

## Mar do Sul da China: um histórico de disputas

### The South China Sea: A history of disputes

Sérgio Luiz Cruz Aguilar\*  
Renato Matheus Mendes Fakhoury\*\*

#### Resumo

O Mar do Sul da China é disputado por vários Estados que o circundam. As disputas sobre a região são antigas, no entanto, aumentaram nas últimas décadas devido à importância estratégica da região relacionada com seu peso como rota comercial e suas reservas de petróleo e gás. O artigo apresenta a importância geoestratégica do Mar do Sul da China e o histórico de disputas naquela área.

**Palavras-chave:** Mar do Sul da China; Disputas Internacionais; Ásia.

#### Abstract

The South China Sea is disputed by several surrounding Nations. Disputes over the region are long-standing, however, they have intensified over the last few decades due to the strategic importance of the region related to its significance as a trade route and its oil and gas reserves. The article presents the geostrategic importance of the South China Sea and the history of disputes in the area.

**Key words:** South China Sea; International Disputes; Asia.

#### Introdução

A importância geoestratégica que tem o Mar do Sul da China ultrapassa o âmbito regional. Palco de importantes disputas marítimas, territoriais e aéreas que se originaram no findar da Segunda Guerra Mundial, o território,

---

\* Doutor em História pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Professor do curso de Relações Internacionais da UNESP (Marília/SP) e dos Programas de Pós-Graduação em Ciências Sociais (UNESP-Marília/SP) e San Tiago Dantas de Relações Internacionais (UNESP-UNICAMP-PUC/SP). E-mail: sergio.aguilar@unesp.br

\*\* Doutorando no Programa de Pós-Graduação em *Global Studies* na Universidade de Massachusetts, Lowell, EUA. E-mail: refakhoury@gmail.com

considerado uma das mais importantes rotas comerciais do mundo, representa o choque entre a projeção de poder de algumas das principais potências mundiais, tendo relevância ativa na política global.

As disputas que tomam lugar nesse Mar envolvem diretamente países que reivindicam territórios nesse domínio. Mas, se as disputas ganharam destaque nas últimas décadas, seu histórico é muito mais antigo, remontando o período em que diversos povos passaram a utilizar esse Mar como rota de comércio, sendo que as partes envolvidas nas disputas atualmente utilizam argumentos baseados em documentos antigos.

Dessa maneira, o artigo aborda o histórico de conflitos no Mar do Sul da China com base em fontes primárias e secundárias, incluindo notícias da imprensa. Inicia com a caracterização geográfica da região e sua importância geoestratégica para, então, apresentar a evolução das disputas na região. No final, apresenta algumas considerações sobre a situação atual das disputas.

### **O Mar do Sul da China: caracterização geoestratégica**

O Mar do Sul da China é um mar semifechado, parte do Oceano Pacífico e circundado ao norte pela China e Taiwan, a leste pelas Filipinas, a oeste pelo Vietnã e ao sul por Brunei, Indonésia e Malásia, com acesso pelos estreitos de Málaca e de Taiwan. Levando em consideração a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), trata-se de um “um mar cercado por dois ou mais Estados ligados um a outro por um canal estreito”.<sup>1</sup>

Geologicamente, o Mar do Sul da China é uma porção alagada da plataforma continental asiática. Formado há cerca de 45 milhões de anos com a abertura do chamado ‘Chão Perigoso’ (área do sudeste da região caracterizada pela presença de grandes depressões marinhas, extensíveis a um quilômetro de profundidade), o mar recebe sedimentos dos rios que nele desagüam, em especial o Mekong, o Pérola e o Rio Vermelho.<sup>2</sup> Isso possibilita a formação de depósitos de petróleo e gás natural em seu leito.

O nome Mar do Sul da China (em inglês, *South China Sea*, e em mandarim chinês, *Nan Hai*), foi resultado de expedições europeias que datam do século XVI, quando havia o interesse ocidental, principalmente português, nas

<sup>1</sup> UNITED NATIONS. *UN Convention on The Law of The Sea (UNCLOS)*, 1982, p. 83, tradução nossa. Disponível em: <[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm)>. Acesso em: 09 fev. 2018.

<sup>2</sup> ERICKSON, Jon. *Rock Formations and Unusual Geologic Structures: Exploring the Earth's Surface*. New York: Facts on File. 2001. Disponível em: <<https://books.google.com/books?id=DvIP-P7xctEC&pg=PA91>>. Acesso em: 7 fev. 2018.

rotas comerciais que levavam à China.<sup>3</sup> Na literatura chinesa, o termo ‘Mar Meridional’ já era utilizado na crônica ‘*O Yizhoushu*’, escrita durante a dinastia Zhou (1046-771 a.C.), para descrever a região de onde vinham bárbaros pagadores de tributos. Utilizando o termo ‘Mar do Sul’, poetas dos períodos da Primavera e do Outono chinês (771-476 a.C.) descreveram as expedições chinesas do Estado de Chu. No Vietnã, a região é chamada de ‘Mar do Leste’, e nas Filipinas, ‘Mar das Filipinas’.

Percebe-se que a nomenclatura utilizada tem um sentido político. A China utiliza crônicas e poemas chineses para justificar a soberania naquela região. Com a escalada das disputas territoriais pelas Ilhas Spratly em 2011, o governo filipino se negou a utilizar o termo ‘Mar do Sul da China’ em documentos oficiais, adotando apenas os termos ‘Mar das Filipinas do Oeste’ ou ‘Mar das Filipinas’.<sup>4</sup>

O Mar do Sul da China contém mais de 15 mil ilhas, atóis, cais, bancos de areia, recifes e baixios, em sua maioria inocupados e sem povos indígenas. A maioria destas porções de terra se encontra submersa permanentemente ou sob a maré alta.<sup>5</sup> As ilhas da região agrupam-se em três arquipélagos, Spratly, Paracel e Pratas. Além destes agrupamentos, tem também importância o Coral Scarborough e o Banco Macclesfield.<sup>6</sup>

As Ilhas Spratly (Ilhas *Nansha*, em mandarim) são um arquipélago que se estende pela costa das Filipinas, Malásia e do Vietnã, ocupando uma área de 425 mil quilômetros quadrados, dos quais apenas 2 quilômetros quadrados encontram-se emersos. A maior estrutura natural do arquipélago, hoje ocupada por Taiwan, é chamada Ilha Taiping (ou *Itu Aba*), e conta com 1.3 quilômetro de extensão com elevação máxima de 3.8 metros. Em 2016, em um julgamento da Corte Permanente de Arbitragem no caso Filipinas vs. China, o território foi classificado como uma ‘rocha’ (e não mais uma ilha), assim sendo, revogou-se sua zona econômica exclusiva de 200 milhas náuticas e

<sup>3</sup> TØNNESSON, Stein. *Locating the South China Sea*. Singapore: Singapore University Press, 2005.

<sup>4</sup> MUNTHE, Bernadette Christina; ALLARD, Tom. Asserting sovereignty, Indonesia renames part of South China Sea. *Reuters*, Jakarta, p. 1-3. 14 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-indonesia-politics-map/asserting-sovereignty-indonesia-renames-part-of-south-china-sea-idUSKBN19Z0YQ>>. Acesso em: 07 fev. 2018.

<sup>5</sup> WORLD WILDLIFE FUND (WWF). *South China Sea: Between the Philippines, Borneo, Vietnam, and China*. Washington, 2002. Disponível em: <<https://www.worldwildlife.org/ecoregions/im0148>>. Acesso em: 08 fev. 2018.

