

AS DISPUTAS MARÍTIMAS NO MAR DO SUL DA CHINA: ANTECEDENTES E AÇÕES MILITARES NO SÉCULO XXI

Renato Matheus Mendes Fakhoury¹

INTRODUÇÃO

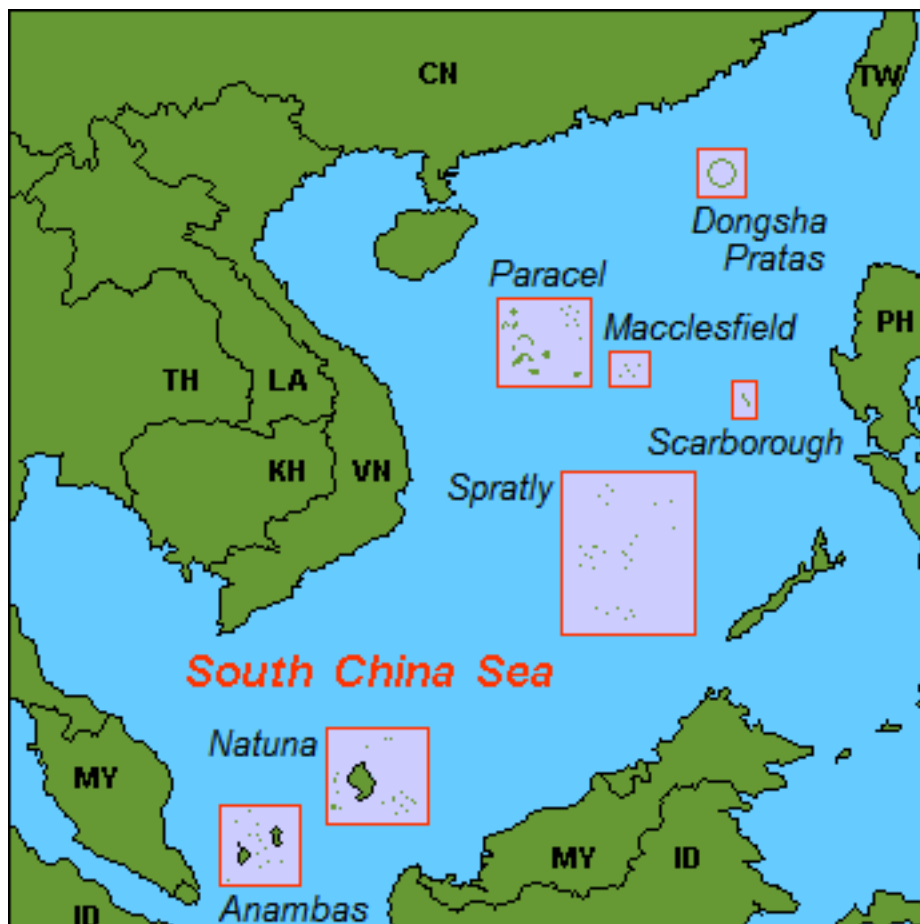
O Mar do Sul da China tem importância geoestratégica que ultrapassa o âmbito regional. Palco de importantes disputas marítimas, territoriais e aéreas que se originaram no findar da Segunda Guerra Mundial, este território, que é considerado uma das mais importantes rotas comerciais do mundo, apresenta o choque entre a projeção de poder das principais potências mundiais, e por isso tem relevância ativa na política global.

O Mar do Sul da China é um mar semifechado, circundado ao norte pela China e Taiwan, ao leste pelas Filipinas, ao oeste pelo Vietnã e ao sul por Brunei, Indonésia e Malásia, com acesso pelo estreito de Malaca e pelo estreito de Taiwan, sendo considerado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) uma “bacia, golfo ou um mar cercado por dois ou mais Estados ligados um a outro por um canal estreito”.² Malaca é considerada uma

das maiores rotas de petróleo vindo do Oriente Médio para os portos do Leste Asiático, recebendo 85% das importações totais de petróleo não-refinado da China e quase que a totalidade da importação japonesa e de outros países da região. Além disso, cerca de 90% dos bens transportados por navio e cerca de dois terços do suprimento de gás natural líquido consumido no mundo passam por este estreito. Somado a isto, é estimado que o Mar do Sul da China abrigue cerca de 213 bilhões de barris de petróleo inexplorados em seu piso marítimo, além de campos de gás natural próximos à China continental.³

