

A China no Atlântico Sul: uma questão de segurança

China in the South Atlantic: a matter of security

Paulo Afonso B. Duarte*

Universidade Lusófona,
Universidade do Minho,
duartebrardo@gmail.com
ORCID: 0000-0003-1675-2840

RESUMO

Embora seja um ator relativamente tardio no Atlântico Sul, a China tem vindo a envolver-se cada vez mais nas dinâmicas da região em virtude dos seus compromissos económicos, das suas necessidades logísticas e da perceção da existência de ameaças à segurança dos seus investimentos e diáspora. Por conseguinte, este artigo argumenta que num contexto em que a geoeconomia é inseparável da geopolítica, o Atlântico Sul, embora remoto para a China, tem vindo a assumir uma crescente relevância nas operações que a *People's Liberation Army Navy* (PLAN) tem conduzido, desde 2014, na região. Como procuraremos demonstrar, o papel que o Atlântico Sul assume no quadro da estratégia marítima chinesa não é qualitativamente diferente daquele que o Índico e o Pacífico desempenham. Ao invés, a diferença reside sobretudo na intensidade, já que em virtude da geografia o Atlântico Sul é um mar distante, o que faz dele menos urgente que o Pacífico onde a assertividade chinesa é elevada. Todavia, embora distante, o Atlântico Sul tende a permitir, a médio e/ou longo prazo, à PLAN aliviar a pressão exercida pelos EUA nas águas costeiras da China.

PALAVRAS-CHAVE

China, Atlântico Sul, Rota da Seda Marítima do Século XXI, Geopolítica.

ABSTRACT

Although a relatively late actor in the South Atlantic, China has become increasingly involved in the dynamics of the region due to its economic commitments, logistical needs and perceived threats to the security of its investments and diaspora. This article therefore argues that in a context where geo-economics is inseparable from geopolitics, the South Atlantic, although remote for China, has become increasingly important in the operations that the People's Liberation Army Navy (PLAN) has been conducting in the region since 2014. As we aim to demonstrate, the role that the South Atlantic plays in China's maritime strategy is not qualitatively different from that played by the Indian Ocean and the Pacific. On the contrary, the difference lies mainly in its intensity, since by virtue of its geography the South Atlantic is a distant sea, which makes it less urgent than the Pacific where Chinese assertiveness is high. However, although distant, the South Atlantic tends to allow the PLAN, in the medium and/or long term, to alleviate the pressure exerted by the US on China's coastal waters.

KEYWORDS

China, South Atlantic, 21st Century Maritime Silk Road, Geopolitics.

* Professor Auxiliar na Universidade Lusófona (Porto) e Professor Auxiliar Convidado na Universidade do Minho (Braga), Portugal. Membro integrado do CEAD. É doutorado em Ciência Política pela Universidade Católica de Lovaina (Bélgica). É subdiretor do mestrado em Relações Internacionais da Universidade Lusófona e comentador residente semanal do programa Observatório Internacional na televisão moçambicana (Soico-TV). É especialista na Iniciativa "Belt and Road" da China e editor principal do *Palgrave Handbook of Globalization with Chinese Characteristics* (2023). E-mail: duartebrardo@gmail.com.

Introdução

A literatura tem vindo a florescer no que diz respeito à importância dos mares, nomeadamente quando se trata de assegurar um acesso ininterrupto a fontes de energia, à projeção de poder no oceano, bem como à luta contra a pirataria (Zhou & Seibel, 2015; Levaggi, 2023). Neste sentido, a Rota da Seda Marítima do Século XXI, enquanto componente marítima da chamada Faixa e Rota Chinesa (FRC), afigura-se primordial na proteção das linhas marítimas de comunicação (Zhao, 2020). Por sua vez, enquanto a literatura tem procurado destacar a presença e a postura assertiva da Marinha do Exército de Libertação Popular (do inglês PLAN¹) nos oceanos Pacífico e Índico (Schreer, 2019; Xue, 2020), o Ártico e as oportunidades que este oferece para uma Rota da Seda Polar chinesa, têm vindo a captar uma atenção académica recente, pese embora crescente (Blaxekjær *et al.*, 2018; Tillman *et al.*, 2018). No entanto, de entre os oceanos onde os investimentos económicos, logísticos e militares chineses são dignos de nota, o Atlântico tem sido uma exceção, como testemunha a escassa literatura que o aborda (Martinson, 2019; Ferreira-Pereira e Duarte, 2023).

Partindo da referida lacuna na literatura, este artigo centrar-se-á no Atlântico Sul, a fim de investigar a relevância geoestratégica desta região para a China. Defendemos que num contexto de crescente interdependência e escassez de recursos, o tradicional desinteresse da NATO pelo Atlântico Sul tem permitido à China beneficiar de um vazio geopolítico na região, que teve início em 2014, quando a PLAN fez os seus primeiros exercícios em águas do Atlântico Sul. Desde então, e apesar da sua distância geográfica de Pequim, o Atlântico Sul emergiu como uma extensão estratégica da assertividade marítima da China nas suas águas circundantes. De facto, inspirados na visão de Martinson (2019), defendemos que o Atlântico Sul poderá proporcionar a Pequim uma estratégia complementar – mais ativa face à postura reativa demonstrada pela China perante a pressão dos Estados Unidos da América (EUA) no Mar do Sul da China – que acabará por obrigar a Marinha dos EUA a libertar alguma pressão no Indo-Pacífico para conter os avanços graduais da PLAN no Atlântico Sul. Este ponto de vista é, por sua vez, corroborado por Ferreira-Pereira e Duarte (2023), segundo os quais o Atlântico Sul é suscetível de constituir um laboratório para os esforços da PLAN desenvolver as capacidades de defesa costeira da China. Além disso, ao envolver-se mais