<sup>6</sup> Comumente chamadas de ‘ilhas’, termo que também utilizamos no artigo.

plataforma continental. Taiwan rejeitou a reclassificação de *Itu Aba*, uma vez que tem reivindicações sobre o território.<sup>7</sup>

As Ilhas Paracel (também conhecidas como *Xisha*, em mandarim), são um arquipélago atualmente controlado e ocupado pela República Popular da China que inclui cerca de 130 ilhas de corais e recifes, distribuídos em uma área de aproximadamente 15 mil quilômetros quadrados e praticamente equidistantes das costas da China e do Vietnã.<sup>8</sup>

As Ilhas Pratas, por sua vez, constituem o menor dos arquipélagos da região, com três ilhas localizadas a 340 quilômetros a sudeste de Hong Kong. A área é hoje controlada por Taiwan, que a declarou um parque nacional.<sup>9</sup> Com a categorização de *Itu Aba* como rocha, a maior ilha do arquipélago, Ilha da Prata, passou a ser considerada a maior ilha natural do Mar do Sul da China.

Historicamente, Vietnã, Malásia e Brunei desenvolveram as maiores fontes exploradoras de petróleo na região. Para isso, os países investiram em tecnologia *offshore*, com tubulações e técnicas de escavações. Por estas razões, estes países mantêm atualmente as maiores reservas de petróleo e gás natural do Mar do Sul da China.<sup>10</sup> A região, entretanto, conta com problemas geológicos que dificultam a extração e exploração de recursos, como vales submarinos e correnteza forte. Além disso, o mar é suscetível a tempestades tropicais e tufões, o que coloca em risco o material de escavação e plataformas de produção.<sup>11</sup>

A China é um dos países da região que mais se destaca no que diz respeito ao avanço de investimentos em exploração e produção de petróleo e gás natural – ações controladas pelas três estatais do país, a Companhia Nacional de Petróleo *Offshore* da China - *China National Offshore Oil Corporation* (CNOOC), a Corporação Química e Petrolífera da China - *China Petroleum and Chemical Corporation* (SINOPEC) e a Corporação Nacional Chinesa do Petróleo

---

<sup>7</sup> TIEZZI, Shannon. Taiwan: South China Sea Ruling 'Completely Unacceptable'. *The Diplomat*, Washington, 13 jul. 2016. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2016/07/taiwan-south-china-sea-ruling-completely-unacceptable/>>. Acesso em: 08 fev. 2018.

<sup>8</sup> CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). Paracel Islands. *World Factbook*. Washington, 17 jan. 2018. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/pf.html>>. Acesso em: 08 fev. 2018.

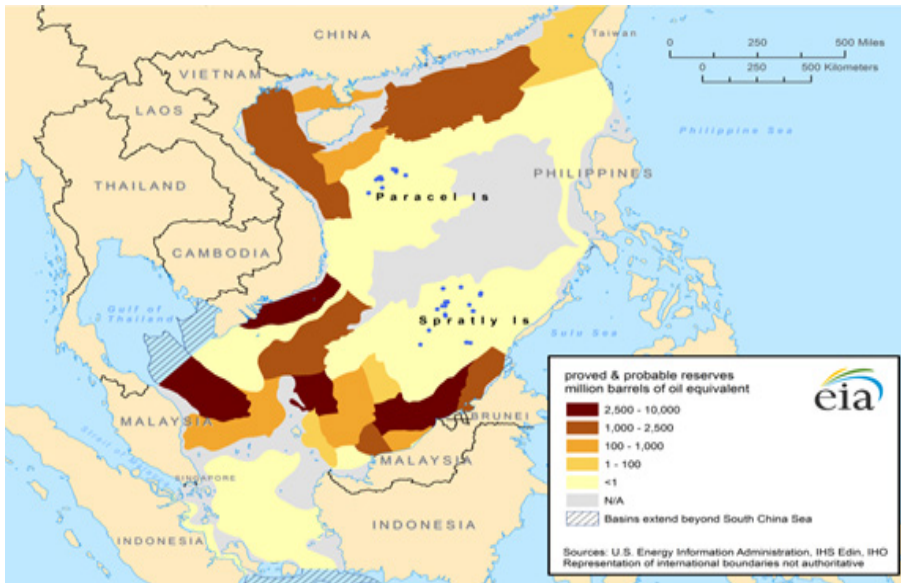
<sup>9</sup> FEDERATION OF AMERICAN SCIENTISTS. *Pratas Island Airfield*. Washington, 2000. Disponível em: <<https://fas.org/irp/world/taiwan/facility/pratas.htm>>. Acesso em: 08 fev. 2018.

<sup>10</sup> U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA). South China Sea. *Eia Beta*. Washington. 07 fev. 2013. Disponível em: <<https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?Region+TopicID=SCS>>. Acesso em: 09 fev. 2018.

<sup>11</sup> NAUMANN, Sara. Weathering Typhoon Season in China. *Tripsavvy*, Los Angeles. 24 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.tripsavvy.com/weathering-typhoon-season-in-china-1495475>>. Acesso em: 09 fev. 2018.

- *China National Petroleum Corporation (CNPC)*. Destas companhias, se destaca a *CNOOC*, empresa com mais experiência em exploração em águas profundas e que, em 2011, extraiu uma média de 193.000 barris de petróleo por dia do Mar do Sul da China. A empresa opera na região desde 1983, quando assinou contratos de concessão com empresas estrangeiras (por exemplo, a *Petrobras*, *Petro-Canada* e *BHP Billiton*) na bacia do rio Pérola.<sup>12</sup>

Mapa 1 – Reservas comprovadas e estimadas de petróleo e gás natural no Mar do Sul da China



Fonte: EIA, op. cit.

O Mar do Sul da China também é estratégico por conta do intenso fluxo comercial. Mais da metade da frota mercante global passa anualmente pelos estreitos de Málaca, Sunda e Lombok, em sua maioria continuando caminho pelo Mar do Sul da China. Quase um terço do petróleo não refinado global e mais da metade da produção global de gás natural liquefeito também passam pelas águas da região, fazendo desta uma das mais importantes rotas comerciais do mundo.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> CHINESE NATIONAL OFFSHORE OIL COMPANY (CNOOC). *CNOOC Annual Report and Sustainability Report 2011*. Beijing: CNOOC, 2011. Disponível em: <<http://www.cnooc.com.cn/data/upload/2011reporten.pdf>>. Acesso em: 09 fev. 2018.

<sup>13</sup> Idem.



*Studies* (CSIS), em 2010, apontou que o valor bruto das mercadorias que transitaram no Mar do Sul da China naquele ano foi de cerca de US\$ 2.8 trilhões. Uma recontagem feita em 2016 apontou valores na casa de US\$ 3.4 trilhões, significando que cerca de 21% do comércio mundial passou por aquele Mar naquele ano.<sup>15</sup>

No que diz respeito ao petróleo não-refinado, estima-se que cerca de 14 milhões de barris passem pelo Mar do Sul da China e pelo Golfo da Tailândia diariamente, o que representa quase um terço da movimentação global de petróleo. Mais de 90% desta porcentagem é provinda do estreito de Málaca, enquanto que o restante é originado de comércio regional entre os países do sudeste asiático. Em 2011, aproximadamente 15.2 milhões de barris de petróleo passaram pelo estreito de Málaca, a rota mais curta entre os mercados asiáticos e os fornecedores africanos e do Oriente Médio. Destes, 1.4 milhões de barris vão para portos em Singapura e Malásia, onde são reprocessados e revendidos como petróleo refinado. O restante, segue pelo Mar do Sul da China rumo à China e ao Japão, os dois maiores consumidores de energia no continente asiático.<sup>16</sup>

Embora existam diversas rotas comerciais ou linhas marítimas de comunicação - *Sea Lines of Communication* (SLOCs)<sup>17</sup> que possibilitem a entrada no Mar do Sul da China, por exemplo, os estreitos de Sunda e Lombok, o estreito de Málaca é o mais utilizado, por ser a passagem mais curta e mais econômica entre os oceanos Pacífico e Índico.