Além de recifes e corais, o Mar do Sul da China instala dois disputados complexos de ilhas. O primeiro, chamado de Spratly e localizado mais ao sul, é reivindicado pela China, Taiwan, Filipinas, Brunei, Malásia e Vietnã, enquanto que as Paracel, localizadas ao norte, são disputadas principalmente pela China e Vietnã⁴. A China reivindica o Mar do Sul

em sua quase totalidade a partir de um traçado chamado comumente de *Nine-Dash Line*. A reivindicação, entretanto, ultrapassa as 12 milhas náuticas estabelecidas pela UNCLOS (se estendendo também ao Recife de Scarborough e às Ilhas Natuna), e se baseia tanto em antigos registros históricos feitos por pescadores quanto na ocupação militar de algumas das ilhas⁵. O Vietnã, país que também reivindica territórios como Zona Econômica Exclusiva (ZEE), alega que desde o século XVII estaria “enviando homens e navios” às ilhas, sendo estas partes vitais de sua economia e do projeto de expansão da indústria pesqueira⁶. A Malásia, por sua vez, reivindica que as Spratly, estabelecidas pela UNCLOS como parte de sua ZEE, sejam também consideradas parte integrante de seu território. Brunei e Indonésia demandam porções no Mar do Sul da China para propósitos econômicos, sendo que Brunei pleiteia o atol Louisa, e a Indonésia pleiteia as Ilhas Natuna, ricas em campos de gás⁷.



Mapa do Mar do Sul da China.

IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA

Embora seja impreciso determinar a quantidade exata de petróleo e gás natural nas camadas marinhas do Mar do Sul da China – devido à falta de infraestrutura de exploração na região e de disputas territoriais, a Administração de Informação Energética dos Estados Unidos (EIA) estima que a região contenha, entre reservas comprovadas e prováveis, cerca de 5.4 trilhões de metros cúbicos em reservas de gás natural (190 trilhões de pés cúbicos), assim como 11 bilhões de barris de petróleo⁸. Tal número, entretanto, é contestado por empresas e governos. Um estudo da consultoria em energia norte-americana Wood Mackenzie estimou que o mar contenha apenas 2.5 bilhões de barris de petróleo, enquanto que um pronunciamento da Companhia Nacional de Petróleo *Offshore*

da China (CNOOC) projetou 125 bilhões de barris de petróleo e 14 trilhões de metros cúbicos (500 trilhões de pés cúbicos) de gás natural inexplorados na região⁹.

De qualquer maneira, o crescimento econômico asiático demanda de forma proporcional um aumento no consumo, produção e exploração energética. A EIA projeta que o consumo de combustíveis líquidos nos países asiáticos fora da Organização para Cooperação Econômica e Desenvolvimento (OECD) deve aumentar cerca de 2,6% ao ano até 2035, e representar, nesta data, cerca de 30% do consumo mundial. Da mesma maneira, o consumo de gás natural em países asiáticos não participantes da OECD deve aumentar 3.9% ao ano, atingindo 19% do consumo mundial em 2035¹⁰.

O ciclo de produção asiática, entretanto, não deve acompanhar tais percentuais. Projeções apontam que a produção de combustíveis não-renováveis no sudeste asiático deve se estagnar ou diminuir nos próximos anos, fazendo com que os países da região procurem novas fontes de energia para atender a crescente demanda ou explorem novas localidades. O Mar do Sul da China, desta maneira, se configura como possível fonte de hidrocarbonetos¹¹.

Além de sua importância energética, o Mar do Sul da China também se faz altamente estratégico por seu 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. Uma estimativa feita pela divisão chinesa do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS) apontou que, caso um dos países envolvidos nas disputas bloqueasse o estreito de Málaca, e os petroleiros e graneleiros tivessem que passar pelo estreito de Lombok – mais profundo, e todos os outros navios em trânsito utilizassem o estreito de Sunda, mais superficial, um fechamento de uma semana do estreito de Málaca representaria cerca de US\$ 64.5 milhões em custos adicionais de frete.

Dessa maneira, pode-se considerar que o Mar do Sul da China é uma região estratégica, não só em âmbito regional como também global, a medida em que combina uma das mais movimentadas rotas comerciais

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 é também importante militarmente.

BREVE HISTÓRICO DAS DISPUTAS

Historicamente, embarcações navegavam pelo Mar do Sul da China a pelo menos dois mil anos, vindas de diferentes países e dinastias. Por centenas de anos, o comércio na região era dominado pelas cidades portuárias chinesas, governadas pela dinastia Han e seus vassallos. Entretanto, em períodos quando 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 que outros reinos controlassem o comércio marítimo no sudeste asiático. Além disso, a região era estratégica para os reinos que ali se firmavam, uma vez que taxavam os navios mercantes que passavam desde a costa da China e Hainan até o estreito de Málaca¹².

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. Além disso, os europeus estabeleceram presença física e permanente na região conquistando portos e cidades. Durante o século XVIII, houve um declínio da influência europeia no sudeste asiático, retomado no século XIX e XX pelos franceses e britânicos.

Os países beligerantes no Mar do Sul da China utilizam sustentações para suas reivindicações de soberania por ilhas, corais, ou até mesmo pelo mar em si só, referindo-se às descobertas arqueológicas e documentos antigos. Arqueólogos encontraram objetos chineses e vietnamitas nas águas do Mar do Sul da China datados de mais de dois mil anos. Entretanto, é difícil conceber direitos históricos utilizando tais achados como argumentos, uma vez que, mesmo estes objetos sendo de estilo chinês ou vietnamita, seus portadores na época não necessariamente representariam os

Estados modernos da China ou do Vietnã.

