a disputa entre Estados. Ademais, o fato de as economias regionais do Sudeste da Ásia estarem entre as que mais crescem no mundo atualmente também é um fator de agravamento dessa situação. Nota-se a existência de uma disputa entre grandes potências na região, precisamente entre a China e a aliança EUA-Japão. A China visa legitimar suas reivindicações territoriais e assegurar sua segurança, enquanto os EUA e o Japão atuam no MSC com o intuito de preservar seus interesses econômicos e estratégicos atuando como balanceadores da ascensão chinesa, posto que nenhum dos dois países detém conflitos territoriais na região.

Historicamente, os principais litigantes no MSC são: China, Taiwan, Vietnã, Malásia, Brunei e Filipinas e os atritos territoriais vão se concentrar nas áreas das Ilhas Paracels, Spratlys, e no Recife de Scarborough. O mapa a seguir sobrepõe as demandas por soberania marítima-territorial de cada um desses Estados com as áreas de interesse mencionadas e pode-se perceber a identificação quase perfeita entre esses dois fatores.

MAPA 3: DEMANDAS DE SOBERANIA E ÁREAS DE INTERESSE



Fonte: Voice of America. Disponível em: <http://blogs.voanews.com/state-department-news/2012/07/27/is-china-overplaying-its-hand-in-the-south-china-sea/>

A conjuntura dos conflitos em torno dos arquipélagos Paracels e Spratlys remonta o século XIX quando da Guerra Sino-Francesa de 1884-85. Nesse enfrentamento a China objetou o desejo francês de incorporar as ilhas ao território de sua colônia da Indochina. A resolução do conflito assegurou por parte da França o reconhecimento da soberania chinesa sobre as formações marítimas, enquanto a China Imperial aceitou a soberania francesa sobre a Indochina. Durante a Segunda Guerra Mundial, o Japão tomou controle das ilhas e colocou-as sob a jurisdição de Taiwan. Com o fim do conflito, o Vietnã do Sul reabriu a antiga guarnição francesa nas Paracels renovando as disputas na região. Porém, foi só em 1974 que um enfrentamento entre China e Vietnã do Sul tomou vias de fato. A

batalha das Paracels ocorreu no dia 19 de janeiro de 1974 quando tropas vietnamitas tentaram invadir a Ilha Duncan, nas Paracels, onde foram repelidas pela artilharia chinesa, uma batalha naval se seguiu e foi vencida pelos chineses (HAYTON, 2014).

No dia seguinte, três instalações vietnamitas nas Paracels foram bombardeadas, obrigando Saigon a se render e logo assegurando o controle de facto de Pequim sobre o arquipélago, o qual se sustenta até os dias atuais (TAYLOR, 2008). Após a unificação do Vietnã em 1975, Hanoi incorporou a antiga demanda de Saigon pelo controle das ilhas, de forma que, correntemente, o país não reconhece a soberania chinesa e atesta que tanto o arquipélago das Paracels, quanto das Spratlys estão ligados historicamente ao seu desenvolvimento nacional, o que legitimaria a soberania vietnamita sobre a região. Além dos atritos entre China e Vietnã, outro ator que clama para si o domínio sobre essas formações é Taiwan, que encontra no fato de estas ilhas já terem estado sob sua jurisdição argumento para colocar sua demanda frente aos demais (FERNANDES, 2018).

Acerca do arquipélago das Spratlys especificamente, o conjunto é composto por aproximadamente 190 formações que se espalham por um espaço de 450 mil km², sendo assim a principal área de disputa interestatal dentro do MSC. Além dos já citados China, Vietnã e Taiwan que reclamam soberania sobre a totalidade da área das Spratlys, entram na disputa também: Malásia, Brunei e Filipinas. Estes pautam suas demandas e argumentos nas prerrogativas colocadas pela UNCLOS desde 1982. Uma vez que a convenção outorgou que ilhas capazes de suportar vida humana poderiam constituir ZEEs motivou-se uma corrida pela ocupação do espaço. Sem surpresa, aumentando a incidência de atritos militares entre os Estados costeiros (HAYTON, 2014; FERNANDES, 2018).

As escaramuças militares nas Spratlys tomam lugar primeiro em 1988²⁷ quando a marinha chinesa expulsa guarnições vietnamitas²⁸ e assume o controle de sete formações nas Spratlys. Depois, em 1995, os protestos filipinos contra a construção de instalações militares chinesas no recife de Mischief (um atol na área Leste das Spratlys localizado a cerca de 250 km da ilha filipina de Palawan) mais uma vez conduziram à um conflito na região, o qual só foi resolvido com a expedição no âmbito da ASEAN

²⁷ Escaramuça do Recife de Johnson do Sul.

²⁸ Atualmente, o Vietnã é o Estado que controla o maior número de possessões nas Spratlys, seguido por China, Taiwan, Filipinas, Malásia e Brunei. Destes todos, apenas o Sultanato de Brunei não possui instalações militares na área.

da “Declaração Conjunta de Consultas sobre o Mar do Sul da China e outras áreas de cooperação”. Por último, em 1999, de novo a construção de infraestrutura no recife de Mischief conduziram novos protestos de Manila. Contudo, a ASEAN não alcançou a unanimidade e a China saiu da situação sem represálias (FERNANDES, 2018).

Por último, o recife de Scarborough é a mais nova área de disputa interestatal do MSC. O conjunto composto por uma variedade de recifes, bancos de areia e rochas se estende por um perímetro de 49 km e seu principal valor estratégico reside em seu posicionamento em relação aos arquipélagos Paracel e Spratly (Triângulo Estratégico do MSC). Segundo arbitragem de 2016 da Corte Permanente de Arbitragem (CPA), o Recife de Scarborough se encontra dentro da ZEE das Filipinas, logo sendo uma área de sua soberania. Desde 2012, sob argumentos de preservação ambiental a marinha chinesa instalou um navio de guerra na entrada da lagoa interna do recife, impedindo que os pescadores filipinos acessassem a área de maior captura de pescado (AMTI, 2016). Dada a proximidade do recife com a ilha filipina de Luzon e o veredito da CPA, os EUA vêm anunciando que Scarborough é a “linha vermelha” no que diz respeito às investidas chinesas no MSC. Por isso, Pequim tem demonstrado cautela em iniciar qualquer tipo de construção nesta área. Mesmo assim, recentemente, os chineses declararam que têm planos para construir uma estação de monitoramento ambiental no recife (JOCELYN, 2017; FERNANDES, 2018).