Os estreitos que dão acesso ao Mar do Sul da China são de fundamental importância. A interrupção da rota Málaca-Mar do Sul da China forçaria as embarcações a esperarem até que o estreito fosse reaberto ou optarem por rotas alternativas, o que poderia custar trilhões de dólares em produtos anualmente.<sup>18</sup> Uma estimativa feita pela divisão chinesa do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS) apontou que, assumindo que os petroleiros

<sup>15</sup> PANDA, Ankit. How Much Trade Transits the South China Sea? Not \$5.3 Trillion a Year. *The Diplomat*, Washington, 07 ago. 2017. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2017/08/how-much-trade-transits-the-south-china-sea-not-5-3-trillion-a-year/>>. Acesso em: 09 fev. 2018.

<sup>16</sup> POWER, China. How much trade transits the South China Sea? *China Power*, CSIS, Beijing, 02 ago. 2017. Disponível em: <<https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>>. Acesso em: 09 fev. 2018.

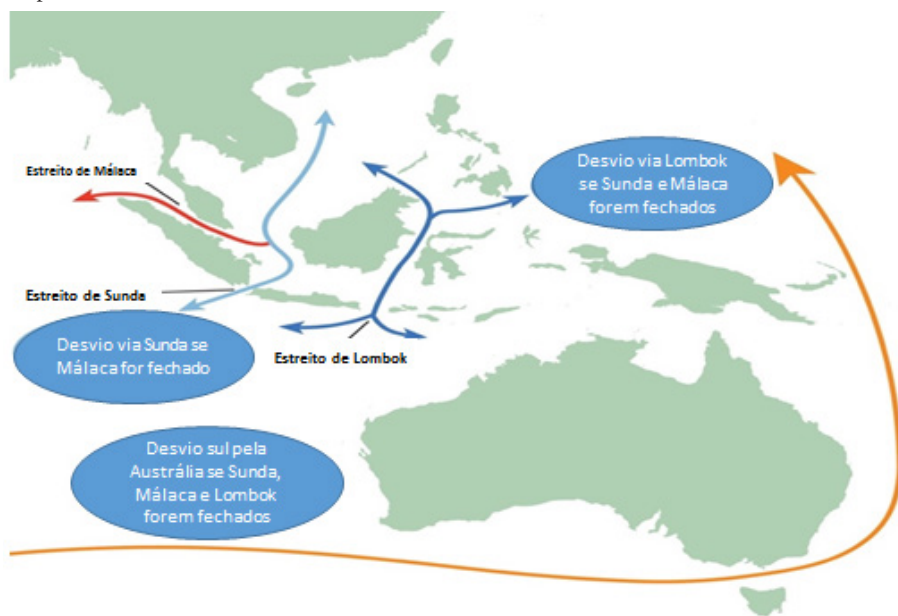
<sup>17</sup> “Termo descritivo de uma rota marítima primária entre portos, utilizada para comércio, logística e força naval”. CHAND, Naresh. Protecting Maritime Trade on the High Seas. *Sp’s Naval Forces*, New Delhi, p. 1-1. abr. 2015, tradução nossa. Disponível em: <<http://www.spsnavalforces.com/story/?id=381>>. Acesso em: 10 fev. 2018. O termo é utilizado no campo da Segurança Internacional para descrever operações navais para que se certifique que uma SLOC está aberta e operante, ou, em tempo de guerra, para que se possa fechá-la.

<sup>18</sup> POWER, op. cit.



e graneleiros que ultrapassassem 100 toneladas em peso morto - *Deadweight tonnage* (DWT)<sup>19</sup> tivessem que contornar o estreito de Lombok (mais profundo), e todos os outros navios em trânsito utilizassem o estreito de Sunda (menos profundo), o fechamento de uma semana do estreito de Málaca representaria cerca de US\$ 64.5 milhões em custos adicionais de frete. Em caso de fechamentos múltiplos de SLOCs, relocar todas as embarcações para o estreito de Lombok custaria aproximadamente US\$ 119 milhões. Já o fechamento de todos os estreitos e SLOCs do sudeste asiático forçaria as embarcações a navegarem em volta da costa sudeste da Austrália rumo norte pelo Mar das Filipinas, representando custo adicional mensal de US\$ 2.8 bilhões.<sup>20</sup>

Mapa 3 – SLOCs do Mar do Sul da China e rotas alternativas no caso de fechamento



Fonte: POWER, op. cit

Dessa maneira, o Mar do Sul da China é uma região altamente estratégica, tanto regional como global, a medida em que combina a mais movimentada

<sup>19</sup> No âmbito náutico, o DWT é representado pela soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de transportar em segurança. Dessa maneira, constitui a soma de água, mantimentos, combustível, consumíveis, tripulantes, passageiros, bagagens e carga. UNIVERSIDADE FEDERAL DE RIO GRANDE. *Deslocamento e Tonelagem*. Rio Grande: FURG, 2013. 13 slides, color. Disponível em: <<http://termo.furg.br/ArteNaval/Apres/ArtNav02d.pdf>>. Acesso em: 17 fev. 2018

<sup>20</sup> POWER, op. cit.



rota comercial do mundo, altas reservas de petróleo e gás natural e porções de território com soberania ainda contestadas. Por ser considerado o portão de entrada para os países do sudeste asiático, a região mantém ainda importância militar, criando consequências globais com o possível fechamento de linhas marítimas de comunicação.

## O Histórico de Disputas no Mar do Sul da China

Embora a demarcação de fronteiras entre as ilhas do sudeste asiático começou na metade do século XIX, as delimitações marinhas são mais recentes. Ainda que o debate acerca da extensão da soberania dos Estados em mares territoriais date dos séculos XVI e XVII, ela só foi codificada no Direito Internacional a partir das Convenções de Haia de 1930.<sup>21</sup> Já a atribuição de plataforma continental a países costeiros foi proposta pelo presidente norte-americano Harry Truman, em 1945, e o estabelecimento da Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE) foi proposta somente em 1971.<sup>22</sup>

Trinta e seis anos após a entrada em vigor da UNCLOS<sup>23</sup>, ainda não há delimitações marítimas no Mar do Sul da China. Indonésia e Malásia assinaram um acordo de delimitação de suas plataformas continentais no norte das Ilhas Natuna (entre a Malásia Ocidental e Oriental), em 1969. Ao mesmo tempo, acordos bilaterais foram firmados entre Malásia e Tailândia, Malásia e Vietnã e entre a Tailândia e o Vietnã para delimitação de fronteiras e estabelecimento de zonas conjuntas de desenvolvimento no Golfo da Tailândia. China e Vietnã assinaram um tratado que incluía a demarcação do Golfo de Tonkin. Entretanto, a parte central do Mar do Sul da China permanece não

---

<sup>21</sup> A Conferência da Liga das Nações para Codificação (*The League of Nations Codification Conference*) foi sediada em Haia de 13 de março a 12 de abril de 1930, com o objetivo de codificar conceitos aceitos no Direito Internacional que ainda não haviam sido abordados por conta de suas complexidades. HIRO, Terasaki Naomichi. *The Regime of Islands in International Conventions. Review of Island Studies*, Tokyo, v. 2, n. 2, p.56-72, mar. 2014. Disponível em: <<https://www.spf.org/islandstudies/research/docs/a00010r.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2018; NOHARA, Irene. *Mar Territorial*, 2013. Disponível em: <<http://direitoadm.com.br/222-mar-territorial/>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

<sup>22</sup> TØNNESSON, op. cit.