De 1942 a 1945, o Mar do Sul da China se tornou um “lago japonês” – no único período da história em que uma única potência controlou todos os países circundantes. Ao ser derrotado na Segunda Guerra, o Japão garantiu em papel a independência dos territórios ocupados da Indonésia, Vietnã, Camboja e Laos. Entretanto, parte deles eram colônias da Inglaterra, França e Holanda, e retornaram à essa condição ao fim do conflito. Durante o contexto da Guerra Fria, com os movimentos pela independência na região, o Mar do Sul da China era patrulhado por embarcações francesas, americanas e britânicas, a fim de prevenir também sua utilização para o abastecimento de guerrilhas que lutavam ao lado do bloco comunista. Com a Guerra do Vietnã (1955-1975), a presença naval francesa e britânica se encerrou, e os Estados Unidos se estabeleceram como única potência naval na região¹³.

AS AÇÕES MILITARES NO SÉCULO XXI

As reações militares às disputas no Mar do Sul da China no século XXI se iniciaram em 1 de abril de 2001, quando um avião de sinalização de inteligência EP-3E Aries II da marinha dos Estados Unidos se chocou à uma aeronave de interceptação chinesa J-8II a 110 quilômetros da ilha de Hainan e 160 quilômetros das instalações militares chinesas nas ilhas Paracel. Durante o ocorrido, um piloto chinês foi morto e o avião EP-3 norte-americano teve de fazer um pouso forçado em Hainan, onde os 24 tripulantes do avião foram detidos e interrogados, até o lançamento de uma declaração pelos Estados Unidos sobre o incidente que culmi-

U.S. Department of Defense Current Photos/CC



Estados Unidos e Singapura realizam exercícios militares no Mar do Sul da China (2010).

nou no encerramento da crise diplomática¹⁴.

Para a liberação dos tripulantes do EP-3, os Estados Unidos, representados pelo Embaixador Joseph Prueher, emitiram uma carta à China que ficou conhecida como a “Carta dos Dois Arrependimentos”. Nela, o Embaixador disse que os EUA estavam “muito arrependidos” pela morte do piloto chinês, e em razão da aeronave estadunidense ter entrado em espaço aéreo chinês e que o seu pouso não teve permissão verbal. Entretanto, os EUA afirmaram que esta não era uma “carta de desculpas”, uma vez que os EUA “não haviam feito nada de errado”¹⁵.

A próxima ação militar no Mar do Sul da China aconteceu em janeiro de 2005, quando navios chineses abriram fogo contra navios pesqueiros vietnamitas, em um episódio que matou 9 pessoas. Outro navio pesqueiro, contendo 8 pessoas, teve sua tripulação detida e levada até a ilha de Hainan. Em uma declaração, o Ministro das Relações Exteriores chinês afirmou que os pescadores eram piratas, e que havia obtido confissões de que foram os pescadores que abriram fogo primeiro¹⁶.

Em março de 2009, por sua vez, os Estados Unidos afirmaram que cinco embarcações chinesas “constrangeram” o navio de vigilância naval *USNS Impeccable*. De acordo com um relatório emitido pelo Pentágono, as embarcações fizeram manobras agressivas e perigosas próximas ao navio norte-americano, enquanto membros da tripulação acenavam bandeiras chinesas e gritavam que o navio deixasse a área. Os Estados Unidos afirmaram que se tratava de uma operação de rotina em águas internacionais¹⁷.

Da mesma forma, em fevereiro de 2011 um navio chinês de tipo fragata atirou três vezes contra embarcações pesqueiras filipinas no Atol Jackson, área no Mar do Sul da China disputada entre as Filipinas e a China. Durante a abordagem, uma das embarcações filipinas teve problemas para levantar âncora, e teve de cortar o cabo da âncora para fugir dos disparos. Os pescadores fugiram rumo à ilha Lawak, ocupada pelas Filipinas. Dias depois, ao retornar ao Atol Jackson para recuperar sua âncora, o navio filipino reportou às autoridades que avistou três navios pesqueiros chineses conduzindo atividades na região¹⁸. Isso explicita um esforço chinês para que os recursos do Mar do Sul da China sejam explorados por nacionais chineses, sendo os navios de guerra utilizados em patrulhas para repelir embarcações de outras nacionalidades que procurem explorar os recursos da região.

Em maio do mesmo ano, um navio de pesquisa petrolífera vietnamita teve seus cabos de exploração cortados por três embarcações de patrulha chinesas, a 120 quilômetros da costa do Vietnã. O incidente foi negado

pela China, o que culminou em uma onda de protestos anti-China em Hanoi¹⁹. Um mês depois, um navio de bandeira norueguesa contratado pela Corporação Vietnamita de Petróleo e Gás se chocou com outras três embarcações chinesas de patrulha, e também reportou ter seus cabos de exploração cortados²⁰.