Em virtude dos conflitos interestatais no MSC e da assimetria de poder entre os países do Sudeste Asiático e a China, a ASEAN aparece como um instrumento valioso para contrapor a presença chinesa na região. A partir dos anos 1990, tirando proveito de que Pequim normalizou suas relações diplomáticas com todos os governos da região, a ASEAN buscou integrar a China gradualmente²⁹ em suas conversações, inclusive naquelas que diziam respeito a assuntos de segurança regional. Assim,

²⁹ Essa estratégia ficou conhecida como Constructive engagement. Pereira (2004, p. 7) esclarece: “Esta nova abordagem teve o seu início no convite feito ao então Ministro dos Negócios Estrangeiros chinês, Qian Qichen, para participar, como convidado, na reunião Ministerial ASEAN de 1991. Seguiu-se a Cimeira ASEAN de 1992, em cuja Declaração Final ficou bem expresso o interesse de associar a China ao diálogo com os países ASEAN em matéria de segurança. Por outro lado, a alteração do equilíbrio de forças na cena internacional com o fim do período da Guerra Fria, que determinou a necessidade de desenvolvimento de novos meios e formas de lidar com assuntos de segurança, foi a principal razão invocada pela ASEAN para a criação do Fórum Regional ASEAN (ASEAN Regional Forum- ARF), em 1994, com participação alargada a uma série de países asiáticos (incluindo a China) e não asiáticos”.

tais países buscaram pelo multilateralismo colocar um freio aos avanços chineses sobre o MSC.

O primeiro exemplo disso veio em 1992 quando ASEAN e China aprovaram a “*Declaração sobre o Mar do Sul da China*”, a qual estipulava que atritos na região deveriam ser resolvidos por vias pacíficas. Contudo, essa declaração não impediu que em 1995, China e Filipinas iniciassem o primeiro conflito do recife de Mischief. Após a eclosão de novos atritos nas Spratlys entre os dois países em 1999, os chineses concordaram com a necessidade de estabelecer um código de conduta para a região com vistas a evitar futuros conflitos. Historicamente avessa ao multilateralismo, Pequim temia a internacionalização da questão do MSC, sendo forçada a recuar. Como resultado disso, em 2002 foi assinada a “*Declaração entre os países sobre a Conduta no Mar do Sul da China*”, definindo que era necessário um esforço para a elaboração de um “*Código de Conduta no Mar do Sul da China*” (HAYTON, 2014).

É preciso ressaltar, porém, que nenhum desses acordos possui força vinculativa. Logo, nenhum dos atores está legalmente obrigado a cumprir com suas diretrizes, tanto é que Pequim continua a criar e ocupar novas ilhas. Independente de aprovar acordos regionais a China reforça suas demandas sobre o MSC através de legislações internas e unilaterais como é o caso do “*Decreto do Presidente da República Popular da China n.º 55*” ou “*Lei sobre Águas Territoriais e Zonas Adjacentes*” de 1992. O gigante asiático também desarma seus rivais por meio do bilateralismo pautado principalmente na assimetria de capacidades econômicas como ficou explicitado na “*Guerra das Bananas*” com as Filipinas e com os empréstimos feitos ao Camboja, tal assunto é importante para repensarmos, inclusive, os efeitos no regionalismo da região. Tanto que os países regionais vem encontrando problemas para apresentar uma frente unida contra a China, que prefere lidar com cada capital bilateralmente. Em junho de 2011, por exemplo, a ASEAN falhou em emitir um comunicado final depois que o Camboja se recusou a endossar a linguagem que criticava e referia-se aos recentes impasses navais dos países com a China (PILLING et al, 2012).

O episódio do recuo da guarda marítima filipina do recife de Scarborough após Pequim rejeitar mais de 150 carregamentos de bananas (estimados em US\$ 760.000) demonstra como a China tem usado de seu peso econômico como instrumento de política regional. Outro exemplo disso pode ser visto quando o Camboja ao se recusar a condenar as ações de ocupação chinesa no MSC abortou a possibilidade da China ser

punida no âmbito da ASEAN (FERNANDES, 2018). É provável que um dos principais motivos para tal posicionamento tenha sido os US\$ 2,7 bilhões em empréstimos que Pequim concedeu à Phnom Penh. Blackwill & Harris (2016, p. 112) contribuem para o argumento:

O poder da China na região é auxiliada pelos fortes níveis de comércio bilateral. O comércio entre a China e a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) atingiu US\$ 350 bilhões em 2013; nesse ano, o comércio bilateral chegou a US\$ 36,4 bilhões com as Filipinas, US\$ 40 bilhões com o Vietnã e US\$ 60 bilhões com a Indonésia. A ascensão da China como o parceiro comercial e de investimento mais importante para praticamente todo o Sudeste Asiático impulsiona um caráter preventivo, renunciando quaisquer ameaças geoeconomicamente coercivas que Pequim possa emitir. O Vietnã, por exemplo, suavizou sua abordagem das reivindicações territoriais com a China como resultado de observar o que aconteceu com as Filipinas. O controle econômico da China sobre o Vietnã é tamanho que Hanoi continua mais vulnerável do que Manila à coerção chinesa: o Vietnã é altamente dependente da RPC para a borracha, e as principais importações chinesas são usadas nos produtos que o Vietnã exporta. Ao contrário das Filipinas, o Vietnã não desfruta de um tratado de defesa mútua com os Estados Unidos. Possivelmente, não coincidentemente, as reivindicações da China no Mar do Sul da China são particularmente agressivas em relação ao Vietnã, ameaçando 70% da zona econômica exclusiva vietnamita³⁰ (BLACKWILL & HARRIS, 2016, p. 112, tradução nossa).

³⁰ No original: "China's leverage in the region is helped by strong bilateral trade levels. Trade between China and the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) reached \$350 billion in 2013; in that year bilateral trade reached \$36.4 billion with the Philippines, \$40 billion with Vietnam, and \$60 billion with Indonesia. China's emergence as the most important trade and investment partner for virtually all of Southeast Asia lends a preemptive, foreshadowing quality to any geoeconomically coercive threats Beijing may issue. Vietnam, for instance, has softened its approach to territorial claims with China as a result of watching what happened to the Philippines. China's economic hold over Vietnam is such that Hanoi remains more vulnerable than Manila to Chinese coercion: Vietnam is highly dependent upon the PRC for rubber, and major Chinese imports are used in the goods Vietnam ultimately exports. Unlike the Philippines, Vietnam does not enjoy a mutual defense treaty with the United States. Perhaps not coincidentally, China's claims in the South China Sea are particularly aggressive toward Vietnam, threatening 70 percent of Vietnam's exclusive economic zone" (BLACKWILL & HARRIS, 2016, p. 112).