<sup>23</sup> A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS*) estabeleceu um regime abrangente de lei e ordem nos oceanos e mares do mundo com regras que regem todos os usos dos oceanos e seus recursos. Ela consagrou a noção de que todos os problemas do espaço oceânico estão estreitamente inter-relacionados e precisam ser tratados como um todo. UNITED NATIONS, op. cit.

demarcada, sendo que os Estados não promoveram negociações ou deixaram precisas suas reivindicações territoriais.<sup>24</sup>

Historicamente, embarcações navegam pelo Mar do Sul da China a pelo menos dois mil anos, provindas de diferentes países e reinos. Por centenas de anos, o comércio na região era dominado pelas cidades portuárias chinesas, governadas pela dinastia Han e seus vassalos. Entretanto, em períodos em que o Império Chinês voltava sua atenção para a ‘rota da seda’, ou se envolvia em guerras, o Mar do Sul da China ficava livre para o controle do comércio marítimo por outros reinos. Este foi o caso dos reinos de *Funan*, *Sri Vijaya*, *Ayutthaya*, *Champa*, do império de *Angkor* e do Sultanato de *Melaka*, territórios que se formaram na península da Indochina entre os séculos I (por exemplo, *Funan*) e XIX (no caso de *Champa*). A região era estratégica para os reinos que ali se firmavam, também por conta da taxaço dos navios mercantes que passavam desde a costa da China e Hainan até o estreito de Málaca.<sup>25</sup>

Do século VIII ao século XII, o comércio no Mar do Sul da China foi controlado pelos mercadores de Sri Vijaya, reino que se estabeleceu e dominou ambos os lados do estreito de Málaca. Posteriormente, entre os séculos XII e XV, houve a retomada do comércio marítimo chinês, o que levou a novos períodos de expansão e exploração da China na região que se encerraram somente com as expedições do Almirante Zheng He. Subitamente, após este período o Imperador chinês ordenou que todas as atividades marítimas chinesas fossem suspensas, o que abriu caminho para que outros povos, como japoneses e coreanos, iniciassem atividades na região. Houve, também a presença árabe e persa, resultando na difusão da religião islâmica pela costa chinesa, ao passo em que cerâmicas e seda provenientes da China eram trocadas por especiarias e o incenso árabe.<sup>26</sup>

No século XVI, companhias mercantes vindas de Portugal, Espanha, Holanda, Reino Unido e França estabeleceram forte presença no comércio da região, levando produtos e especiarias chinesas para o continente europeu e estabelecendo presença física e permanente na região pela conquista de portos e cidades. Em 1511, os portugueses conquistaram Málaca e em 1557 estabeleceram presença permanente na cidade chinesa de Macau. Em 1571, tropas espanholas conquistaram Manila, a atual capital das Filipinas.

<sup>24</sup> SCIUS, Christophe. *L’Achipel des Spratlys et la Question du Règlement Pacifique des Différends*. Grenoble: Institut D’Études Politiques de Grenoble, 2007.

<sup>25</sup> GUNGWU, Wang. *The Nanhai Trade: The Early History of Chinese Trade in the South China Sea*. Singapore: Times Academic Press, 1998.

<sup>26</sup> TØNNESSON, op. cit.

Tropas holandesas substituíram a presença portuguesa em Málaca, em 1612, dominando o comércio de especiarias entre a Ásia e a Europa no século XVII e ocupando, inclusive, a ilha de Taiwan (Formosa) durante os anos de 1624 a 1662.<sup>27</sup>

Apesar de um declínio no século XVIII, a influência europeia no sudeste asiático foi retomada nos séculos seguintes quando frotas francesas e britânicas introduziram na região o sistema colonial, alterando a balança de poder em seu favor com o advento dos canhões.

Os países que atualmente disputam porções do Mar do Sul da China utilizam documentos e escritos antigos, e até descobertas arqueológicas para sustentar suas reivindicações. A China é o país que possui maior literatura escrita mencionando o Mar do Sul da China. Entretanto, levando em consideração o contexto histórico em que o mar significava apenas uma rota de comunicação ou via de transporte, quando autores chineses mencionavam territórios no Mar do Sul da China, o principal objetivo era alertar pescadores e marinheiros acerca de sua localização e não reivindicar sua posse ou seus recursos. Nenhuma das antigas rotas marítimas da região passava pelo meio do mar e nos séculos XV e XVI, recifes, corais e pequenas ilhas eram vistas como obstáculos à navegação, chegando, inclusive, a serem retratados como lares de monstros e demônios pela literatura da época.<sup>28</sup>

Uma mudança fundamental para a construção da soberania no sudeste asiático se deu a partir de meados do século XIX, quando França e Inglaterra se tornaram as principais potências coloniais europeias e transformaram a região. O Reino Unido criou Singapura como uma cidade portuária, tomou Málaca dos Holandeses (em batalhas que se estenderam de 1795 a 1824), conquistaram Hong Kong como uma colônia e estabeleceram protetorados na Malásia e no norte de Bornéu. Estas ações fizeram com que a Holanda fundisse seus territórios em um Estado maior e unificado, chamadas de 'Índias Holandesas' (atual Indonésia), e que os espanhóis fortalecessem suas posições nas Filipinas. A França, por sua vez, colonizou a Indochina (de 1863 a 1864) e conquistou localizações no norte da ilha de Hainan que permaneceram sob seu domínio entre as décadas de 1890 e 1940. Além disso, o Japão venceu a China na guerra sino-japonesa de 1895, e se apossou de Taiwan, enquanto que com a guerra Hispano-Americana de 1898, os EUA tomaram posse das Filipinas.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> HAYTON, Bill. The Modern Origins of China's South China Sea Claims: Maps, Misunderstandings, and the Maritime Geobody. *Modern China*, London, p.1-44, 4 May 2018.

<sup>29</sup> SCIUS, op. cit.

A expansão do poder japonês na região, nas duas primeiras décadas do século XX, se deu tanto por meio de uma forte política de alianças (como a estabelecida em 1902 com a Inglaterra e com os países aliados durante a Primeira Guerra Mundial) como por meio militar, através de sua vitória sobre a marinha russa, em 1905. Entretanto, após a Primeira Guerra e com a realização de conferências navais regulatórias no Mar do Sul da China por parte das potências ocidentais, o Japão foi deixado como um 'perdedor diplomático' e forçado a desocupar posições conquistadas na China. A partir da década de 1920 o Japão entrou em um período de nova expansão militar que culminou na invasão da Manchúria, em 1932, e na segunda guerra com a China, em 1937.<sup>30</sup>

O receio da expansão japonesa fez com que a França reivindicasse as ilhas Spratly e Paracel no Mar do Sul da China. De 1930 a 1933, o país formalmente lançou suas reivindicações sobre as ilhas Spratly, ocupando algumas delas, e, em nome de *Annam* (protetorado francês na região do atual Vietnã), reivindicou todas as ilhas Paracel. Em 1938, com a guerra sino-japonesa, a França estabeleceu presença permanente nas Paracel, dividindo-as com o Japão (que já ocupava algumas das ilhas). A Inglaterra, que em 1877 havia reivindicado as ilhas Spratly e o cais Amboyna sem adotar qualquer ação de ocupação, não abdicou suas demandas, mas também não se opôs as ações francesas, com a intenção de que o país serviria como obstáculo ao Japão nas ilhas. O Japão, protestou contra a ocupação francesa nas Spratly, invadindo Hainan em 1939 (território que lhe conferia maior proximidade às áreas contestadas, no caso de confronto direto), além de com estabelecimento de presença militar permanente nas ilhas Spratly pertencentes, até aquele momento, à França. Ao contrário do que previram os ingleses, a França não ofereceu grande resistência e, em 1940, foi expulsa de *Itu Aba*, onde o Japão construiu uma base de submarinos, utilizada para a invasão das Filipinas em 1942. Com isso, o Império Japonês passou a governar as ilhas Spratly, adicionando-as à unidade administrativa de Taiwan. A ação resultou em protesto oficial dos EUA e da França.<sup>31</sup>

Um tratado de cooperação firmado em 1941 entre o Japão e o governo francês de Vichy, permitiu que o Japão utilizasse os portos e pistas de pouso e decolagem de aeronaves na Indochina, fazendo com que tropas dos dois países coabitassem algumas das ilhas Paracel. Na sequência, o Japão utilizou essa infraestrutura para invadir as colônias britânicas e holandesas no sudeste

<sup>30</sup> TØNNESON, op. cit. Utilizamos o termo 'nova expansão' porque o Japão começou esse alargamento a partir da vitória na guerra sino-japonesa (1894-1895) e prosseguiu com a ocupação da Manchúria, em 1910.