A primeira metade do ano de 2012 revelou tensões nas relações entre a China e as Filipinas. No dia 11 de abril, o navio de guerra filipino *Gregorio del Pilar* se envolveu em um incidente com duas embarcações de vigilância chinesas no Coral Scarborough, reivindicado pelos dois países. O incidente ocorreu quando a tripulação filipina prendia pescadores chineses, que alegadamente pescavam espécies protegidas pelo governo. Os tripulantes dos barcos chineses não deixaram que os filipinos prendessem os pescadores²¹. Três dias depois, as Filipinas conduziram exercícios navais com os EUA em Palawan, nas Filipinas²², e no dia 16, o ministro das Relações Exteriores chinês pediu que um navio arqueológico filipino deixasse imediatamente as águas do Coral Scarborough. A si-



Kurtis A. Haeber/USNCC

O porta-aviões norte-americano USS Carl Vinson em trânsito pelo Mar do Sul da China.



Vista aérea de Woody Island, ocupada pela China.

tuação aumentou a tensão entre os dois países e, em 7 de maio, o Vice-Ministro das Relações Exteriores chinês reclamou formalmente à Embaixada das Filipinas sobre o ocorrido. Da mesma forma, a China pediu que seus nacionais não viajassem ao país, e aumentou barreiras comerciais para bananas e abacaxis de lá importados²³. A situação foi solucionada com o banimento de todas as atividades pesqueiras chinesas e filipinas na área²⁴.

Em 14 de junho, quatro navios indianos que partiram das Filipinas rumo à Coreia do Sul foram escoltados por um navio de guerra chinês por 12 horas. Oficiais presentes nos navios filipinos afirmaram que, enquanto o tom utilizado pelo comandante do navio chinês foi amigável, a postura tomada só seria válida se os navios estivessem adentrando águas territoriais chinesas²⁵.

No mesmo mês, a Assembleia Nacional Vietnamita aprovou uma lei de demarcação que enquadrava as ilhas Spratly e Paracel dentro de suas fronteiras marítimas, e um mês de-

pois iniciaram novas reivindicações pelo *Coral West*²⁶.

Em julho, por sua vez, um navio de tipo fragata da marinha chinesa foi avistado no Coral Meia-Lua, área de domínio filipino. Relatos afirmam que o navio adentrou substancialmente as 200 milhas náuticas de Zona Econômica Exclusiva das ilhas, e retornou à China sem complicações²⁷.

No dia 22 de julho, a China anunciou seus planos para estabelecer uma guarnição das forças armadas especificamente para o Mar do Sul da China. Quando questionada pelos países também envolvidos nas disputas, a Comissão Central do Exército chinês reiterou a legitimidade do movimento por gozar de “soberania absoluta” sobre a região²⁸.

Em 1º de setembro, Taiwan promoveu exercícios militares na ilha de Taiping, nomeando o Vietnã como “inimigo imaginário” nas simulações. O fato culminou em protestos do Vietnã, que pediu que Taiwan cancelasse os exercícios, o que não foi atendido²⁹.

Apenas quatro dias depois dos ocorridos entre Vietnã e Taiwan, o presidente das Filipinas promulgou a Ordem Administrativa número 29, que renomeou as áreas marítimas da costa ocidental do país como Mar do Oeste das Filipinas. Na prática, a ordem renomeia quase a totalidade do Mar do Sul da China em documentos oficiais expedidos pelas Filipinas³⁰.

Em março de 2014, dois navios filipinos foram expulsos de um grupo de ilhas nas Spratly pela Guarda Costeira chinesa. As Filipinas declararam que os navios estavam dentro da Zona Econômica Exclusiva do país, e classificaram a postura chinesa como ilegal³¹. Em maio do mesmo ano, navios vietnamitas e chineses colidiram no Mar do Sul da China, quando a China instalou uma plataforma de petróleo em uma área reivindicada pelos dois países. Ambos se culpavam mutuamente pelo ocorrido, e o Vietnã divulgou gravações de vídeo que mostravam os navios vietnamitas sendo atingidos pelas embarcações chinesas. Diversos navios dos dois países foram despachados para a região, durante chamada Crise das Plataformas de Petróleo de 2014. Um comunicado da ASEAN divulgado na ocasião expressou “séria preocupação” com as tensões na região, sendo esta uma das primeiras vezes em que a ASEAN adotou tom mais grave para tratar das ações chinesas³². Em agosto, um avião de caça chinês *Shenyang J-11* interceptou uma aeronave antissubmarino *P-8 Poseidon* da marinha estadunidense que estava sobrevoando águas internacionais no Mar do Sul da China, o que declarações dos EUA chamaram a ação de “provocação”³³.