Devido às assimetrias de capacidades econômicas e militares entre os Estados do Sudeste Asiático e a China concluiu-se que esse último país tem papel central na definição política do MSC. Portanto, o aumento da assertividade chinesa na região desde a segunda metade da década 1970 se torna um tema de preocupação crescente para as potências locais, especialmente dado que mesmo quando unidas no formato da ASEAN, Pequim sucede em minar a unanimidade³¹ entre os membros por meio da pressão econômica em seu relacionamento bilateral. Dessa maneira, não se pode menosprezar o apoio de Estados extrarregionais como é o caso do Japão e dos EUA no fortalecimento das posições da ASEAN frente a China.

3. A REAPROXIMAÇÃO JAPONESA AO MSC NO SÉCULO XXI

De acordo com Inoguchi e Panda (2018, p. 2) alguns princípios que atualmente regem e norteiam as políticas externas japonesas para a região do MSC, são: o interesse japonês de manter inalterada a distribuição de poder em seu entorno regional; a atenção de Tóquio estar estritamente relacionada com o comportamento norte-americano e seus interesses na área geográfica; e os interesses contemporâneos associados com as novas lideranças políticas que visam uma política externa nipônica mais participativa no cenário internacional.

Nota-se que um dos pontos centrais que influenciam a participação cada vez mais significativa do Japão na região são os objetivos do governo de Shinzo Abe (2012- atual) e seus interesses em transformar o arquipélago em um “Estado Normal^{32”}. A transformação da estratégia japonesa no Século XXI tem sido permeada pelo desejo de um balanceamento externo e interno capaz de conter avanços chineses sobre o MSC e MLC. Desde o princípio do governo Abe, o arquipélago tem visado estreitar relações com os EUA, pleitear transformações em sua cultura estratégica e aumentar sua atuação militar em tabuleiros que deixou de participar após o fim da Segunda Guerra Mundial.

Sob discurso de um cenário regional inseguro, o governo japonês tem conseguido transformar algumas de suas políticas de segurança. Em 2013 o governo japonês criou o Conselho Nacional de Segurança (National

³¹ A tomada de decisão no âmbito da ASEAN só acontece caso seja alcançada a unanimidade entre seus membros.

³² Desde o fim da Segunda Guerra Mundial (1945) o Japão se reconstruiu em concordância com ditames norte-americanos que intensificaram um processo de desmilitarização no país por meio de prerrogativas constitucionais e controle norte-americano.

Security Council), que tem por objetivo proporcionar um fórum que empreenda discussões estratégicas sobre várias questões de segurança nacional. Ainda, em 2014, o gabinete Abe decidiu suspender a proibição auto-imposta pelo Japão à exportação de armas, e tal estímulo incentivou trocas comerciais e a cooperação do Japão com países no MSC.

Primeiro, nenhuma arma pode ser exportada para países sob as sanções do Conselho de Segurança das Nações Unidas, como a Coreia do Norte e o Irã. Em segundo lugar, as exportações de defesa, especialmente aquelas com um componente conjunto de pesquisa e desenvolvimento, com países como Estados Unidos, Reino Unido, França, Austrália, Índia e alguns países do Sudeste Asiático, podem ser permitidas pela decisão do governo japonês, desde que eles contribuam para a segurança do Japão. Terceiro, as exportações de armas só são permitidas quando os governos dos países importadores são obrigados a cumprir um acordo que rege o uso da tecnologia³³ (INOGUCHI; PANDA, 2018, p.7, tradução nossa).

Ademais, em 2015 o governo japonês conseguiu modificar a interpretação do Artigo 9º da Constituição japonesa e aumentou as capacidades das Forças de AutoDefesa³⁴. Logo, o Japão passou a adotar efetivamente os princípios de “Collective Self-Defense”, que apesar de serem legitimados pela Carta da ONU no artigo 51, não eram seguidos pelo arquipélago nipônico devido às restrições de sua política de segurança. Com a nova interpretação, o arquipélago legitima o uso da força ou direito a agir com o uso da força nos casos de um ataque direto ao país ou a uma nação aliada caso haja uma ameaçar a sobrevivência do próprio Japão.

No que concerne as disputas territoriais o governo japonês compreende que qualquer modificação ou decisão acerca da soberania

³³ No original: “First, no weapons can be exported to countries under United Nations Security Council sanctions, such as North Korea and Iran. Second, defense exports, especially those with a joint research and development component, with such countries as the United States, the United Kingdom, France, Australia, India, and some Southeast Asian countries, can be allowed by the Japanese government’s decision as long as they are deemed to contribute to Japan’s security. Third, weapons exports are allowed only when the governments of importing countries are obligated to abide by an agreement governing the use of the technology” (INOGUCHI; PANDA, 2018, p.7)

³⁴ Em 1954, o governo promulgou o Ato SDF e converteu a Força de Segurança Nacional nas Forças de AutoDefesa sob a Lei nº 165 de 1952 na Lei (ou Ato) das Forças de AutoDefesa. Foram criadas com o interesse de defender o território japonês de possíveis ameaças e também fornecem ajuda em casos de desastres naturais.

territorial de determinados territórios em favor da China, pode afetar diretamente o pleito japonês no MLC. Durante a visita do Ministro de Defesa Onodera Itsumori à Manila em junho de 2013, o oficial afirmou que tanto as Filipinas como o Japão enfrentavam situações semelhantes. Por isso o governo japonês está muito preocupado que este tipo de situação no MSC possa afetar a situação no MLC (apud DRIFTE, 2016, p. 14).

Outrossim, em um artigo escrito pelo primeiro ministro Shinzo Abe intitulado “Asia Security Diamond” publicado em 2012, argumenta-se sobre as preocupações a respeito do MSC e da China como uma ameaça. No argumento do líder japonês, o MSC é um mar profundo o suficiente para que as forças militares chinesas consigam utilizar submarinos para fortalecer sua presença na região (ABE, 2012).