<sup>31</sup> SCIUS, op. cit.

asiático e, posteriormente, minar o poder político francês na Indochina.<sup>32</sup> Segundo Tønnesson, durante a 2ª Guerra Mundial, entre 1942 e 1945, o Japão invadiu e controlou todos os países circundantes do Mar do Sul da China, fazendo com que o mesmo se tornasse um ‘lago japonês’. Segundo o autor, esse foi o único período na história em que uma única potência controlou de fato esse Mar.<sup>33</sup>

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, os britânicos, franceses e holandeses retomaram suas possessões nos territórios da região. A Holanda, em 1949, cedeu, após conflito, soberania à República da Indonésia. O Reino Unido venceu a guerra com a Malásia iniciada em 1948, mas em 1957 cedeu sua independência após o estabelecimento de um governo pró-britânico. Na Indochina francesa, guerras de independência que duraram de 1950 a 1954 culminaram na formação de quatro novos Estados: Laos, Camboja e os rivais Vietnã do Sul e Vietnã do Norte.<sup>34</sup> Durante este período, e sob o contexto da Guerra Fria, o Mar do Sul da China era patrulhado por embarcações francesas, americanas e britânicas, a fim de prevenir sua utilização para o abastecimento de guerrilhas lutando ao lado do ‘bloco comunista’. Quando as presenças navais francesa e britânica na área se encerraram, respectivamente em 1957 e 1968, os Estados Unidos se estabelecessem como única potência naval na região.<sup>35</sup>

Entre as décadas de 1940 a 1960, os Estados Unidos não reivindicaram para si nenhum território e não apoiaram as reivindicações de outros países em relação ao Mar do Sul da China. O país se posicionou a favor da liberdade de navegação, uma vez que a região era considerada estratégica por sua proximidade ao Japão e facilidade de acesso ao Oceano Índico. Essa ‘liberdade’ era ainda mais importante para o Japão, que, após a derrota na guerra, retomou a doutrina de crescimento comercial da década de 1920 – impulsionada, primariamente, pelo plano de reconstrução lançado pelos EUA, e dependia de recursos vindos do Oriente Médio e que transitavam pelo Mar do Sul da China.<sup>36</sup>

O país que mais ativamente reivindicou territórios no Mar do Sul da China após a Segunda Guerra Mundial foi a China. O país enviou expedições navais para as ilhas Spratly e Paracel em 1946 e 1947, instalou marcadores de

---

<sup>32</sup> TØNNESSON, op. cit.

<sup>33</sup> Ibidem.

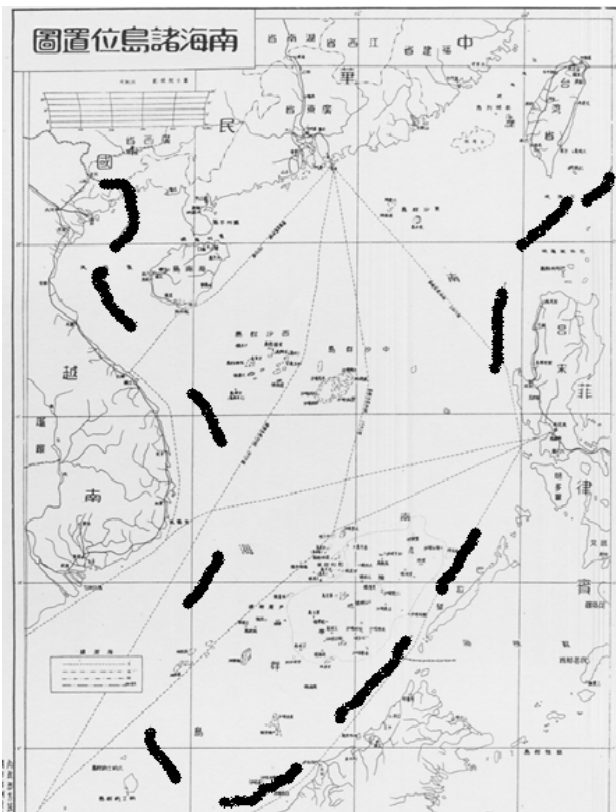
<sup>34</sup> Quando utilizamos o nome ‘Vietnã’, trata-se do Vietnã do Sul (no período de 1954 a 1976), uma vez que o então Vietnã do Norte, aliado à China, não reivindicou nenhum território no Mar do Sul da China.

<sup>35</sup> MURFETT, Malcolm H. et al. *Between Two Oceans: A Military History of Singapore from the First Settlement to Final British Withdrawal*. Singapore: Times Academic Press, 1999.

<sup>36</sup> TØNNESSON, op. cit.

soberania e estabeleceu presença permanente em Itu Aba e Woody Island, as maiores ilhas conhecidas de cada arquipélago na época. Em 1947, o governo de Chiang Kai-Shek publicou um mapa que apresentava uma linha tracejada em formato de “U”, chamada em inglês de *U-Shaped Line*, englobando praticamente a totalidade do Mar do Sul da China. Este ‘Mapa das Linhas Tracejadas’, por vezes chamado de *10-Dash Line* ou *11-Dash Line*, uma vez que mostra o “U” formado por 11 linhas tracejadas, se tornou padrão para a definição das reivindicações da soberania chinesa e o direito a recursos marítimos sobre as ilhas e recifes dentro das linhas. O mapa serviu também para as reivindicações do Vietnã, embora seu status legal nunca tenha sido esclarecido.<sup>37</sup>

Mapa 4 – Mapa original apresentando a *U-Shaped Line* (1947)



Fonte: THIM, Michal. Map of South China Sea Claims. *Taiwan in Perspective*, 2012. Disponível em: <<https://taiwan-in-perspective.com/2012/08/21/map-of-south-china-sea-claims/>>. Acesso em: 10 abr. 2018. Destaque nosso

<sup>37</sup> Ibidem.