Imagens de satélite tiradas em 2015 comprovaram, em abril, que a China construiu ilhas artificiais no Recife *Mischief*. Os EUA condenaram a



Avião de Caça da Malásia realiza sobrevoo no Mar do Sul da China.

ação, e reforçaram que, sob da UNCLOS, ilhas artificiais não garantem que a nação que as ocupa tenha direito a águas territoriais³⁴. Em 27 de outubro, o *destroyer* norte-americano *USS Lassen* adentrou 12 milhas náuticas de massas de terra emersa nas Ilhas Spratly, como parte de um exercício de liberdade de navegação. O *destroyer* também adentrou 12 milhas náuticas de ilhas artificiais construídas pela China³⁵.

Em janeiro de 2016, uma aeronave civil chinesa pousou em uma pista recentemente construída pela China no Recife *Fiery Cross*. O Vietnã, que também reivindica a área, declarou que a aterrissagem representa uma grave violação da soberania vietnamita no arquipélago das Spratly³⁶. Imagens de satélite também mostraram que a China estava expandindo ilhas no complexo das Paracel, assim como estava construindo uma base de helicópteros na ilha *Dunkan*³⁷. No dia 22 de fevereiro, com o crescimento das tensões no Mar do Sul da China, o Ministro das Relações Exteriores japonês Fumio Kishida cancelou a viagem oficial que faria à China³⁸. Em abril, os Estados Unidos

conduziram exercícios aéreos com seis aeronaves provindas da Base Aérea de Clarke, nas Filipinas, sobre o Coral *Scarborough*. De acordo com uma declaração da Força Aérea do Pacífico estadunidense, o propósito da operação era promover a liberdade de movimento em águas e espaço aéreo internacionais, além de representar o compromisso dos EUA com seus aliados na região da Ásia-Pacífico³⁹.

No mês seguinte, em 10 de maio, a marinha chinesa operou simulações no Mar do Sul da China com seus navios mais avançados, em exercícios que incluíram a quebra de uma barreira adversária e reconhecimento por submarinos⁴⁰. Na mesma data, o *destroyer* norte-americano *USS William P. Lawrence* adentrou 12 milhas náuticas no Recife *Fiery Cross*, como parte de um exercício de liberdade de navegação. Como retaliação, a China enviou dois aviões de caça e três navios de guerra para a região⁴¹. Uma semana depois, dois aviões de caça chineses *Shenyang J-11* interceptaram uma aeronave de reconhecimento estadunidense *E-P3*, que estava sobrevoando espaço aéreo internacional no Mar do Sul

da China. Os EUA classificaram o incidente como perigoso e não profissional, ao passo em que a China afirmou que estava ciente do ocorrido e que iria averiguar a situação (KUBE, 2016). Em 23 de maio, o governo chinês também declarou estar planejando construir uma estação nas ilhas Spratly para auxiliar pescadores chineses e reduzir as distâncias que estes precisam velejar⁴².

Em outubro de 2018, um navio da marinha dos EUA quase se chocou com um navio de guerra chinês que protestava contra a presença norte-americana no Mar do Sul da China. No ocorrido, o *destroyer* estadunidense *USS Decatur* realizava um exercício de liberdade de navegação próximo às ilhas *Spratly* quando foi abordado pelo *destroyer* chinês *Lanzhou*. A tripulação estadunidense reportou que o navio chinês fez manobras perigosas próximas ao *USS Decatur*, enquanto pedia que a embarcação deixasse a área⁴³. A ação militar culminou na recomendação da Marinha dos EUA para que o país realizasse “uma demonstração maciça de força” nas águas do Pacífico, enviando tropas, embarcações e aeronaves para exercícios militares próximos ao Mar do Sul da China e ao Estreito de Taiwan. O objetivo do exercício seria o de demonstrar que os EUA estariam prontos para contra-atacar qualquer adversário em uma diversidade de frentes⁴⁴.

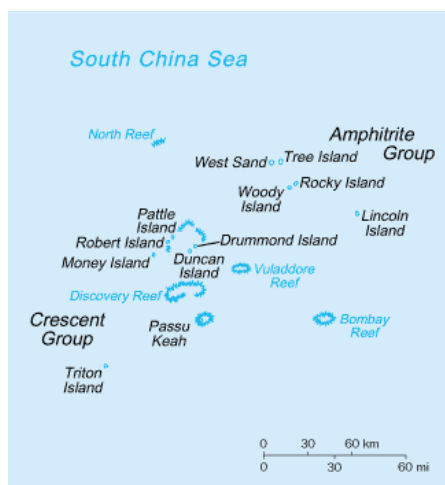
Em contraste a estas ações militares, os países envolvidos nas disputas pelo Mar do Sul da China também passaram a firmar acordos de cooperação com outras potências, principalmente os Estados Unidos e o Japão, em sua maioria na forma de Memorandos de Entendimento. Isto reforça a ideia de que os países envolvidos no litígio e que são menos poderosos militarmente que a China

encontram maneiras alternativas de protegerem as suas reivindicações.