Na estratégia apresentada pelo primeiro ministro japonês, a Austrália, a Índia, o Japão e o Havaí (EUA) deveriam formar uma aliança capaz de salvaguardar o território marítimo no Oceano Índico e no Pacífico. Tal estratégia seria uma resposta a pressão e estratégia para os mares da China no Século XXI. De acordo com Abe (2012), como o Japão é uma democracia de natureza marítima, é razoável a escolha de parceiros que possam refletir a necessidade de proteção dos mares (ABE, 2012). Por meio de tal estratégia direcionada aos países mais proeminentes e com maior poder na região, a aliança com países no Sudeste Asiático torna-se um mecanismo de apoio para proteger e salvaguardar as rotas marítimas essenciais para o arquipélago nipônico.

Os interesses do governo japonês e o gradativo recrudescimento de políticas de defesa tem permitido ao Japão maior flexibilidade em sua política externa e na sua atuação juntamente com os EUA para proteger rotas estratégicas fora do seu entorno regional imediato (Nordeste Asiático). Somado a isso, desde 2011, o arquipélago vivencia um desafio para a sua segurança energética devido ao incidente nuclear em Fukushima³⁵, em que a opinião pública e a política no Japão levaram à redução da dependência de energia nuclear no país, aumentando a dependência do Japão de combustíveis fósseis (INOUCHI; PANDA,

³⁵ Em 11 de Março de 2011 um maremoto de magnitude superior a 8,7 atingiu os mares do Japão, provocando um tsunami que atingiu a usina de Fukushima e causou o derretimento de três reatores nucleares. Desde o incidente protestos no Japão o uso de energia nuclear se tornou um dos problemas da agenda política japonesa frente à opinião pública.

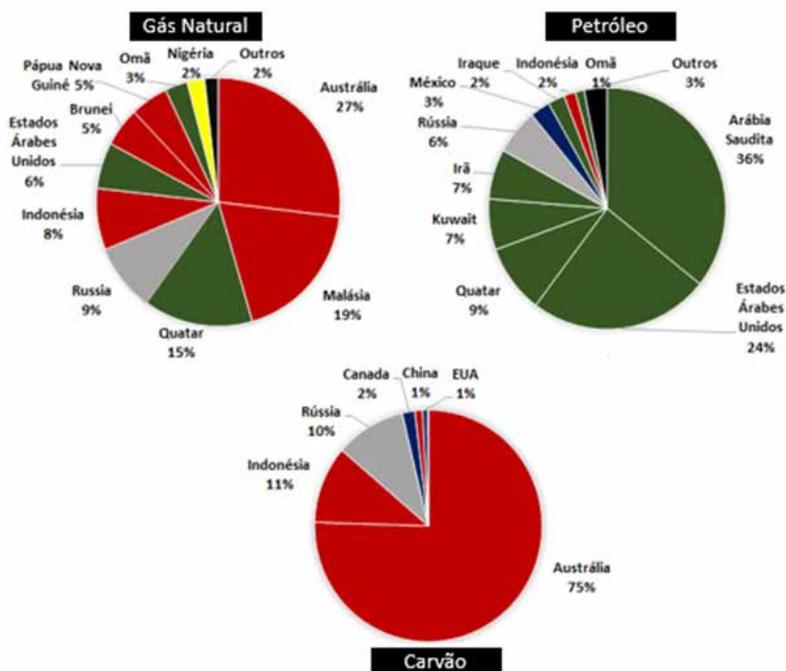
2018).

No que tange à segurança energética, em um documento de 2007, quando Ministro de Relações Exteriores do Japão, Taro Aso apresentou os principais aspectos para a segurança energética japonesa e como a mesma estaria vinculada para o crescimento econômico e sustentável do país. Nesse sentido, Taro pontua que a perspectiva japonesa de segurança energética estaria vinculada à segurança de recursos, energia e do meio-ambiente (ASO, 2007).

Em 2017, Fumio Kishida, ex-Ministro das Relações Exteriores do Japão, proferiu um discurso sobre a diplomacia de recursos e energia do arquipélago, onde enfatizou cinco pontos que seriam os pilares para garantir a segurança energética japonesa. Os cinco pontos podem ser sumarizados em: promover o livre comércio e os investimentos em energia e recursos, acelerar os esforços para estimular o acesso à energia por parte do Japão, reduzir custos ambientais e melhorar a eficiência energética, promover o desenvolvimento e a utilização de fontes alternativas de energia, e aumentar estimular uma governança global para situações de emergência (KISHIDA, 2017). Tais objetivos se relacionam com a preservação da livre navegação dos oceanos e, conseqüentemente, com os interesses nipônicos na manutenção da balança de poder no MSC e estreitamento de laços com países no MSC.

Devido ao incidente de Fukushima, a taxa de auto-suficiência energética nipônica diminuiu consideravelmente de 20,2% em 2010, para apenas 6,4% em 2014, alcançando o valor de 8,3% em 2016. Como o Japão depende de cerca de 86% de petróleo advindo do Oriente Médio e a maioria de suas importações de gás natural e de carvão são provenientes de países do Leste Asiático, o Japão depende de rotas marítimas de comércio livres (GRÁFICO 1). Somente no ano de 2016, o Japão importou 1,23 bilhões de barris de petróleo, 109,87 milhões de toneladas de carvão e 83,34 milhões de toneladas de gás natural (METI, 2017).

GRÁFICO 1: PORCENTAGEM DE IMPORTAÇÕES DO JAPÃO POR PAÍS DO ANO DE 2016



Fonte: Elaboração própria com base nos dados do METI (2017).

Com a necessidade de assegurar rotas estratégicas e recursos para suprir suas necessidades, gradativamente o governo nipônico vem precisando direcionar cada vez mais esforços para o fortalecimento das relações com países no MSC, visando balancear a influência e a expansão chinesa na região e garantir a livre navegação dos mares.

Enquanto os EUA e a Austrália podem fornecer o apoio em termos de potencial militar e apoio para deter a China, a ASEAN fornece apoio político e legitimidade aos esforços do Japão para equilibrar a ascensão da China. (...). Se não apenas o Vietnã e as Filipinas, mas todos os membros da ASEAN começarem a expressar preocupações de segurança comuns sobre as ações marítimas da China, isso seria uma conquista diplomática que fortaleceria os interesses estratégicos de Tóquio e sua influência

diplomática na região³⁶ (NILSSON-WRIGHT; FUJIWARA, 2015, p.10, tradução nossa).