A França também enviou expedições para as Spratly e Paracel entre 1946 e 1947, reiterando suas reivindicações sobre os arquipélagos. Em 1948, a França tentou, sem sucesso, que as forças chinesas deixassem Woody Island. Com isso, o governo francês estabeleceu presença permanente, em nome do Vietnã, na ilha Pattle, localizada na porção oeste das Paracel. Posteriormente, com a queda do governo de Chiang Kai-Shek e sua fuga para Taiwan, as tropas chinesas que ocupavam as ilhas no Mar do Sul da China recuaram para Taiwan. Com isso, Itu Aba e Woody Island permaneceram desocupadas por seis anos<sup>38</sup> até que Taiwan enviasse tropas para as Spratly e a República Popular da China tomasse a porção ocidental das Paracel.<sup>39</sup>

As Filipinas, independente em 1946, foram desencorajadas pelos Estados Unidos a reivindicarem as ilhas Spratly, uma vez que o limite oriental do território das Filipinas estipulado pelo tratado Hispano-Americano de 1898 não incluía essas ilhas. O Vietnã, entretanto, sob o regime do antigo imperador Bao Dai, reivindicou integralmente as ilhas Paracel e Spratly, clamando para si o direito de ocupação dos arquipélagos. A França, embora tenha concordado que as Paracel eram vietnamitas, discursou que as Spratly eram partes do território francês, e não do Vietnã. Em uma nota escrita pelo Ministro das Relações Exteriores francês em fevereiro de 1957, encontra-se o texto:

O governo francês considera que as Ilhas Spratly, cuja posse oficial foi objeto de um aviso publicado no Jornal Oficial de 26 de julho de 1933, são francesas. A soberania dessas ilhas também é reivindicada pelos governos de Pequim, Taipei e Saigon. O [governo] de Manila acabou de apoiar uma reivindicação formulada no ano passado, em particular, por um de seus cidadãos.<sup>40</sup>

Na Conferência de Paz de São Francisco<sup>41</sup>, o Japão formalmente abandonou seus direitos sobre Taiwan, Hainan e todos os outros territórios do Mar do Sul da China. Embora estivesse claro que Hainan e Taiwan deveriam pertencer à China, os acordos não especificaram a situação das ilhas da região. Durante a conferência, os países do bloco socialista defenderam as reivindicações da China e de Taiwan, no entanto, ambos não estavam presentes nas reuniões. A França e o Vietnã mantiveram suas reivindicações pelas ilhas Spratly e Paracel.

<sup>38</sup> O governo francês optou por não ocupar as possessões chinesas.

<sup>39</sup> HAYTON, op. cit.

<sup>40</sup> MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES (MAE). *Note pour le Secrétaire Général a. s. des Îles Spratley*. Paris: Ministère Des Affaires Étrangères, Asie-Océanie, n. 20, JMB/GM, 20.2.57, p. 389-392, dos. 522, Chine 1956-67, 1957, tradução nossa.

<sup>41</sup> Conferência em 1951 na qual foram assinados acordos entre as forças aliadas e o Japão, oficialmente pondo fim à Segunda Guerra Mundial.



A resposta dada à questão pelos Estados Unidos e pelo Reino Unido foi que ela seria mantida como não resolvida. A decisão se deu pelo fato de o governo norte-americano ter que levar em consideração reivindicações conflitantes entre quatro países ‘amigos’ - França, Taiwan, Filipinas e Vietnã. Já o Reino Unido, mesmo tendo reivindicações insipientes pelas ilhas Spratly e pelo cais Amboyna, julgou que as ilhas no Mar do Sul da China teriam pouca importância estratégica imediata e que, no caso de um conflito, a superioridade militar naval do bloco capitalista seria suficiente para retomar os territórios em pouco tempo.<sup>42</sup>

O ano de 1956 marcou o início de algumas hostilidades no Mar do Sul da China. Um grupo de ativistas filipinos liderados pelos irmãos Filemon e Thomas Cloma condenou a passividade do governo filipino e, clamando que as ilhas Spratly teriam se tornado território *res nullius* desde a retirada do Japão, no final da 2ª Guerra Mundial, enviaram uma expedição para as ilhas com o objetivo de ocupá-las. Taiwan reagiu com o envio de forças militares para expulsar os filipinos, mas, ao chegarem, descobriram que a expedição dos irmãos Cloma já havia partido. Taiwan aproveitou a oportunidade para reocupar Itu Aba, desocupada desde 1950, onde se mantém desde então. A China reativou suas reivindicações e, embora não tivesse capacidade de projeção de poder, ocupou Woody Island nas Paracel. O Vietnã, por sua vez, reiterou suas reivindicações às ilhas Spratly, e enviou uma expedição para erguer marcadores de soberania<sup>43</sup> nas ilhas. A França protestou formalmente contra a ação das Filipinas em razão de suas próprias reivindicações. Em 1957, depois que as forças francesas que ocupavam algumas das ilhas Spratly foram expulsas pelo Vietnã, o governo francês optou por seguir a mesma postura passiva do Reino Unido. Em 1958, a China reiterou suas demandas por todas as ilhas (e também territórios submersos) do Mar do Sul da China.<sup>44</sup>

O debate acerca da legalidade das ações no Mar do Sul da China foi retomado em 1967, quando foram abertas as negociações acerca das plataformas continentais. A iniciativa deu origem à abertura da UNCLOS 3, nas negociações que duraram de 1973 a 1982. A discussão sobre a extensão das plataformas continentais em Estados costeiros acendeu a importância da posse de ilhas que pudessem ser, posteriormente, utilizadas para reivindicar extensões da

---

<sup>42</sup> HAYTON, op. cit.

<sup>43</sup> Construções em áreas contestadas visando exaltar que certo território pertence a um país. No caso específico do Mar do Sul da China, podem conter, mas não são limitados a, coordenadas geográficas, bandeiras nacionais e monumentos dedicados a líderes pátrios.

<sup>44</sup> TØNNESSON, op. cit.

plataforma continental. A questão foi ainda mais ampliada com a proposta das zonas econômicas exclusivas de 200 milhas náuticas, áreas em que os Estados costeiros disporiam de exclusividade para exploração de recursos.<sup>45</sup>

As discussões em torno da UNCLOS e a crise do petróleo de 1973, agitaram o sudeste asiático. Em 1971, as Filipinas passaram a reivindicar Kalaya'an<sup>46</sup>, e, em 1974, ocuparam cinco ilhas da área de *Reed Bank* – fornecendo concessões para a exploração de petróleo nas áreas ocupadas. Mais duas ilhas foram ocupadas em 1978. O Vietnã, por sua vez, concedeu direitos de exploração de petróleo nas ilhas Spratly a companhias norte-americanas em 1973. A Malásia, em 1979, publicou um mapa que continha uma reivindicação extensa de plataforma continental ao norte de Bornéu, enviando tropas em 1983 e 1986 para ocupar pequenas ilhas e recifes próximos à plataforma. As ações da Malásia impediram ações por parte de Brunei, que havia se tornado independente do Reino Unido em 1984 e reivindicava uma grande zona pesqueira, englobando posições malaias.<sup>47</sup>

Entre 16 a 18 de janeiro de 1974, a China atacou porções vietnamitas no lado ocidental das ilhas Paracel, expulsando as tropas do Vietnã. O caso foi levado pelo Vietnã para o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), mas nenhuma providência foi tomada. Até mesmo o aliado mais próximo do Vietnã do Sul, os Estados Unidos, se manteve neutro nas disputas, ordenando que sua 7ª Frota fosse retirada do Mar do Sul da China até a estabilização da situação.<sup>48</sup>

A operação militar chinesa nas ilhas Paracel reservava também seu peso estratégico. Em 16 de novembro de 1971, os governos da Indonésia e da Malásia, visando estabelecer jurisdição em relação aos estreitos de Singapura e de Málaca, afirmaram que “os estreitos de Málaca e Singapura não são estreitos internacionais, reconhecendo-se plenamente seu uso para o transporte marítimo internacional, de acordo com o princípio da passagem inocente”.<sup>49</sup> Tal declaração, aliada ao contexto de fortalecimento da marinha soviética e o estreitamento das relações entre o Vietnã do Norte e a União

<sup>45</sup> SCIUS, op. cit.

<sup>46</sup> Grupo de ilhas parte da porção ocidental das Spratly, o qual as Filipinas consideram como um arquipélago a parte.

<sup>47</sup> HAYTON, op. cit.

<sup>48</sup> LO, Chi-kin. *China's Policy Toward Territorial Disputes: The Case of the South China Sea Islands*. London: Routledge, 1989.