¹ Do inglês *People's Liberation Army Navy*.

ativamente no Atlântico Sul, a PLAN está a alargar a sua esfera de operações – em vez de se limitar a uma marinha costeira – o que constitui um passo fundamental para a construção da chamada *marinha de águas azuis*². Esta observação tem um impacto considerável nos estudos de segurança que têm frequentemente negligenciado o Atlântico Sul num cálculo estratégico a longo prazo. Do mesmo modo, a literatura tradicional neste domínio tem centrado a sua atenção principalmente na geoeconomia das importações massivas de matérias-primas, descurando uma agenda geopolítica paralela, mas ainda fascinante, através da qual a China pode estar a reformular silenciosamente a arquitetura de segurança no Atlântico Sul.

A análise do tema basear-se-á em fontes primárias, entre as quais se destacam os documentos oficiais da China (por exemplo, os Livros Brancos de Defesa da China de 2013 e 2019, os 12.º e 13.º Planos Quinquenais, bem como a primeira lei antiterrorista da China de 2015). Os artigos científicos e os capítulos de livros serão utilizados como principais fontes secundárias.

Este artigo começará por explicar a evolução da perceção chinesa acerca do conceito de segurança; a flexibilização da política dogmática de não-interferência da China; e os principais princípios da estratégia naval chinesa. Este enquadramento será importante para avançar para a secção seguinte, que abordará o papel do Atlântico Sul no âmbito da Rota da Seda Marítima do Século XXI. A próxima secção coloca a ênfase na geopolítica do Atlântico Sul, mais concretamente na logística e segurança a ela associadas. A conclusão deste artigo assenta na ideia de que, apesar de as iniciativas da PLAN no Atlântico Sul serem ainda modestas, há indícios que apontam para a sua expansão a médio e longo prazo dada a crescente relevância do Atlântico Sul para a China. Tal deve-se à evolução da perceção chinesa acerca do conceito de segurança, no qual o mar se revela preponderante quer como fonte de projeção de poder, quer como garante do aprovisionamento ininterrupto de recursos.

1. A Mutação do Conceito de Segurança na Perspetiva Chinesa

A China atual é mais ousada no que diz respeito aos assuntos de segurança, como atesta a abertura da sua primeira base naval no estrangeiro (no Djibuti em 2017), ou mesmo a primeira lei antiterrorista de dezembro de 2015 que permite ao Exército de Libertação Popular operar no estrangeiro sob a autoriza o do

² Marinha capaz de operar nas águas mais distantes do oceano.

país de acolhimento para melhor proteger as vidas e os interesses chineses em situações de urgência. Da mesma forma, desde o final da década de 2000, vários Livros Brancos chineses sobre defesa têm refletido uma maior moderação face ao princípio dogmático de não-interferência acima mencionado. Os Livros Brancos da Defesa de 2013 e 2019 são alguns exemplos notáveis a este respeito. Para além disso, estes documentos oficiais têm destacado a necessidade de o Exército de Libertação Popular desenvolver *Military Operations Other Than War* (MOOTW), que incluem, por exemplo, evacuação e manutenção da paz, para além de iniciativas de contra-pirataria (Oudenaren and John, 2022).

Todos estes elementos refletem um certo entendimento nos debates de segurança da China de que, num planeta de recursos escassos, forte competição pelo poder e instabilidade (por exemplo, os Estados-párias em África já acarretaram enormes perdas económicas para a China). A China está, assim, consciente da necessidade de cooperar e de construir um planeta sustentável, ao mesmo tempo que tem vindo a adaptar e a modernizar o seu exército (a modernização mais rápida da história moderna) para fazer face aos novos desafios de segurança (Duarte, Leandro and Galán, 2023).

Curiosamente, a segurança é um conceito omnipresente e mutável na política externa chinesa, que, desde Deng Xiaoping, se tornou mais holística e abrangente para englobar novas ameaças domésticas, regionais e extra-regionais (Ghiselli, 2021). Neste processo, o conceito de segurança expandiu-se para incluir outros domínios para além das questões militares tradicionais, como a economia e a necessidade de proteger o ambiente. Por exemplo, durante a era Hu Jintao, a narrativa do *Desenvolvimento Científico* visava trazer a natureza e o ser humano para o centro do progresso, tentando assim mitigar décadas de desrespeito pelo meio-ambiente sob o pretexto de Mao de que o desenvolvimento da China não podia ficar refém de preocupações com a poluição da água, da terra e do ar (Duarte, 2017).

Embora a China pague atualmente uma pesada fatura em termos de poluição massiva, a visão, por parte de Hu Jintao, da segurança como englobando problemas graves que não se enquadram mais na visão clássica da segurança militar foi crucial. O conceito de segurança conheceu, pois, novos desenvolvimentos que visavam não só fazer face às ameaças híbridas e à interdependência gerada pela globalização, mas também ajudar o Partido Comunista Chinês (PCC) a desempenhar um papel múltiplo que envolve a gestão e manutenção da sua legitimidade

interna, da China como vizinho responsável, ator da governação global e porta-voz do Sul Global (Turcsanyi e Kachlikova, 2020).