No dia 22 de janeiro de 2013, as Filipinas, sem aviso prévio aos outros membros da ASEAN, apresentaram à ONU uma Notificação Legal contra a China e uma Declaração de Reivindicação para estabelecimento de um tribunal arbitral sob a jurisdição da UNCLOS. A China, no mesmo dia, rejeitou as reivindicações lançadas pelas Filipinas e sua participação no tribunal arbitral. Entretanto, de acordo com a UNCLOS, o tribunal arbitral poderia proceder sem a participação da China, e, por esta razão, foi formado em abril do mesmo ano com cinco membros. O resultado do julgamento Filipinas vs. China foi anunciado no dia 12 de julho de 2016, pelo qual a Corte Permanente de Arbitragem rejeitou reivindicações históricas chinesas representadas pelo “9-Dash line”, por não possuírem base legal. Desta maneira, o ganho de causa foi dado às Filipinas, e a China foi condenada⁴⁵. No mesmo dia, a China rejeitou o julgamento, declarando-o nulo. O presidente chinês Xi Jinping disse que a “soberania territorial e os direitos marítimos” chineses não serão afetados pelo julgamento⁴⁶.

Desta maneira, as ações militares mais recorrentes de 2010 a 2014 foram incidentes entre a China e as Filipinas, enquanto que a partir de

CIA/CC



Litheweb/CC

Mapa das Paracel e foto aérea das Ilhas Duncan com a construção de um novo porto.

2014 envolveram mais frequentemente os EUA e o Japão. Após este período, os exercícios de liberdade de navegação promovidos pelos EUA se tornaram mais assertivos, uma vez que os navios estadunidenses chegaram a adentrar as 12 milhas náuticas de mar soberano (não reconhecidas pela ONU) de estruturas emersas construídas pela China na região. Isto demonstra que as disputas na região se tornam menos difusas e mais assertivas, o que torna o Mar do Sul da China ainda mais instável.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A assertividade chinesa vem aumentando nos últimos anos, tendo destaque os anos de 2016 e 2017. A presença dos EUA para tratar dos assuntos no Mar do Sul da China também aumentou, o que pode ser exemplificado pela

promoção de exercícios de liberdade de navegação em águas disputadas.

O Mar do Sul da China se militarizou ao longo do século XXI, tendo ações militares mais constantes a partir de 2010. A China promete não poupar recursos para defender seus territórios nas ilhas Spratly e Paracel caso os EUA continuem seus exercícios de liberdade de navegação em áreas que o governo chinês considera soberanas. Os Estados Unidos, por sua vez, utilizam seus exercícios na região como uma maneira de se manterem presentes, empregando sua marinha como maneira de impedir que a China torne ações violentas. Estas ações, embora tragam segurança imediata aos países envolvidos nas disputas, acaba por adicionar mais atores, cada um com seus respectivos interesses, à uma região já altamente militarizada.

¹ Graduado em Relações Internacionais – Unesp (Marília-SP). Membro do Grupo de Estudos e Pesquisa sobre Conflitos Internacionais (GEPICI). Doutorando em Global Studies pela Universidade de Massachusetts – Lowell, EUA. Texto parte de pesquisa com financiamento da FAPESP - Processo 2017/23629-2

² ONU. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm>.

³ CRONIN, Patrick. “Cooperation from Strength: The United States, China and the South China Sea” Center for a New American Security. Janeiro, 2012

⁴ GARNIER, Laurent. Les îles Spratley et Paracels. *Centre D'Études Supérieures de la Marine*. Set 2012. pp. 1-12. Disponível em: <http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/Cargo/2012/CARGO2012-3_Iles-Spratley-Paracels.pdf>. Acesso em 04 maio 2017.

⁵ NUDELMAN, Mike; ROSEN, Armin; KELLEY, Michael. “This Map Shows Why The South China Sea Could Lead To The Next World War”. *Business Insider*, 10 jul 2014. Disponível em: <<http://www.businessinsider.com/the-south-china-sea-graphic-2014-7>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

⁶ PEDROZO, Raul. China versus Vietnam: An Analysis of the Competing Claims in the South China Sea. *Center for Naval Analysis (CNA)*, Washington, v. 0, n.