<sup>49</sup> LEIFER, Michael. Joint Statement of the Governments of Indonesia, Malaysia and Singapore: 16 November 1971. In: LEIFER, Michael. *International Straits of the World: Malacca, Singapore, and Indonesia*. Amsterdam: Sijthoff and Noordhoff, 1978, p. 204-204, tradução nossa.

das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), fazia com que a China tivesse de buscar uma alternativa para contrabalancear o poderio soviético e impedir que a URSS pudesse ter qualquer acesso ao Mar do Sul da China via Hanói. Da mesma maneira, controlar as ilhas Paracel significava ter certo controle sobre as rotas marítimas na região.<sup>50</sup> Assim, pode-se dizer que a operação trouxe significantes ganhos estratégicos para a China, com mínimos custos políticos.

Temendo que suas posições nas ilhas Spratly fossem ameaçadas, o governo vietnamita enviou tropas à seis de suas posições no arquipélago, a fim de consolidar suas reivindicações. A ação levantou protestos de Taiwan e das Filipinas, e provocou uma declaração do governo chinês, afirmando que a iniciativa fora

uma violação arbitrária da integridade e soberania territorial da China e uma nova provocação militar contra o povo chinês [...] O governo chinês afirmou em muitas ocasiões que as ilhas *Nansha*, *Hshisha*, *Changsha* e *Tungsha* fazem parte do território da China e que a República Popular da China tem soberania indiscutível sobre estas ilhas e o mar à sua volta. O governo da República Popular da China definitivamente não tolerará a violação da integridade territorial e da soberania da China pelas autoridades de Saigon sob qualquer pretexto.<sup>51</sup>

Mas, apesar da declaração, naquela ocasião a China não realizou ações militares. Em 1987, aproveitando-se de um certo isolamento do Vietnã, no contexto em que a administração de Gorbachev na URSS sinalizava uma diminuição de apoio àquele país, a China enviou uma expedição científica às Spratly, e, no ano seguinte, ocupou vários recifes do arquipélago. Um destes recifes era localizado próximo à uma ilha ocupada por tropas por vietnamitas, o que, em março de 1988, resultou em conflito armado no qual três embarcações vietnamitas foram afundadas por forças chinesas e pelo menos 70 soldados do Vietnã foram mortos ou se afogaram. Após o ocorrido, a China retratou-se, e optou por não disputar ilhas ocupadas pelo Vietnã.<sup>52</sup>

A década de 1990 pode ser dividida em antes e depois da crise do estreito de Taiwan, em 1996. Antes do episódio, citava-se um ‘vazio de poder’ e o início de uma espécie de corrida armamentista entre os países do Sudeste Asiático e a China. Isso ocorreu para preencher o espaço resultante do distanciamento

---

<sup>50</sup> LO, op. cit.

<sup>51</sup> Ao nomear as ilhas *Nansha*, *Hshisha*, *Changsha* e *Tungsha*, o texto fazia referência às Ilhas Spratly e Paracel. PEKING REVIEW. Pequim. v. 17, n. 6, 08 fev. 1974, p. 3, tradução e grifo nosso. Disponível em: <<http://www.massline.org/PekingReview/PR1974/PR1974-06.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

<sup>52</sup> LIJUN, Sheng. Beijing and the Spratlys. *Issues and Studies*: Institute of International Relations, Paris, v. 31, n. 7, p.18, jul. 1995.

dos EUA, que deixavam suas posições navais na Baía *Subic*, e da Rússia, que diminuía sua presença na Baía de *Cam Ranh*. A crise atingiu seu clímax com a descoberta, em 1995, da construção de uma ilha artificial chinesa em *Mischief Reef*, território nas ilhas Spratly próximo às Filipinas, e, em 1996, quando a China, em meio a exercícios militares, lançou mísseis no estreito de Taiwan durante o andamento da primeira eleição presidencial livre do país. O presidente Clinton enviou um porta aviões ao estreito de Taiwan, demonstrando que os Estados Unidos não estavam abandonando a região.

Em 1992, os países da região, apreensivos acerca do crescimento chinês e sob a chancela da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), aprovaram uma declaração conjunta sobre o Mar do Sul da China, a fim de condenar o uso da violência. A China, entretanto, recusava-se a discutir a disputa na região em reuniões com os países daquele bloco, afirmando que só o faria em âmbitos bilaterais. A declaração possibilitou a assinatura de ‘códigos de conduta’ entre as Filipinas, China e Vietnã, e os membros da ASEAN rascunharam um código regional de conduta, com ênfase na cooperação. Reuniões acerca do conteúdo do possível tratado foram realizadas em 2000 e 2001, mas não se conseguiu chegar a um consenso quanto à sua aprovação.<sup>53</sup>

Uma das principais dificuldades da ASEAN era a de contemplar o posicionamento de todos os seus membros. Em 1999, por exemplo, as relações da Malásia com os países do bloco se enfraqueceram, e o país enviou tropas que ocuparam recifes adjacentes às ilhas Spratly, próximos a posições chinesas.<sup>54</sup>

As ações militares relacionadas com as disputas no Mar do Sul da China neste século se iniciaram em 1 de abril de 2001, quando um avião de sinalização de inteligência da marinha dos Estados Unidos se chocou com uma aeronave de interceptação chinesa. Durante o ocorrido, um piloto chinês morreu e os 24 tripulantes do avião estadunidense foram detidos e interrogados após pouso forçado em Hainan.<sup>55</sup>

As ações militares envolveram navios chineses e barcos pesqueiros vietnamitas, em 2005<sup>56</sup> e em maio de 2011.<sup>57</sup> Envolveram, também navios

<sup>53</sup> TØNNESSON, op. cit.

<sup>54</sup> WAIN, Barry. A Code of Conduct in the South China Sea? *Asian Wall Street Journal*, p.10-11, Mar. 2000.

<sup>55</sup> THE FREE LIBRARY. *Bush pleased by release of U.S. crew from China*, 2001. Disponível em: <<https://www.thefreelibrary.com/Bush%20pleased%20by%20release%20of%20U.S.%20crew%20from%20China-a073374676>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

<sup>56</sup> TAIPEI TIMES. *China defends shooting of Vietnamese*, 16 Jan. 2005. Disponível em: <<http://www.taipeitimes.com/News/world/archives/2005/01/16/2003219623>>. Acesso em: 1 fev. 2018.

<sup>57</sup> BBC. *Vietnam accuses China in seas dispute*, 30 May 2011. Disponível em: <<https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-13592508>>. Acesso em: 10 set. 2018.

chineses e barcos pesqueiros filipinos, em fevereiro de 2011<sup>58</sup> e em março de 2014<sup>59</sup>, e navios de guerra dos dois países, em abril de 2012.<sup>60</sup>

Os Estados Unidos aumentaram os chamados exercícios de ‘liberdade de navegação’. Por conta disso, algumas ocorrências como o ‘constrangimento’ de navios chineses contra o navio de vigilância naval *USNS Impeccable*, em maio de 2009<sup>61</sup>, a interceptação de aeronave antissubmarino da marinha estadunidense por aviões chineses, em agosto de 2014<sup>62</sup>, e de aeronave de reconhecimento estadunidense, em 2016. Também aumentaram e os exercícios navais entre os EUA e marinhas da região como com as Filipinas em abril de 2012.