Em virtude de um progressivo alargamento, a segurança reflete, na perspectiva chinesa, uma preocupação importante e omnipresente: as autoridades chinesas devem fazer tudo para evitar o colapso abrupto do sistema, aprendendo com a experiência da antiga União Soviética. Embora a tarefa não se revele fácil, há que reconhecer o mérito da governação do PCC que tem perdurado até hoje, jogando com sucesso nas esferas nacional e internacional, com vista a combater os desequilíbrios internos ao mesmo tempo em que procura recursos no estrangeiro para alimentar o país que, apesar de ter apenas algumas décadas de idade, é o herdeiro de uma civilização milenar. O ceticismo da China em relação a uma ordem liberal que não conseguiu resolver alguns dos maiores problemas das RI (como a existência de Estados-párias), juntamente com um sentimento de humilhação, nostalgia e sensação de estar cercada pelos EUA e seus países aliados, levou a China a forjar um novo conceito de segurança. Este assenta na tradicional abordagem bilateral, que Pequim tem privilegiado na sua política externa sempre que as questões em causa estão relacionadas com a chamada *high-politics* (de que são exemplo a soberania, as fronteiras, a questão de Taiwan), mas também numa crescente viragem para o multilateralismo (Duarte, Leandro e Galán, 2023).

O multilateralismo tem-se revelado algo eficaz para ajudar a China a contrariar o *containment* levado a cabo pelos EUA, para além de fomentar um mundo multipolar. Assim, várias instituições e *fora* têm sido gradualmente criados pela China nos últimos anos, como a Organização de Cooperação de Xangai ou o Fórum de Cooperação China-África, no âmbito dos quais o *Consenso de Pequim* é encorajado pela China como modelo alternativo à governação ocidental (Ibidem). Em alguns casos, o multilateralismo chinês adquiriu contornos de crescente sofisticação na sua tentativa de adaptação à natureza de países ou grupos de países específicos, sendo assim um multilateralismo seletivo (ou *à la carte*, ver Ferreira-Pereira e Duarte 2021), como ilustra a plataforma 16+1 (atualmente 14+1) de cooperação com alguns países europeus. Destaca-se ainda o caso do Banco Asiático de Investimento em Infraestruturas (BAII), que atesta o potencial da China na construção de novas instituições sempre que as lideradas pelo Ocidente (como o Banco Mundial) levam Pequim a acreditar que os seus interesses já não são efetivamente satisfeitos dentro do chamado sistema de *Bretton Woods*. Neste sentido, Buzan (2010) defende que a China pode ser vista como um revisionista reformista, na medida em que mantém apenas as instituições que não colocam

dificuldades às aspirações chinesas a nível mundial e constrói novas instituições, como foi o caso do BAI ao qual muitos países da UE pediram para aderir, contra o conselho e aprovação de Washington.

Outra característica da evolução da posição da China em matéria de política externa e da inerente visão chinesa em matéria de segurança consiste na mudança de perceção acerca da importância dos oceanos, reconhecendo que estes não são apenas decisivos para o comércio, mas podem também ser uma potencial fonte de ameaça. De entre os documentos oficiais que atestam a evolução da perceção chinesa sobre a relevância dos oceanos, merecem destaque os 12.º e 13.º Planos Quinquenais. De facto, o 12.º Plano Quinquenal reconhece a importância do Oceano no desenvolvimento nacional da China, encarando o país como um Estado híbrido, ou seja, um Estado que enfrenta não só ameaças com origem em terra, mas também com origem no mar. Esta visão holística e interdependente entre o mar e a terra, sublinhada no 12.º Plano Quinquenal, é, por sua vez, desenvolvida pelo 13.º Plano Quinquenal, que defende um mar livre de obstáculos.

Curiosamente, a estratégia marítima da China baseia-se nas teses do contra-almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan (1890), segundo as quais os interesses marítimos de um Estado são melhor servidos através de uma marinha de guerra imponente e suscetível de lhe possibilitar o controlo do alto mar. Com base nestes princípios inspirados em Mahan (1980) – para quem um Estado que não compreende a importância dos oceanos é uma potência sem futuro – Pequim tem investido na modernização da sua marinha de guerra, o que atesta a evolução da reflexão estratégica chinesa para uma mentalidade mais orientada para o mar. É certo que a marinha é vista pela China como uma componente crucial do poder global do país.

2. O papel do Atlântico Sul no âmbito da Rota da Seda Marítima do Século XXI

Não obstante a mudança de perceção chinesa acerca da segurança e a compreensão do oceano serem importantes para explicar a crescente presença da PLAN no Atlântico Sul, elas estariam incompletas se dissociadas da lógica da Rota da Seda Marítima do Século XXI. Esta última é parte integrante da Iniciativa Faixa e Rota Chinesa (FRC) que foi oficialmente lançada num discurso proferido pelo Presidente Xi Jinping em Astana, em setembro de 2013. Na altura, Xi Jinping

havia proposto a criação de um corredor económico terrestre estendendo-se desde a China à Europa; e um mês depois, na Indonésia, anunciou a construção de uma Rota da Seda Marítima do Século XXI (China Daily, 2013). Esta última tem vindo a materializar-se em investimentos em infraestruturas portuárias um pouco por todos os continentes, indo assim ao encontro das teses de Mahan de que "o comércio necessita de uma marinha mercante e de uma marinha de guerra para a proteger, bem como de pontos de apoio (reabastecimento e reparação) ao longo das rotas marítimas" (*apud* Struye, 2009, pp. 11-12). Para além destas considerações, o chamado *Dilema de Malaca*³ desempenha um papel significativo no âmbito da estratégia marítima e da política externa chinesa, nomeadamente ao incentivar a China a uma permanente busca de diversificação das suas fontes energéticas, bem como de modernização da sua PLAN com vista à proteção das vias marítimas de comunicação.