Do ponto de vista multilateral, o Japão vem promovendo assistência e investindo nos países do MSC através da Ajuda Oficial para o Desenvolvimento (ODA) e Investimento Estrangeiro Direto (IED), como também buscou estimular uma maior abertura da ASEAN para outros membros atuarem na região. No segundo caso, durante o *East Asia Summit* em Bali, o ex-primeiro ministro japonês Yoshihiko Noda (2011-2012) propôs a expansão do Fórum Marítimo da ASEAN (ASEAN Maritime Forum) para a inclusão de mais membros, como os EUA (DRIFTE, 2016).

No caso da cooperação para o desenvolvimento, o Japão apoia tradicionalmente os países litorâneos no MSC como parte de sua política para fortalecer as suas relações e a cooperação com os países da ASEAN, estimulando o desenvolvimento da região. Nesse sentido,

como mercados importantes, fontes de matérias-primas e destino do Investimento Estrangeiro Direto japonês (IED), os estados litorais do MSC e os membros da ASEAN em geral têm sido e continuam a ser grandes receptores da ODA (Ajuda Oficial para o Desenvolvimento), empréstimos, subvenções ou ajudas técnicas³⁷ (DRIFTE, 2016, p.13, tradução nossa).

Apesar dos esforços japoneses no âmbito multilateral, nota-se que nem todos os países do Sudeste Asiático se sentem ameaçados pelas pressões chinesas, tendo em vista que nem todos detêm disputas territoriais com a China. Por isso, o posicionamento das Filipinas e do Camboja, as suas percepções a respeito do gigante asiático como uma ameaça, são divergentes. As tensões na região aumentaram e as opiniões dentro da ASEAN passaram a divergir mesmo que todos visem o mesmo

³⁶ No original: "While the US and Australia can provide the muscle in terms of military hardware and alliance support to deter China, ASEAN provides critical political support and legitimacy to Japan's efforts to balance against China's rise. (...) if not only Vietnam and the Philippines but all ASEAN members begin to express common security concerns over China's maritime actions, this would be a diplomatic achievement that would strengthen Tokyo's strategic interests and its diplomatic clout in the region" (NILSSON-WRIGHT; FUJIWARA, 2015, p.10).

³⁷ No original: "as important markets, sources for raw materials and destination of Japanese Foreign Direct Investment (FDI), the littoral states of the SCS and the members of ASEAN in general have been and continue to be major recipients of Japanese ODA (Official Development Assistance), be it loans, grants or technical aid" (DRIFTE, 2016, p. 13).

denominador comum — a paz e a estabilidade na região.

Sendo assim, o governo japonês está canalizando esforços em relações bilaterais com os países do MSC. Documentos oficiais do governo japonês como o caso das Diretrizes do Programa Nacional de Defesa lançadas em 2014, apresentam a preocupação do Japão com os países do Sudeste Asiático, afirmando sobre a necessidade de estreitar as relações entre o arquipélago e os países do MSC por meio da ativa promoção de treinamentos e exercícios conjuntos com outros países e capacitação dos mesmos (MOD, 2014).

Shinzo Abe, em um texto que estava previsto para ser discursado durante sua visita em Jakarta em 2013, expôs os princípios norteadores da diplomacia japonesa. Os cinco princípios seriam: a proteção da liberdade de pensamento, expressão e fala na região; garantir que os oceanos sejam governados pelas leis e regras, e não pela força (em que o primeiro ministro enaltece a estratégia norte-americana de rebalanceamento para a Ásia); perseguir o estreitamento de relações econômicas entre o Japão e outros países, estimular as relações culturais entre os países e, por fim; promover a troca entre as jovens gerações. Portanto, fica claro que esse documento enfatiza não só o interesse nipônico pela aproximação do Japão com os países da ASEAN, como também, pode-se notar com o segundo princípio que há uma menção indireta à assertividade marítima chinesa (MOFA, 2013a).

Entre os países com disputas territoriais com a China, dois merecem destaque, devido à sua importância geopolítica e geoestratégica para o Japão e para a manutenção da distribuição de poder no Leste Asiático: as Filipinas e o Vietnã. Portanto, esses são os alvos preferenciais da política externa de Tóquio.

● FILIPINAS

De acordo com Storey (2013, p. 152, tradução nossa), entre os países membros da ASEAN o Japão “concentrou particular atenção na construção de relações mais estreitas com as Filipinas, por duas razões. Em primeiro lugar, desde o final da década de 2000, as Filipinas têm estado na vanguarda da disputa com a China (seguida de perto pelo Vietnã). Em segundo lugar, as Filipinas são um aliado dos EUA e Tóquio prometeu melhorar os laços com os aliados dos EUA³⁸”.

³⁸ No original: “has focused particular attention on building closer relations with the

Em 2011, no Comunicado Conjunto entre Japão e Filipinas, os países concordaram e promover uma parceria estratégica e fortalecer a cooperação em segurança marítima. Algumas semanas depois, os países inauguraram o Diálogo Marítimo entre Filipinas e Japão, incentivando trocas e treinamentos entre as Forças Marítimas de AutoDefesa do Japão e a Guarda Costeira das Filipinas (MOFA, 2011).

A assertividade chinesa teve consequências diretas para a atuação nipônica para fora do seu entorno regional, conquistando legitimidade e confiança para atuar em regiões sem ser encarado como um ator imperialista. Um bom exemplo para isso é a fala do antigo Ministro de Relações Exteriores das Filipinas em uma entrevista para o *Financial Times*, onde afirmou que seria bem-vinda a atitude do Japão transformar sua Constituição e se tornar um ator capaz de balancear o poder chinês na região (apud PILLING et al, 2012). No mesmo ano ambos os países assinaram um acordo de cooperação de cinco anos, quando o Japão providenciou 12 navios de patrulha para a guarda costeira das Filipinas através da concessão de empréstimos e ajuda financeira.

Em 2015 o governo japonês apoiou a decisão do país do Sudeste Asiático de levar ao CIJ suas objeções acerca das ações expansivas chinesas no MSC. Em 2016, quando a Corte deliberou em favor de Manila contra as reivindicações chinesas, o Ministro de Relações Exteriores japonês se posicionou em favor do cumprimento da lei, afirmando que o Japão tinha como expectativa que os países cumprissem com o decidido e que tais ações levassem à resolução pacífica de disputas no MSC (MOFA, 2016a). Ainda em 2015, as Forças Marítimas de AutoDefesa do Japão engajaram em um treinamento conjunto com a marinha das Filipinas com o intuito de aumentar a cooperação de segurança marítima entre os dois países.