Enquanto isso, a Assembleia Nacional Vietnamita aprovou uma lei de demarcação que enquadrava as ilhas Spratly e Paracel nas suas fronteiras marítimas<sup>63</sup> e as Filipinas renomearam as áreas marítimas da costa ocidental do país como Mar do Oeste das Filipinas.<sup>64</sup>

Em 2014, quando a China moveu plataformas de exploração de petróleo para as proximidades das ilhas Paracel, disputadas com o Vietnã, iniciou-se a chamada ‘Crise das Plataformas de Petróleo’ com a China enviando cerca de 140 embarcações, incluindo navios de guerra, e o Vietnã enviando 29 embarcações para a região.<sup>65</sup>

---

<sup>58</sup> JAMANDRE, Tessa. China fired at Filipino fishermen in Jackson atoll. *ABS/CBN News*, 6 Dec. 2011. Disponível em: <<https://news.abs-cbn.com/-depth/06/02/11/china-fired-filipino-fishermen-jackson-atoll>>. Acesso em: 10 set. 2018.

<sup>59</sup> MANGOSING, Frances. DND confirms report on expulsion of PH vessels by Chinese ships. *Inquirer Net*, 11 Mar. 2014. Disponível em: <<https://globalnation.inquirer.net/100159/dnd-confirms-report-on-expulsion-of-ph-vessels-by-chinese-ships>>. Acesso em: 10 set. 2018.

<sup>60</sup> CNN. *China, Philippines locked in naval standoff*, 11 Apr. 2012. Disponível em: <<https://edition.cnn.com/2012/04/11/world/asia/philippines-china-naval-standoff/index.html?no-st=9999999999>>. Acesso em: 10 set. 2018.

<sup>61</sup> CNN. *Pentagon says Chinese vessels harassed U.S. ship*, 9 Mar. 2009. Disponível em: <<http://edition.cnn.com/2009/POLITICS/03/09/us.navy.china/index.html>>. Acesso em: 06 jan. 2018.

<sup>62</sup> CAPACCIO, Tony; KEANE, Angela Greiling. Chinese Jet Barrel-Rolls Over U.S. Plane Bringing Protest. *Bloomberg*, 22 Aug. 2014. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-08-22/chinese-jet-barrel-rolls-over-u-s-plane-bringing-protest>>. Acesso em: 10 set. 2018.

<sup>63</sup> PERLEZ, Jane. China gets tough as Vietnam claims disputed islands. *The New York Times*, 23 Jun. 2012. Disponível em: <<https://web.archive.org/web/20120626045014/http://www.smh.com.au/world/china-gets-tough-as-vietnam-claims-disputed-islands-20120622-20th6.html>>. Acesso em: 10 set. 2018.

<sup>64</sup> UBAC, Michael Lim. It's official: Aquino signs order on West Philippine Sea. *Inquirer Net*, 13 Sep. 2012. Disponível em: <<https://globalnation.inquirer.net/50012/its-official-aquino-signs-order-on-west-philippine-sea>>. Acesso em: 10 set. 2018.

<sup>65</sup> HIEP, Le Hong. Vietnam's Pursuit of Alliance Politics in the South China Sea. *Global Power Shift*, [s.l.], p. 271-288, 2016.

A China passou a construir ilhas artificiais e instalar bases em recifes da região, gerando protestos de países que reivindicam porções no Mar do Sul da China.<sup>66</sup>

Os exercícios navais e aéreos dos Estados Unidos, levaram a China a conduzir simulações com navios mais avançados de quebra de barreira adversária e reconhecimento de submarinos.<sup>67</sup>

## Considerações Finais

As disputas no Mar do Sul da China têm raízes antigas, remontando a época em que suas águas passaram a ser utilizadas por mercadores de diversas origens. O Império Chinês estabeleceu domínio pela região em certos períodos, como até o século I e posteriormente dos séculos XII a XV. A China se utiliza destes registros históricos para reivindicar soberania por todo o Mar do Sul da China, por meio do chamado ‘*U-Dash Line Map*’.

A colonização europeia intensificou as disputas. O fato de a França, temendo o avanço japonês, reivindicar as ilhas Spratly e Paracel em nome de sua antiga colônia o Vietnã, fez com que esse país herdasse a reivindicação ao se tornar independente.

Além disso, com o término da Segunda Guerra Mundial e a consequente retirada japonesa do Sudeste Asiático, o Mar do Sul da China se tornou objeto de diversas reivindicações, havendo episódios de embates diretos entre as marinhas do Vietnã e da China.

A posição do Mar do Sul da China faz com que seja estratégico para outros países, geograficamente distantes. Japão, Austrália e Índia, por exemplo, veem o crescimento chinês com cautela. No caso do Japão, o caso se torna

---

<sup>66</sup> SANGER, David E.; GLADSTONE, Rick. Piling Sand in a Disputed Sea, China Literally Gains Ground. *The New York Times*, 9 Apr. 2015. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2015/04/09/world/asia/new-images-show-china-literally-gaining-ground-in-south-china-sea.html>>. Acesso em: 10 ago. 2018. PANDA, Ankit. Vietnam Protests as China Lands Civilian Aircraft on Newly Constructed Spratly Airstrip. *The Diplomat*, Washington, 13 Jan. 2016. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2016/01/vietnam-protests-as-china-lands-civilian-aircraft-on-newly-constructed-spratly-airstrip/>>. Acesso em: 12 fev. 2018. LEE, Victor Robert. Satellite Images: China Manufactures Land at New Sites in the Paracel Islands. *The Diplomat*, Washington, 13 Feb. 2016. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2016/02/satellite-images-china-manufactures-land-at-new-sites-in-the-paracel-islands/>>. Acesso em: 10 set. 2018.

<sup>67</sup> MANGOSING, Frances. US warplanes in Clark conduct fly ops on Scarborough Shoal. *Inquirer Net*, 22 Apr. 2016. Disponível em: <<https://globalnation.inquirer.net/138846/us-warplanes-in-clark-conduct-fly-ops-in-scarborough-shoal>>. Acesso em: 09 ago. 2018. THE PHILIPPINE STAR. South China Sea watch: China starts drills, showcases isles, Manila, 5 Sep. 2016. Disponível em: <<https://www.philstar.com/headlines/2016/05/09/1581789/south-china-sea-watch-china-starts-drills-showcases-isles>>. Acesso em: 10 set. 2018.

ainda mais complexo, já que o país disputa com a China as ilhas Senkaku no Mar do Leste da China.

A China mescla momentos de cautela e maior assertividade e, em alguns momentos, realiza ações militares e de ocupação de territórios. Momentos de confrontação militar efetiva, embora raros, ocorreram, principalmente após 1970.

A ASEAN, criada com o intuito de integrar os países do sudeste asiático e impulsionar a cooperação regional, tem dificuldades em encontrar uma voz única, dada a pluralidade de culturas, reivindicações e interesses que seus membros apresentam. A Organização é vista como uma possibilidade de coletivizar e juridicizar as reivindicações dos países envolvidos no conflito, no sentido de evitar que a China aja em desacordo com o direito internacional.

Os incidentes militares recentes que aconteceram na região foram graves, mas isolados. Em 2001 já se observavam sobrevoos de vigilância dos Estados Unidos na região. As operações militares chinesas e a construção de ilhas artificiais têm como contrapartida a realização de exercícios militares, especialmente os voltados para a 'liberdade de navegação' promovidos pelos EUA. A presença estadunidense na região resultou, por um lado, em atritos com a China, por outro em relações mais estreitas com países que reivindicam porções no Mar do Sul da China.

Desta forma, embora as disputas datem de séculos atrás e os países envolvidos se utilizam de dados históricos sobre a presença de diferentes povos na região para amparar suas reivindicações, elas se tornam mais assertivas nas últimas décadas. A sobreposição de reivindicações antigas com o potencial das reservas de petróleo e gás e a importância estratégica da região, especialmente em relação às rotas comerciais, dão complexidade à questão. As ações que se tornaram mais incisivas na última década tornaram o Mar do Sul da China uma área instável em termos de segurança e que merece ser constantemente observada e analisada.

Artigo recebido para publicação em 28/04/19

Artigo aprovado para publicação em 20/09/19