Embora o Atlântico Sul, nomeadamente a América Latina, não tivesse sido inicialmente percebido como uma prioridade no âmbito da estratégia marítima chinesa, a situação seria alvo de mudança. Assim, em setembro de 2017, o Ministro dos Negócios Estrangeiros, Wang Yi, declarou que "a América Latina [era] a extensão natural da Rota da Seda Marítima do Século XXI, e [que] a Iniciativa da Faixa e a Rota [se] tornou uma nova oportunidade para a atual cooperação China – América Latina" (Ministry of Foreign Affairs of PRC, 2017, 1). Apesar da importância comercial dos EUA na/para a região, a China tem procurado tirar proveito do desinteresse de Washington – devido à falta de progresso na sequência da declaração de 2008 de os EUA pretenderem reativar a sua 4.^a Frota no Atlântico Sul – para aí se irem afirmando ao nível geopolítico.

Para além do papel da Rota da Seda Marítima do Século XXI, as iniciativas da China no Atlântico Sul podem também ser explicadas pela chamada *Going Out Policy*, que remonta a 1999, cujos objetivos visavam contribuir para diversificar os investimentos chineses e as fontes de energia no estrangeiro. A posição chinesa em relação às costas africanas e latino-americanas do Atlântico Sul é semelhante. De facto, em troca do acesso a recursos naturais e a novos mercados, a China oferece aos Estados locais um modelo de desenvolvimento alternativo ao do *Con-*

³ A expressão *Dilema de Malaca* refere-se à preocupação dos líderes políticos chineses com a possibilidade de um bloqueio marítimo no Estreito de Malaca. Embora esse receio nunca se tenha concretizado até à data, ele exerce, contudo, uma influência considerável nos esforços levados a cabo pela China para proteger as vias marítimas de comunicação, diversificando simultaneamente as suas fontes de energia no estrangeiro (Warsaw Institute, 2021).

senso de Washington. Por sua vez, os Estados locais estão totalmente empenhados na defesa da *Política de Uma Só China*. No entanto, o *modus operandi* chinês tem gerado, muitas vezes, críticas em ambas as margens do Atlântico, como a falta de transparência subjacente aos contratos predominantemente atribuídos a empresas chinesas sem concurso público; a armadilha da dívida associada ao financiamento chinês; ou o facto de os contratos assinados exigirem que a mão-de-obra chinesa seja geralmente maior do que a do Estado anfitrião (Grieger, 2019).

Tanto em África como na América Latina, os investimentos massivos da China ao longo dos anos contribuíram para colocar a geoeconomia em primeiro lugar. Em geral, as exportações chinesas para África e para a América Latina consistem em produtos acabados. Por sua vez, as importações chinesas incluem principalmente matérias-primas, como cobre, soja, ferro e petróleo (Global Development Policy Center, 2020). Para além do Peru, do Chile e do Uruguai, o Brasil figura na lista dos exportadores latino-americanos mais importantes para a China. As relações sino-brasileiras são dignas de nota pelo facto de a sua parceria estratégica de longa data ter sido atualizada para "parceria estratégica para todas as circunstâncias", que é vista por Pequim como uma forma superior de cooperação entre Estados, mesmo acima da parceria estratégica oficial (Ferreira-Pereira e Duarte, 2023).

Os investimentos chineses na América Latina ganharam um novo impulso com o alargamento da FRC à região em 2017, uma vez que Pequim reconheceu que não fazia sentido deixar a América Latina fora do âmbito geográfico da Iniciativa. Se, por um lado, tal revela uma vontade extraordinária de recuperar o atraso em relação ao comércio dos EUA com a região, por outro, os memorandos de cooperação da FRC assinados até à data entre a China e os países latino-americanos são suscetíveis de erodir a hegemonia dos EUA nesta região (Ferreira-Pereira e Duarte, 2023). A este respeito, sublinhe-se o facto de a eficácia da diplomacia económica da China ter contribuído para que o Panamá deixasse de reconhecer Taiwan para, a partir de 13 de junho de 2017, aderir ao *Princípio de uma Só China*, tornando-se o primeiro país da região a assinar um acordo de cooperação no âmbito da FRC (Ferreira-Pereira e Duarte, 2023).