Em 2016, as Filipinas e o Japão assinaram novo acordo de segurança que permite a transferência de tecnologia e equipamento de defesa do Japão para as Filipinas, aumentando ainda mais as relações bilaterais de segurança com o país na região (MOFA, 2016b).

• VIETNÃ

Desde 2014 a deterioração das relações entre China e Vietnã

Philippines, for two reasons. First, since the late 2000s, the Philippines has been at the forefront of the dispute with China (followed closely by Vietnam). Second, the Philippines is a treaty ally of the US, and Tokyo has pledged to improve ties with US allies" (STOREY, 2013, p.152).

estimularam o processo de aproximação entre o país do Sudeste Asiático e o arquipélago nipônico. Com a plataforma de petróleo Hai Yang Shi You 981 (HD-981), flanqueada por dezenas de civis, guarda costeira e navios de guerra, em uma área fora das Ilhas Paracel disputadas, as relações entre o Vietnã e China atingiram seu ponto mais baixo desde que os dois países travaram uma guerra em 1979-1983³⁹ (INOGUCHI; PANDA, 2018, p. 11, tradução nossa).

Ainda no mesmo ano, o governo japonês com a visita do Ministro de Relações Exteriores Fumio Kishida à Hanói, ofereceu ao governo vietnamita a venda de navios de patrulhamento por US\$5 milhões de dólares. Além disso, o Tóquio concordou em providenciar treinamento e equipamentos para ajudar Hanói a aumentar suas capacidades marítimas de patrulhamento (INOGUCHI; PANDA, 2018).

Em 2017, durante uma das visitas do Primeiro Ministro Shinzo Abe ao Sudeste Asiático, o primeiro ministro Phuc do Vietnã expressou a apreciação da ativa importância do Japão nas disputas territoriais no MSC e na segurança marítima do Vietnã através da promoção do comércio e da transferência de armamentos e tecnologias para o país (MOFA, 2017). Recentemente, os dois países se reuniram no 6º Diálogo de Políticas de Defesa e gradativamente os países têm discursado pelo aumento das suas relações através de, por exemplo, assistência marítima, acordos de cooperação de suas guardas costeiras (PARAMESWARAN, 2018).

Durante uma visita da comitiva das Forças Armadas do Vietnã (VPA) ao Japão em junho de 2018, um oficial militar do vietnamita concedeu uma entrevista ao *The Sankei Shimbun* e *Japan Forward* afirmando que *“eu espero que o Japão reforme o Artigo 9º e se envolva de forma mais ativa na segurança regional”*⁴⁰ (apud OKADA, 2018, tradução nossa). A afirmação do oficial endossa um argumento, inclusive, de que alguns dos países do Sudeste Asiático tem visado uma maior participação militar nipônica a despeito de um passado imperialista.

³⁹ No original: “oil rig, flanked by scores of civilian, coast guard, and naval vessels, into an area off the disputed Paracel Islands, relations between Vietnam and China hit their lowest point since the two countries fought a war in 1979-1983” (INOGUCHI; PANDA, 2018, p. 11).

⁴⁰ No original: “I hope Japan [will] reform Article 9 and get involved more actively for our region’s security” (apud OKADA, 2018)

CONCLUSÃO

Devido aos seus recursos estratégicos, importância comercial e características geográficas o Mar do Sul da China se constitui em um dos mais tensos e competitivos tabuleiros geopolíticos da atualidade. Ainda, a presença de uma grande potência, a China, em meio a várias outras pequenas e médias é definitivamente um fator que eleva a instabilidade regional, uma vez que dificulta o balanceamento eficiente das capacidades estatais.

Considerando que há no MSC uma disputa territorial e ao mesmo tempo uma disputa por poder regional, o presente artigo partiu de uma análise geopolítica para compreender a importância da região para o Japão. Nesse sentido, debatemos sobre a geografia e as capacidades marítimas na região, os recursos minerais e naturais vivos e não vivos, os interesses político-militares e as estratégias dos países envolvidos no teatro asiático.

Logo, no que se refere a geoestratégia chinesa observou-se que esta tem como objetivo a defesa e a projeção de poder regional simultaneamente. Afinal, a construção de ilhas artificiais no MSC, especialmente nas áreas das ilhas Paracels, Spratlys e do recife de Scarborough, visa criar um espaço de exclusão onde o árbitro a determinar quem entrará no Mar do Sul será não outro, senão Pequim. Ao mesmo tempo, a consolidação de posições privilegiadas neste espaço marítimo permite aos chineses se projetarem mais facilmente para outras áreas de interesse no MSC, como por exemplo, o estreito de Malaca e Taiwan.

Nesse sentido, a consecução dos objetivos da China ameaça diretamente o status quo regional, mas também trazem consequências que extrapolam o âmbito do Sudeste Asiático, especialmente no que diz respeito a livre navegação em regiões mediterrâneas e a soberania sobre ilhas em disputa. Por isso, os atritos interestatais no âmbito do MSC incitam a atenção também de potências que não estão diretamente envolvidas nesses conflitos.

Gradativamente, o Japão tem transformado sua postura no cenário internacional diante das pressões externas e devido aos interesses de algumas lideranças em fortalecer a imagem do arquipélago no mundo. Desde o governo Shinzo Abe (2012-atual), o Japão tem consolidado relações próximas com os países da ASEAN, tanto que no primeiro ano de seu mandato e na sua primeira viagem internacional, ainda em janeiro de 2013, Abe visitou Vietnã, Tailândia e Indonésia (MOFA, 2013b).

Como o próprio Primeiro Ministro afirmou em 2013 no Centro

de Estudos Internacionais e Estratégicos (CSIS), “Japan is back”. A assertividade chinesa e as preocupações do arquipélago nipônico com a ameaça da China diante das disputas no MSC e no MLC incitam as preocupações do governo japonês (MOFA, 2013a). Afinal, qualquer mudança no status quo no MSC pode afetar a disputa do Japão com a China no MLC, e vice-versa.

O artigo visou demonstrar os interesses do arquipélago nipônico no MSC e como as estratégias japonesas tem sido direcionadas para a região. Com a assertividade chinesa no MSC e as desavenças com os países do Sudeste Asiático, o Japão tem conseguido legitimidade e confiança para atuar fora do seu escopo que ficou restrito desde o fim da Segunda Guerra Mundial (1945). Como menciona Pilling et al. (2012, tradução nossa), “Pequim há muito tempo levanta o espectro de um retorno do militarismo japonês. A atitude em relação ao rearmamento japonês nas Filipinas, colonizado pelo Japão, sugere que temores regionais de uma China assertiva pode estar começando a superar as memórias das ações agressivas do Japão durante a guerra⁴¹”.