- 0, p.1-142, ago. 2014. Disponível em: <https://www.cna.org/cna_files/pdf/iop-2014-u-008433.pdf>. Acesso em: 03 set. 2017.
- ⁷ GONDENZIEL, Jill. International Law is the Real Threat to China's South China Sea Claims. *The Diplomat Online*, 03 nov. 2015. Disponível em <<http://thediplomat.com/2015/11/international-law-is-the-real-threat-to-chinas-south-china-sea-claims/>>. Acesso em: 02 set. 2017.
- ⁸ EIA. South China Sea. *Eia Beta*. Washington. 07 fev. 2013. Disponível em: <<https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=SCS>>. Acesso em: 09 fev. 2018.
- ⁹ DAISS, Tim (Org.). Why The South China Sea Has More Oil Than You Think. *Forbes*. New York, p. 1-3. 22 maio 2016. Disponível em: <<https://www.forbes.com/sites/timdai/2016/05/22/why-the-south-china-sea-has-more-oil-than-you-think/#1bd08cfd8f>>. Acesso em: 09 fev. 2018.
- ¹⁰ EIA, 2013, op cit.
- ¹¹ PENG, Seng Li; TAN, Florence. Southeast Asia crude imports to more than double by 2040: IEA. *Reuters*. London, p. 1-1. 26 out. 2017. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-asia-oil/southeast-asia-crude-imports-to-more-than-double-by-2040-iea-idUSKBN1CV0KP>>. Acesso em: 09 fev. 2018.
- ¹² GUNGWU, Wang. *The Nanhai Trade: The Early History of Chinese Trade in the South China Sea*. Singapore: Times Academic Press, 1998.
- ¹³ MURFETT, Malcolm H. et al. *Between Two Oceans: A Military History of Singapore from the First Settlement to Final British Withdrawal*. Singapura: Times Academic Press, 1999. 398 p.
- ¹⁴ 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.
- ¹⁵ Idem.
- ¹⁶ TAIPEI TIMES. *China defends shooting of Vietnamese*. 2005. Disponível em: <<http://www.taipetimes.com/News/world/archives/2005/01/16/2003219623>>. Acesso em: 1 fev. 2018.
- ¹⁷ CNN. *Pentagon says Chinese vessels harassed U.S. ship*. 2009. Disponível em: <<http://edition.cnn.com/2009/POLITICS/03/09/us.navy.china/index.html>>. Acesso em: 06 jan. 2018.
- ¹⁸ JAMANDRE, Tessa. *China fired at Filipino fishermen in Jackson atoll*. 2011. Disponível em: <<https://news.abs-cbn.com/-depth/06/02/11/china-fired-filipino-fishermen-jackson-atoll>>. Acesso em: 10 set. 2018.
- ¹⁹ BBC. *Vietnam accuses China in seas dispute*. 2011a. Disponível em: <<https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-13592508>>. Acesso em: 10 set. 2018.
- ²⁰ BBC. *China accuses Vietnam in South China Sea row*. 2011b. Disponível em: <<https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-13723443>>. Acesso em: 1 jan. 2018.
- ²¹ CNN. *China, Philippines locked in naval standoff*. 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.
- ²² WHALEY, Floyd. *U.S.-Philippine War Games Start Amid China Standoff*. 2012. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2012/04/17/world/asia/amid-standoff-with-china-philippines-holds-war-games-with-us.html>>. Acesso em: 10 fev. 2018.
- ²³ GRAMMATICAS, Damian. *China bangs the war drum over South China Sea*. 2012. Disponível em: <<https://www.bbc.com/news/world-asia-china-18016901>>. Acesso em: 20 jul. 2018.
- ²⁴ JAKARTA POST. *China to enforce fishing ban in disputed waters*. 2012. Disponível em: <<https://web.archive.org/web/20120517014221/http://www.thejakartapost.com/news/2012/05/14/china-enforce-fishing-ban-disputed-waters.html>>. Acesso em: 10 set. 2018.
- ²⁵ KRISHNAN, Ananth. *In South China Sea, a surprise Chinese escort for Indian ships*. 2012. Disponível em: <<https://www.thehindu.com/news/national/In-South-China-Sea-a-surprise-Chinese-escort-for-Indian-ships/article12858744.ece?homepage=true>>. Acesso em: 08 mar. 2018.
- ²⁶ PERLEZ, Jane. *China gets tough as Vietnam claims disputed islands*. 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.
- ²⁷ AFP NEWS. *Stranded naval frigate refloated: Chinese embassy*. 2012. Disponível em: <<https://sg.news.yahoo.com/chinese-frigate-aground-shoal-says-manila-115506463.html>>. Acesso em: 20 jul. 2018.
- ²⁸ REUTERS. *China to formally garrison disputed South China Sea*. 2012. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-china-sea/china-to-formally-garrison-disputed-south-china-sea-idUSBRE86L08B20120722>>. Acesso em: 10 set. 2018.
- ²⁹ BLOOMBERG NEWS. *Vietnam Demands Taiwan Cancel Spratly Island Live Fire Drill*. 2012. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2012-08-23/vietnam-demands-taiwan-cancel-spratly-island-live-fire-drill>>. Acesso em: 10 set. 2018.
- ³⁰ UBAC, Michael Lim. *It's official: Aquino signs order on West Philippine Sea*. 2012. Disponível em: <<https://globalnation.inquirer.net/50012/its-official-aquino-signs-order-on-west-philippine-sea>>. Acesso em: 10 set. 2018.
- ³¹ MANGOSING, Frances. *DND confirms report on expulsion of PH vessels by Chinese ships*. 2014. Disponível em: <<https://globalnation.inquirer.net/100159/dnd-confirms-report-on-expulsion-of-ph-vessels-by-chinese-ships>>. Acesso em: 10 set. 2018.
- ³² BBC. *Vietnam protesters attack China over sea dispute*. 2014. Disponível em: <<https://www.bbc.com/news/world-asia-27362939>>. Acesso em: 10 fev. 2018.
- ³³ CAPACCIO, Tony; KEANE, Angela Greiling. *Chinese Jet Barrel-Rolls Over U.S. Plane Bringing Protest*. 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.
- ³⁴ SANGER, David E.; GLADSTONE, Rick. *Piling Sand in a Disputed Sea, China Literally Gains Ground*. 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.
- ³⁵ PANDA, Ankit. *After Months of Waiting, US Finally Begins Freedom of Navigation Patrols Near China's Man-Made Islands*. 2015. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2015/10/after-months-of-waiting-us-finally-begins-freedom-of-navigation-patrols-near-chinas-man-made-islands/>>. Acesso em: 10 set. 2018.
- ³⁶ PANDA, Ankit. *Vietnam Protests as China Lands Civilian Aircraft on Newly Constructed Spratly Airstrip*. 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.
- ³⁷ LEE, Victor Robert. *Satellite Images: China Manufactures Land at New Sites in the Parcel Islands*. 2016. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2016/02/satellite-images-china-manufactures-land-at-new-sites-in-the-parcel-islands/>>. Acesso em: 10 set. 2018.
- ³⁸ PANDA, Ankit. *Japan's Foreign Minister Cancels Plans to Visit China*. 2016. Disponível em: <<https://thediplomat.com/2016/02/japans-foreign-minister-cancels-plans-to-visit-china/>>. Acesso em: 8 set. 2018.
- ³⁹ MANGOSING, Frances. *US warplanes in Clark conduct fly ops on Scarborough Shoal*. 2016. Disponível em: <<https://globalnation.inquirer.net/138846/us-warplanes-in-clark-conduct-fly-ops-in-scarborough-shoal>>. Acesso em: 09 ago. 2018.
- ⁴⁰ PHILSTAR. *South China Sea watch: China starts drills, showcases isles*. 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.