3. Para além da geoeconomia: a dimensão da segurança

Os desenvolvimentos analisados na secção anterior não concernem apenas a economia, mas cada vez mais o domínio da geopolítica. Curiosamente, o fim

dos laços oficiais do Panamá com Taiwan, a que acima aludimos, também contribuiu para fazer desvanecer a ambição controversa e altamente dispendiosa de construir de raiz o chamado Canal da Nicarágua. Apesar de a paternidade do projeto ser, com frequência, associada à iniciativa privada de Wang Jing, um multimilionário chinês, eram fortes as suspeitas de que o custo estimado de 50 mil milhões de dólares do dito Canal da Nicarágua servisse para camuflar, na realidade, a ambição do Partido Comunista Chinês de construir uma via navegável paralela ao Canal do Panamá, controlado pelos EUA. (Duarte, 2017). Além disso, os nove anos de obras de alargamento do Canal do Panamá, que começaram em 2007 e terminaram em junho de 2016 (com um custo de 5,4 mil milhões de dólares), permitem atualmente a passagem de navios transportando até 14 000 contentores, quando antes estavam limitados a um máximo de 4 400 contentores (Duarte, 2017). Por esta razão, há quem defenda que dificilmente haverá procura suficiente para provocar a saturação do Canal do Panamá, e muito menos para justificar a construção do Canal da Nicarágua. Tratar-se-ia, pois, de um projeto redundante, logístico e financeiramente complexo, que, além disso, atravessaria o maior lago da América Latina, um ecossistema protegido e de atividade sísmica (Duarte, 2017). Tendo em conta todos estes fatores, não se afigura surpreendente que a China prefira reforçar os seus laços geoeconómicos e geopolíticos com o Panamá, beneficiando ao mesmo tempo das vantagens de uma via navegável recentemente alvo de obras de expansão (o Canal do Panamá), e que não foi paga pela China.

De acordo com a lógica holística da FRC, a geopolítica marítima é importante e inseparável dos corredores terrestres. É por isso que na América do Sul a China tem tentado impulsionar a construção de uma linha ferroviária de 3750 km entre Porto Santo, no Brasil, e o Porto de Ilo, no Peru. Este projeto não só seria suscetível de desenvolver as infraestruturas locais e "tornar-se uma importante área de interesse para vários países latino-americanos, que parecem ansiosos por encontrar novas oportunidades de comércio e aproveitar a onda de tensões comerciais entre a China e os EUA" (Berti 2020, para.1), como também se enquadraria nas aspirações chinesas de ligar o Oceano Pacífico ao Oceano Atlântico através de uma linha ferroviária ininterrupta. No entanto, várias preocupações ambientais, bem como questões relacionadas com a viabilidade da iniciativa, podem ter contribuído para travar o projeto, apesar das alegações chinesas de que este é tecnicamente viável (Duarte, Leandro e Galán, 2023)

Embora o caminho de ferro bi-oceânico da América Latina e o canal da Nicarágua não se tenham concretizado até à data, as iniciativas logísticas chinesas em África conheceram, porém, um desfecho (mais) positivo. Foi o caso da primeira linha ferroviária transfronteiriça totalmente eletrificada de África que, desde outubro de 2016, liga a capital da Etiópia, Adis Abeba, ao porto de Djibuti, no Mar Vermelho. O projeto de 3,4 mil milhões de dólares foi financiado em 70% pelo Exim Bank da China e construído pelo China Railway Group e pela China Civil Engineering Construction. Tem uma extensão de mais de 750 km e permite que os comboios viajem a 120 km/h, reduzindo assim o tempo de viagem de três dias por estrada para cerca de 12 horas. Outro projeto revolucionário em que a geoeconomia e a geopolítica se entrelaçam é o caminho de ferro Lobito-Dar es Salaam, que deverá ligar o porto angolano do Lobito ao porto tanzaniano de Dar es Salaam, através da Zâmbia (BBC, 2010). Mas, enquanto na América do Sul o projeto que visa ligar o Oceano Pacífico ao Oceano Atlântico por via-férrea está parado como vimos acima, aqui a obra prossegue de forma a proporcionar uma via transcontinental mais célere e alternativa face à morosidade do frete marítimo entre os oceanos Atlântico e Índico. Além de facilitar a importação de matérias-primas chinesas, o caminho de ferro tem também como objetivo fomentar o comércio intra-africano entre os países de trânsito, bem como o turismo (Xinhua, 2020).

Embora as linhas férreas sejam instrumentos complementares ao serviço de uma grande estratégia nacional, seria redutor entender os interesses geoestratégicos chineses no Atlântico Sul como uma mera busca de conectividade transcontinental, por muito que a China se esforce em manter um acesso ininterrupto a linhas de aprovisionamento. Em vez disso, os movimentos geoestratégicos da China no Atlântico Sul são mais profundos, na medida em que a PLAN só recentemente (principalmente desde 2014) começou a ter uma presença mais ativa no Atlântico Sul (de que são exemplo escalas portuárias e exercícios marítimos) em comparação com a sua postura mais ativa noutros oceanos. Entre os motivos que explicam esse dinamismo, a busca de segurança é fundamental. É certo que as perdas económicas do Sudão, da Líbia e da Venezuela para a China contribuíram para chamar a atenção de Pequim face à necessidade de proteger melhor os interesses económicos e estratégicos nacionais nas costas africanas e latino-americanas do Atlântico. A pirataria no Golfo da Guiné, os raptos e os assassinatos cometidos contra a diáspora chinesa fizeram com que Pequim tenha vindo a distanciar-se gradualmente do seu velho princípio da não-interferência, como refletem os vários Livros Brancos chineses sobre defesa produzidos desde o final

da década de 2000. É o caso da Estratégia Militar da China de 2015, bem como dos Livros Brancos da Defesa de 2013 e 2019, que sublinham a necessidade de a PLAN se envolver em MOOTW, incluindo, por exemplo, evacuação, manutenção da paz e contra-pirataria (Ferreira-Pereira e Duarte, 2023).