Em 2018, pela primeira vez um submarino japonês participou de um treinamento/patrolhamento no MSC e este ato pode ser visto como uma mensagem para a China, representando o apoio do Japão a alguns países do Sudeste Asiático e aos EUA. Ainda, ao final do ano foram lançadas as novas diretrizes de defesa do Japão, apresentando preocupações com relação ao seu entorno estratégico e, principalmente, com as incursões chinesas no MLC e no MSC. No novo programa, estima-se que o governo japonês poderá comprar porta-aviões e mísseis de cruzeiro e os gastos militares provavelmente vão ultrapassar o teto de 1%, sendo uma transformação na política de segurança e na cultura estratégica do arquipélago (MOD, 2018).

Conclui-se, então, que aos poucos o Japão tem conseguido e tido legitimidade para atuar em teatros que deixou de participar de forma ativa desde o fim da Segunda Guerra Mundial. O MSC é um importante tabuleiro estratégico para o arquipélago japonês que cada vez mais tem conseguido avançar suas peças, estreitando laços com países que uma vez o viram como ameaça e hoje o encaram como um potencial balanceador e aliado.

⁴¹ No original: “Beijing has long raised the spectre of a return of Japanese militarism. The attitude towards Japanese rearmament in the Philippines, itself colonized by Japan, suggests regional fears of an assertive China may be beginning to trump memories of Japan’s aggressive wartime actions” (PILLING, 2012).

THE SUNRISE IN SOUTHEAST ASIA: THE GEOPOLITICAL IMPORTANCE OF THE SOUTH CHINA SEA AND THE JAPANESE STRATEGIC INTERESTS

ABSTRACT

The emergence of territorial conflicts in the South China Sea (SCS) has driven not only the dispute between regional and extra-regional powers, but also a broad debate on sovereignty and asymmetry of power in the region. Considering the increasing participation of the Japanese archipelago in the SCS, this article aims to analyze its performance and its strategic interests in the maritime theater of Southeast Asia through a geopolitical analysis. The article's hypothesis is that since the SCS is an area of Japanese strategic interest, any change in the status quo of the region may represent a risk to the vital communication and commercial routes of Japan and to the configuration of power in the East Sea; so, the archipelago has approached countries in Southeast Asia with the aim of balancing the Chinese power. The article concludes that the SCS is a central area for the nippon-archipelago from a military and economic point of view and that Chinese assertiveness has allowed Japan to operate in Southeast Asia and encouraged military cooperation with some countries in the SCS (such as the Philippines and Vietnam).

Keywords: South China Sea. Japan. Geopolitics. Strategic Studies.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. 2016. Imagery suggests Philippine fishermen still not entering Scarborough Shoal. Disponível em: <https://amti.csis.org/china-scarborough-fishing/>. Acesso em: 22 dez. 2018.

ASEAN; CHINA. 2002. Declaration on the conduct of parties in the south china sea. Disponível em: https://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2. Acesso em: 22 nov. 2018.

BLACKWILL, R., HARRIS, J. War by other means: geoeconomics as a statecraft. New York: Council on Foreign Relations, 2016.

BRITISH PETROLEUM STATISTICAL REVIEW. 2018. China's energy market in 2017.

BROZOSKI, F. A revalorização geopolítica e geoeconômica do Atlântico Sul no sistema internacional. Dissertação (Mestrado em Economia Política Internacional). Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

CATAMA, M. Asean Military Defense Review. 2015. Disponível em: <http://www.aseanmildef.com/2015/04/strategic-triangle-in-south-china-sea.html>. Acesso em: 20 dez. 2018.

CHINA. Decreto do Presidente da República Popular da China n.º 55: Lei sobre águas territoriais e zonas adjacentes. Vigésima Quarta Sessão do Comité Permanente da Sétima Legislatura da Assembleia Popular Nacional, 1992. Disponível em: <https://bo.io.gov.mo/bo/i/1999/01/leinac408.asp>. Acesso em 22 Nov. 2018.

CHINA. CHINA POWER PROJECT. How much trade transits the South China Sea. 2017. Disponível em: <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/#easy-footnote-bottom-1-3073> Acesso em: 10 de dez. 2018.

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

COSTA, W. M. Geografia política e geopolítica. São Paulo: Hucitec, 1992.

DRIFTE, Reinhard. The Japan's Policy towards the South China Sea: applying "Proactive Peace Diplomacy"? PRIF Report No. 140. Peace Research Institute Frankfurt, 2016.

ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. World Oil Transit Chokepoints. South China Sea (Overview), 2011; 2013.

GREEN et al. Countering Coercion in Maritime Asia: The Theory and Practice of Gray Zone Deterrence. Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2017. Disponível em: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/170505_GreenM_CounteringCoercionAsia_Web.pdf?OnoJXfWb4A5gw_n6G.8azgEd8zRIM4wq Acesso em: 17 jan. de 2018.

HOLMES, James; YOSHIHARA, Toshi. The Influence of Mahan upon China's Maritime Strategy. *Comparative Strategy*, p. 23-51, 2006.

INOBUCHI, Takashi; PANDA, Ankit. Japan's Grand Strategy in the South China Sea: principled Pragmatism. In: CORR, Anders (ed), *Great Powers, Grand Strategies: The New Game in the South China Sea*, Naval Institute Press. Kindle Edition, 2018.

JAMESTOWN FOUNDATION. Sino-Indian Competition in the Maritime Domain. 2017. Disponível em: <https://jamestown.org/program/sino-indian-maritime-competition/> Acesso em: 17 de abr. de 2017.

JAPAN TIMES. Empowered Xi says China ready to fight 'bloody battle' to regain place in world. 2018. Disponível em: <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/03/20/asia-pacific/politics-diplomacy-asia-pacific/empowered-xi-says-china-ready-fight-bloody-battle-regain-place-world/> Acesso em: 20 dez. 2018.

JOCELYN, R. China to build environmental monitoring station on Panatag. *The Inquirer*. 2017. Disponível em: <https://globalnation.inquirer.net/153472/china-build-environmental-monitoring-station-panatag#ixzz5XgRJYVgG>. Acesso em: 23 nov. 2018.