⁴¹ MARTINA, Michael; TORODE, Greg; BLANCHARD, Ben. *China scrambles fighters as U.S. sails warship near Chinese-claimed reef*. 2016. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-southchinasea-usa-china-idUSKCN0Y10DM>>. Acesso em: 10 set. 2018.

⁴² RAJAGOPALAN, Megha. *China plans base station for rescue operations in South China Sea*. 2016. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-southchinasea-china/china-plans-base-station-for-rescue-operations-in-south-china-sea-idUSKCN0YE0BL>>. Acesso em: 19 set. 2018.

⁴³ LENDON, Bred. CNN. *Photos show how close Chinese warship came to colliding with US destroyer*. 2018. Disponível em: <<https://edition.cnn.com/2018/10/02/politics/us-china-destroyers-confrontation-south-china-sea-intl/index.html?no-st=1539116841>>. Acesso em: 10 out. 2018.

⁴⁴ STARR, Barbara. CNN. *US Navy proposing major show of force to warn China*. 2018. Disponível em: <<https://edition.cnn.com/2018/10/03/politics/us-navy-show-of-force-china/index.html>>. Acesso em: 10 out. 2018.

⁴⁵ CORTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. *The South China Sea Arbitration*: Press Released. 2016. Disponível em: <<https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>>. Acesso em 10 ago 2018.

⁴⁶ PHILLIPS, Tom; HOLMES, Oliver; BOWCOTT, Owen. The Guardian. *Beijing rejects tribunal's ruling in South China Sea case*. 2016. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2016/jul/12/philippines-wins-south-china-sea-case-against-china>>. Acesso em: 10 out. 2018.



Observatório de Conflitos Internacionais

Série *Conflitos Internacionais* é editada pelo Observatório de Conflitos Internacionais da Faculdade de Filosofia e Ciências (FFC) da Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho (UNESP) - Campus de Marília – SP

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas nesse material são de responsabilidade do autor e não necessariamente refletem as visões do OCI ou da UNESP.

Editor: Prof. Dr. Sérgio L. C. Aguilar
Layout: Paula Schwambach Moizes
ISSN: 2359-5809
Comentários para: oci@marilia.unesp.br
Disponível em: www.marilia.unesp.br/#oci

Série *Conflitos Internacionais* mais recentes:

- A Somália e o Al Shabaab V. 3, n. 6
- A questão Curda V. 4, n. 1
- O Atual Conflito no Sudão do Sul V. 4, n. 2
- O conflito na Costa do Marfim e as missões de paz da ONU V. 4, n. 3
- Afeganistão: a continuidade do grande jogo V. 4, n. 4
- Mali: a operação de paz da ONU e a situação de segurança no país V. 5, n. 2
- O conflituoso Cinturão do Sahel V. 5, n. 3
- Ucrânia: conflito como herança da “cortina de ferro” na Rússia contemporânea V. 5, n. 4
- A limpeza étnica em Mianmar e o êxodo do povo *Rohingya* V. 5, n. 5
- Abuso e exploração sexual nas operações de paz da ONU V. 5, n. 6