No que respeita ao Atlântico Sul, refira-se que, em 2014, a PLAN realizou os seus primeiros exercícios conjuntos com a marinha da Tanzânia e, no primeiro semestre de 2018, com os Camarões, Gabão, Gana e Nigéria (Ferreira-Pereira e Duarte, 2023). Por sua vez, em novembro de 2019, a China realizou um primeiro exercício naval conjunto com dois parceiros dos BRICS, a Rússia e a África do Sul (com o nome de código MOSI), ao largo da cidade do Cabo (Ferreira-Pereira e Duarte 2023). Nem sempre é fácil distinguir um projeto civil de um projeto militar nos cálculos marítimos da China. Assim, o porto de águas profundas planeado em São Tomé e Príncipe, que a China espera vir a converter num centro regional de transbordo para uso civil, poderia ao mesmo tempo fornecer à PLAN uma instalação no Golfo da Guiné, no qual a China tem investido massivamente na aquisição de matérias-primas (Foreign Policy, 2022).

Quanto à América do Sul, a posição da PLAN também evoluiu de uma abordagem tradicionalmente passiva para o de uma potência naval proativa emergente no Atlântico Sul. Tal é visível, entre outros aspetos, no interesse da China em construir em Ushuaia (Tierra del Fuego) o Polo Logístico Antártico, a fim de apoiar as expedições chinesas ao Polo Sul (Luque, 2019). Ao mesmo tempo, este polo é suscetível de proporcionar à PLAN um ponto de apoio logístico na convergência entre os oceanos Pacífico e Atlântico, bem como uma posição geoestratégica no Estreito de Magalhães, a caminho da Antártida (Ferreira-Pereira e Duarte, 2023). Se tal se concretizar, não será a primeira vez que a Argentina autoriza a presença militar da China na margem ocidental do Oceano Atlântico, se nos lembrarmos do precedente aberto pela Estação Espacial da China (concluída em 2016) em Neuquen, na Patagónia (Ferreira-Pereira e Duarte, 2023).

A diáspora chinesa que vive nas costas africanas e latino-americanas do Atlântico, objeto de várias formas de violência, tem suscitado a preocupação de Pequim quanto à necessidade de proteger os cidadãos, os investimentos e as infraestruturas chinesas na região. A este respeito, a missão de salvamento sem precedentes que a PLAN levou a cabo na Líbia, em 2011 (Xinhua, 2021), foi particularmente importante para consciencializar os responsáveis chineses sobre a necessidade de uma célere resposta, por parte da PLAN, face a outros potenciais focos de instabilidade no Atlântico. Djibuti, que serve desde 2017 como a primeira

base naval da China no estrangeiro, representa certamente um passo notável nos cálculos navais e assertividade da China, embora esteja demasiado distante do Atlântico Sul. A título ilustrativo, a PLAN levaria mais de 13 dias para navegar de Djibuti para a Nigéria (Martinson, 2019), onde o Boko Haram constitui uma séria ameaça aos investimentos e trabalhadores chineses. Tal atraso na ajuda – com consequências negativas importantes não só no estrangeiro, mas também para a própria reputação do PCC dentro da China – poderia ser evitado se a PLAN se tornasse um ator naval residente no Atlântico, em vez de depender exclusivamente da logística de portos amigos, como a Cidade do Cabo, para realizar as suas operações (Martinson 2019; Ferreira-Pereira e Duarte 2023). Seguindo este raciocínio, a questão não é *se*, mas sim *quando* e *onde* é que a China vai inaugurar a sua primeira base naval atlântica. Até à data, a Namíbia e a Guiné Equatorial parecem ser dois possíveis candidatos.

No que diz respeito à Namíbia, a localização geoestratégica do porto de Walvis Bay, a caminho de África, da Europa e da América, proporcionaria à PLAN uma base naval nas imediações de importantes polos da Rota da Seda Marítima do Século XXI no Atlântico Sul. Mais precisamente, o porto da Namíbia permitiria à PLAN "patrulhar o Cabo da Boa Esperança, crítico em África, e o Cabo Horn, na América do Sul" (The Diplomat, 2015, para.1). Além disso, como admitiu o embaixador chinês na Namíbia, Zhang Yiming, durante um evento oficial em fevereiro de 2018, Walvis Bay "tornar-se-á a pérola mais brilhante da costa atlântica do sudoeste de África" (The State Council Information Office of the PRC, 2018, para.1). Ora, de acordo com Ferreira-Pereira e Duarte (2023, p. 712), esta afirmação é relevante por duas razões. Não só ela reconhece claramente que "a Namíbia, com quem a China partilha uma relação militar especial que remonta ao apoio chinês à guerra de independência da Namíbia contra a África do Sul, tem o potencial de desempenhar um papel crucial na MOOTW atlântica chinesa, como também contém uma referência implícita ao Colar de Pérolas⁴ da China no Oceano Índico, no qual Djibuti (a primeira base naval chinesa no estrangeiro) tem desempenhado um papel crítico".