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

KAPLAN, R. *Asia's Cauldron: the south china sea and the end of stable pacific*. New York: Random House, 2014.

KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers: economic Change and Military Conflict 1550 to 2000*. Unwyn Hyman Limited, 1988.

KLARE, M. *Rising powers, shrinking planet*. New York: Metropolitan Books, 2008.

KODA, Y. *Assertive Engagement: Defining a US-Japan Security Strategy on China*. 2015. In: *Second Annual Security Forum*: Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gMYV2LLPAxs>. Acesso em: 22 dez. 2018.

KOGA, Kei. *Japan's strategic interests in the South China Sea: beyond the horizon?*, *Australian Journal of International Affairs*, p. 1-15, 2017.

MAHAN, A.T. *The influence of sea power upon history 1660-1783*. In: *The Project Gutenberg*. E-book. 2007.

MELLO, Leonel Itaussu Almeida. *Quem tem medo da geopolítica?* São Paulo: Hucitec; Edusp, 1999.

MEARSHEIMER, J. J. *The Tragedy of Great Power Politics*. W.W. Norton & Company, Inc., Fith Avenue, New York, NY. 2001.

MINISTRY OF DEFENSE. *National Defense Program Guidelines for FY 2014 and beyond*. 2014.

MINISTRY OF DEFENSE. *Outline of the National Security Strategy*. Section 3. 2016. Disponível em: http://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/pdf/2016/DOJ2016_2-1-3_1st_0822.pdf Acesso em: 15 jan. 2018

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS. *Japan-Philippines Joint Statement on the Comprehensive Promotion of the "Strategic Partnership" between Neighboring Countries Connected by Special Bonds of Friendship*.

2011. Disponível em: https://www.mofa.go.jp/announce/pm/noda/joint_statement110927.html Acesso em 15 jan. 2018.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS. The Bounty of the Open Seas: Five New Principles for Japanese Diplomacy. Address by h.e. mr. shinzo abe, prime minister of japan
january 18, 2013a, jakarta. Disponível em: https://www.mofa.go.jp/announce/pm/abe/abe_0118e.html Acesso em: 12 dez. 2018.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS. Prime Minister Abe's Visit to Southeast Asia (Overview & Evaluation). 2013b. Disponível em: https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv_1301/overview.html Acesso em 14 jan. 2018.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS. Arbitration between the Republic of the Philippines and the People's Republic of China regarding the South China Sea
(Final Award by the Arbitral Tribunal;
Statement by Foreign Minister Fumio Kishida). 2016a. Disponível em: https://www.mofa.go.jp/press/release/press4e_001204.html Acesso em: 15 jan de 2018.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS. Agreement between the government of Japan and the government of the Republic of the Philippines concerning the transfer of defense equipment and technology. 2016b. Disponível em: <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000152490.pdf>. Acesso em: 15 jan 2018.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS. Japan-Viet Nam Summit Meeting. 2017. Disponível em:
https://www.mofa.go.jp/s_sa/sea1/vn/page4e_000577.html Acesso em: 15 jan. 2018.

MORGENTHAU, H. J. A política entre as nações: a luta pela guerra e pela paz. Brasília: Editora Universidade de Brasília; Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2003.

NILSSON-WRIGHT, John; FUJIWARA, Kiichi. Asia Programme. Japan's Abe Administration Steering a Course between Pragmatism and

- Extremism. In: Research Paper. Chantam House. 2015.
- OKADA, Mizuki. Vietnam Expects Bigger Role for Japan in Asia's Security. Japan Forward. 2018. Disponível em: <https://japan-forward.com/vietnam-expects-bigger-role-for-japan-in-asias-security/>. Acesso em 19 dez. 2018.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS). 1982. Disponível em: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em 24 nov. 2018.
- PANDA, Ankit. US Calls on China to Remove Missiles From South China Sea Artificial Islands. The Diplomat, 2018. Disponível em: <https://thediplomat.com/2018/11/us-calls-on-china-to-remove-missiles-from-south-china-sea-artificial-islands/> Acesso em: 10 dez 2018.
- PARAMESWARAN, Prashanth. Vietnam-Japan Relations in the Spotlight with Defense Dialogue. In: The Diplomat, 2018. Disponível em: <https://thediplomat.com/2018/07/vietnam-japan-relations-in-the-spotlight-with-defense-dialogue/> Acesso em: 22 dez. 2018.
- PEREIRA, R. A Questão do Mar do Sul da China no Contexto das Relações entre a China e os Países ASEAN. In: Nação e Defesa. Lisboa. N° 109 – Segunda Série. p. 97-122. Outono-Inverno, 2004.
- PILLING et al. Philippines backs rearming of Japan. 2018. Disponível em: <https://www.cnn.com/2012/12/09/business/philippines-backs-rearming-japan/index.html> Acesso em: 16 out de 2018.
- SALTZMAN, Ilai. Growing Pains: Neoclassical Realism and Japan's Security Policy Emancipation, Contemporary Security Policy, 36:3, p. 498-527, 2015.
- SORENSEN, Camilla T. Security Multilateralism in Northeast Asia: A Lost Game or the Only Way to Stability? JCIR: v. 1, n. 1, 2013.
- SPENCE, Jonathan. The Search for a Modern China. Norton & Company, 1st Edition. , 1990.

SPYKMAN, N. Geography and Foreign Policy I. In: *The American Political Science Review*, v. XXXII, n. 1, 1938

SPYKMAN, N. *The Geography of the Peace*. Yale: Harcourt, Brace and Company, 1944.

STOREY, Ian. Japan's maritime security interests in Southeast Asia and the South China Sea dispute, *Political Science*, v. 65, n.2, p. 135-156, 2013.

TAYLOR, F. M. Offshore Island Disputes. In: *Strong Borders, Secure Nation: Cooperation and Conflict in China's Territorial Disputes*. Princeton University Press, p. 267-299, 2008.

THORTON, J.L. China's Peaceful Rise: Speeches of Zheng Bijian 1997-2004. 2005. Disponível em: <http://www.brookings.edu/fp/events/20050616bijianlunch.pdf> Acesso em: 15 jun. 2015.

UN CHARTER. Charter of the United Nations. 1945. Disponível em: <http://www.un.org/en/charter-united-nations/>. Acesso em: 20 jan. 2018.

Recebido em: 21/01/2019

Aceito em: 25/09/2019