Outro candidato potencial para acolher uma base naval chinesa no Oceano Atlântico é a Guiné Equatorial, um país que encontrou na China um parceiro económico e de segurança notável, num contexto de declínio das relações diplomáti-

⁴ A expressão refere-se à existência de um conjunto de portos localizados ao longo do Oceano Índico, que permitem à PLAN reabastecer-se, bem como projetar poder no mar, enquanto tenta gradualmente operar em águas mais distantes.

cas com o Ocidente (Philips, 2021). A China, que cultiva uma relação com a Guiné Equatorial desde há cinco décadas, tem vindo a investir em estradas e centrais hidroelétricas no país. O porto de águas profundas de Bata, localizado na maior cidade da Guiné Equatorial, foi inaugurado em 2019 após anos de modernização que se seguiram ao acordo de 2 mil milhões de dólares assinado entre o China Exim Bank e o governo da Guiné Equatorial em 2006 (Global Security, 2022). De entre os principais trunfos que permitiriam ao porto de Bata “projetar uma frota naval [chinesa] no Atlântico Sul com a capacidade de reabastecimento no Golfo da Guiné”, Mantelet sublinha “[a sua boa] ligação ao resto da África Central com auto-estradas que o ligam ao Gabão”, além de estar situado “perto de uma instalação petrolífera, de um estaleiro intermodal e de uma grande área de armazém que o torna eficaz para o reabastecimento” (2022, 2).

Conclusão

A consolidação dos interesses geopolíticos da China no Atlântico Sul é um processo gradual. Uma das principais conclusões deste artigo aponta para a existência de uma fascinante agenda geopolítica através da qual a China tem vindo a reformular silenciosamente a arquitetura de segurança no Atlântico Sul, tirando partido de um vazio estratégico deixado pelo desinteresse dos EUA e da NATO na região. É interessante notar que, enquanto a maior parte da literatura se centra nas importações massivas de matérias-primas por parte da China, Pequim tem vindo a distanciar-se paulatinamente da sua política de não-interferência bem como do seu perfil discreto para adotar gradualmente uma postura mais realista e pragmática no Atlântico Sul, que engloba a busca de residência. Esta procura resume, assim, o instinto de sobrevivência e de projeção de poder que é inerente a qualquer Estado. A China não é diferente, embora o procure fazer de forma silenciosa e gradual, ao seu ritmo e enquadrada numa narrativa *win-win*, quando afinal o realismo prevalece. Afinal, a construção de uma marinha de águas azuis para garantir a proteção da sua diáspora e dos seus investimentos só pode ser conseguida com mais assertividade do que altruísmo.

Dito isto, a questão não deve ser se a China abrirá uma segunda ou terceira base(s) naval(ais) semelhante(s) ao precedente demonstrado pelo Djibuti em 2017, mas quando e onde exatamente será(ão). Dos possíveis candidatos, a Guiné Equatorial possui uma localização estratégica, uma vez que o Golfo da Guiné é rico em petróleo e gás, apesar de ser bastante inseguro. Consciente disso, como vimos,

Pequim está a investir massivamente não só em matérias-primas, mas também na logística para dotar a PLAN dos meios necessários para realizar operações cada vez mais sofisticadas no longínquo Atlântico Sul. Aqui reside, portanto, a nossa segunda grande constatação que está estritamente ligada a uma terceira conclusão relevante. A estratégia naval da China no Atlântico Sul não é qualitativamente diferente da que a China segue noutros oceanos, como o Índico ou o Pacífico. A grande diferença é sobretudo quantitativa.

Por outras palavras, no Atlântico Sul, a China mantém a mesma intenção de proteger as linhas de comunicação marítimas, assegurar o acesso ininterrupto aos recursos e diversificar as fontes de aprovisionamento e os mercados. Não se trata de algo qualitativamente diferente da estratégia seguida pela China, por exemplo, no Oceano Índico, onde empresas chinesas estão ativamente envolvidas na aquisição, gestão e/ou controlo de ativos portuários. A diferença está, portanto, no grau/intensidade. O Atlântico Sul é, devido à sua geografia, um mar distante, o que o torna menos urgente, comparativamente ao Pacífico, onde o grau de assertividade marítima da China é elevado. Isso não impede, no entanto, que o Atlântico mereça uma maior atenção por parte da China no futuro. Mas esta é uma perspetiva de longo – e não de curto ou médio – prazo, que resulta de desenvolvimentos associados ao aumento do tráfego marítimo, bem como de imperativos económicos (segurança alimentar e energética, entre outros). Por todas estas razões, e num contexto em que a geoeconomia anda cada vez mais de mãos dadas com a geopolítica, o Atlântico Sul não deve ser considerado como águas proibidas, mas sim como as águas que faltam nas tentativas de a marinha de guerra chinesa diminuir o *gap* tecnológico e militar que a separa da marinha de guerra americana, permitindo ao mesmo tempo à PLAN aliviar a pressão dos EUA nas águas costeiras da China.

Referências bibliográficas

- BBC News. 2010. "Angola's railways back on track". Retrieved from <https://www.bbc.com/news/world-africa-11295533>
- Blaxekjær, L., Lanteigne, M., & Shi, M. (2018). "The Polar Silk Road & the West Nordic Region". Retrieved from https://www.ucviden.dk/ws/files/145608951/Arctic_Yearbook_2018.pdf#page=439, accessed on 26 February 2023.
- Buzan, B. (2010). "China in International Society: Is 'Peaceful Rise' Possible?". *The Chinese Journal of International Politics*, 3(1), 5-36.

- China Daily. 2013. "Xi in call for building of new 'maritime silk road'. 4 October. Retrieved from https://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm
- Duarte, P. (2017). *Pax Sinica*. Lisboa: Chiado Editora.
- Duarte, P., Leandro, F. & Galán, E. (2023). *The Palgrave Handbook of Globalization with Chinese Characteristics*. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Ferreira-Pereira, L. C., & Duarte, P. (2021). China and the Belt and Road Initiative in Europe: The case of Portugal. In V. Ntousas, & S. Minas (Eds), *The European Union and China's Belt and Road* (pp. 218-234). London: Routledge.
- Ferreira-Pereira, L., & Duarte, P. (2023). The South Atlantic in China's Global Policy: Why It Matters?. In P. Duarte, F. Leandro, & E. Galán (Eds.), *The Palgrave Handbook of Globalization with Chinese Characteristics* (pp. 703-720). Singapore: Palgrave Macmillan.
- Foreign Policy (2022). Fears of a Chinese Naval Base in West Africa are overblown. Retrieved November, 14 2022 from <https://foreignpolicy.com/2022/03/03/china-pla-navy-base-west-africa-atlantic-equatorial-guinea/>
- Ghiselli, A. (2021). *The Chinese Government, the idea of Security, and Foreign Policy*. Oxford: Oxford University Press.
- Global Development Policy Center (2020). New China-Latin American Economic Bulletin, 2020. <https://www.bu.edu/gdp/2020/03/18/new-china-latin-american-economic-bulletin-2020/>
- Global Security (2022). "Equatorial Guinea – Bata Port Project". Retrieved from <https://www.globalsecurity.org/military/world/africa/gq-bata.htm>
- Grieger, G. (2019). China's growing role as a security actor in Africa. European Parliamentary Research Service. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/642232/EPRS_BRI\(2019\)642232_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/642232/EPRS_BRI(2019)642232_EN.pdf)
- Levaggi, A. (2023). *Great Power Competition in the Southern Oceans. From the Indo-Pacific to the South Atlantic*. New York: Palgrave Macmillan.
- Luque, J. (2019). Chinese Foreign Direct Investment and Argentina: Unraveling the Path. *Journal of Chinese Political Science*, 24, 605-622.
- Mahan, A. (1890). Influence of Sea Power Upon History. *Boston: Little, Brown and Company*, 1660-1783.
- Martinson, R. (2019). China as an Atlantic Naval Power. *The RUSI Journal*, 164 (7), 18-31.
- Mantelet, T. (2022). The Road to Atlantic: China's naval projection. *FINABEL European Army Interoperability Centre*. Retrieved from <https://finabel.org/the-road-to-atlantic-chinas-naval-projection/>
- Ministry of Foreign Affairs of PRC (People's Republic of China). (2017). Wang Yi: The Belt and Road Initiative Becomes New Opportunity for China-Latin America Cooperation. Retrieved from https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1494844.shtml
- Oudenaren, Van J. (2022). Military Operations Other Than War: Antidote to the PLA's 'Peace Disease'?. *China Brief*, 22(4), 1-5.

- Philips (2021). China Seeks First Military Base on Africa's Atlantic Coast, U.S. Intelligence Finds. *Wall Street Journal*. Retrieved from <https://www.wsj.com/articles/china-seeks-first-military-base-on-africas-atlantic-coast-u-s-intelligence-finds-11638726327>.
- Schreer, B. (2019). Towards Contested 'Spheres of Influence' in the Western Pacific: Rising China Classical Geopolitics, and Asia-Pacific Stability. *Geopolitics*, 24(2), 503-522.
- Struye, T. (2009). La piraterie maritime: un nouveau rapport de force dans l'Océan Indien ?. *Chaire InBev Baillet – Latour Programme «Union Européenne – Chine»*. *Note d'Analyse*, 1, 7-13.
- The Diplomat (2015, March 28). "s China Secretly Building a Navy Base in Africa?. Retrieved from <https://thediplomat.com/2015/03/is-china-secretly-building-a-navy-base-in-africa/>
- The 12th Five-Year Plan. (2011). National Development and Reform Commission. Retrieved from <http://www.npc.gov.cn/englishnpc/news/>.
- The 13th Five-Year Plan. (2016). National Development and Reform Commission. Retrieved from <http://www.ndrc.gov.cn/fgwSearch/enSearchResult.jsp>
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. (2018). China's cranes to promote Namibia's port construction. Retrieved from http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2018-02/11/content_50483293_3.htm.
- Turcsanyi, R., & Kachlikova, E. (2020). The BRI and China's Soft Power in Europe: Why Chinese Narratives (Initially) Won. *Journal of Current Chinese Affairs*, 49(1), 58-81.
- Xinhua (2020). Xinhua Headlines: How one Chinese-built railway is igniting economic growth in Africa. October 10. Retrieved from http://www.xinhuanet.com/english/2020-10/10/c_139430917.htm
- Tillman, S. H., Yang, J., & Nielsson, E. (2018). The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4(3), 345-362.
- Warsaw Institute (2021). China and the "Malacca Dilemma". Retrieved from <https://warshawinstitute.org/china-malacca-dilemma/>
- Xinhua (2021, November 21). More than 200 illegal migrants rescued off Libyan coast: UNHCR. Retrieved from http://www.xinhuanet.com/english/africa/2021-02/21/c_139755924.htm
- Xue, G. (2020). Non-traditional security cooperation between China and south-east Asia: implications for Indo-Pacific geopolitics. *International Affairs*, 96(1), 24-48.
- Zhao, J. (2020). 21st-century Maritime Silk Road Initiative: Aims and Objectives, Implementation Strategies and Policy Recommendations. Singapore: World Scientific.
- Zhou, H. & Seibel, K. (2015). Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea: A Greater Role for China?. *China Brief*, 15(1), 14-18. Available at <https://eprints.soas.ac.uk/31337/1/index.html>, accessed on 1 March 2023.