

A Base Naval Chinesa no Chifre da África como fator de segurança do Projeto da Nova Rota da Seda

Jackson Thein de Souza Wong*

Introdução

Em junho de 2017, a China anunciou a ativação de sua primeira base militar fora do país, localizada no Djibuti, pequeno Estado situado no nordeste da África, junto ao Estreito de Bab el Mandeb, porta de acesso ao Mar Vermelho e ao Canal de Suez, importantes ligações entre o Mar Mediterrâneo e os Oceanos Índico e Pacífico. Esse fato vem acompanhado de outros recentes, tais como o lançamento do projeto da Nova Rota da Seda, o aumento da tensão no Mar do Sul da China e a ampliação do poderio naval chinês, diretamente relacionados às necessidades de segurança daquele país.

Essa temática desperta interesse proporcional ao próprio tamanho da China, país entre os com maiores territórios, população, economia e poder, capaz de desestabilizar o equilíbrio mundial. Tal capacidade inspirou o presente ensaio, que procura expor o papel assumido pela primeira base naval fora do território chinês, para a segurança do “Império do Meio”, seja de seu entorno estratégico, seja de lo-

cais mais distantes geograficamente, mas com importância estratégica essencial.

Este ensaio estrutura-se, além da presente parte introdutória, no corpo, contendo partes conceituais sobre a estratégia chinesa e segurança, além da conclusão e referências bibliográficas.

A China possui um dos maiores territórios do mundo, situado no extremo leste do continente asiático. A inauguração da base naval chinesa representa uma inovação estratégica, na medida em que, até então, suas estruturas militares concentravam-se todas no território chinês.

Tal acontecimento coincide com o lançamento de outro grande projeto, a Nova Rota da Seda, em inglês, *One Belt, One Road* (OBOR). Em linhas gerais, esse projeto pretende conectar o território da China, e suas infraestruturas, em especial, de transporte, à Europa, passando por áreas complexas, como a Ásia Central, o Cáucaso e o Leste Europeu.

A inauguração da base no Djibuti causou inquietação na conturbada geopolítica asiática, em que outras nações concorrem pelo *status* de potência regional. Índia, Japão

* Ten Cel Com (AMAN/95, EsAO/03). Atualmente, é aluno da ECEME.

e países do Mar do Sul da China acompanham atentamente os movimentos da política externa chinesa, mesmo os dados a distância.

Segurança e suprimento de energia

O conceito de segurança, embora seja amplamente aplicado, não possui uma definição única e estática, como constata Guilherme Thudium *et al* (2017). Os autores prosseguem, afirmando que a definição de segurança internacional se trata de um conceito inevitavelmente político, já que possui um papel vital sobre a alocação de recursos no sistema interestatal. Assim sendo, baseiam-se em Barry Buzan e Lene Hansen (2012) para afirmar que segurança, portanto, diz respeito a temas políticos cruciais, como estado, autoridade, legitimidade, política e soberania.

Conforme Caroline Viana e Silva (2016), o fim da Guerra Fria e seu impacto no sistema internacional trouxeram à tona a necessidade de novos estudos de segurança internacional, principalmente por questionarem a teoria clássica das relações internacionais até então predominante: o Realismo, que tem como premissas principais a centralidade do Estado.

Para os teóricos Barry Buzan e Lene Hasen (2009), ocorreu uma evolução nos estudos de segurança internacional. Estudos de segurança deixaram de pensá-la apenas como uma questão de defesa ou guerra, afirmando que a agenda internacional de segurança abrangeria não apenas o setor militar, mas, também, questões dos setores político, econômico, *societal* e ambiental (SILVA, 2016).

Atendo-se ao setor econômico, observa-se que um fator essencial para a segurança de um Estado é a garantia de suprimento de fontes de energia. Paulo Duarte (2015), ao recorrer a Waco Worley (2006), expõe que “a insegurança energética diminui o poder e a influência de um Estado no sistema internacional”, sendo que “sem os recursos energéticos apropriados (domésticos ou não), os Estados não se podem tornar potências regionais e, muito menos, mundiais”.

Ainda conforme Duarte (2015), no caso da China, país emergente que abriga cerca de um quinto da população mundial, a questão da segurança energética é ainda mais premente, à medida que o Governo caminha rumo à concretização dos seus objetivos de modernização e de prosperidade coletiva. Para Duarte (2015), a questão da segurança energética assume tamanha relevância para a China a ponto de ser securitizada. Conforme Duarte (2015, p. 459),

No seu esforço de securitização energética, a China de Xi Jinping possui uma visão de caráter universal, alicerçada na promoção do comércio enquanto fonte de paz entre os povos bem como na revitalização de vários elos logísticos ao nível terrestre e marítimo.

A afirmação de Duarte, porém, vai de encontro ao que Silva (2016, p.1) afirma sobre o conceito de securitização.

Por securitização entende-se a transferência da ameaça da esfera da política à da segurança. Ou seja, securitização refere-se ao assunto que deixa de fazer parte da esfera padrão política para ser necessária uma ação pontual, imediata, que extrapola a política comum.

Silva (2016), apoiando-se em Barry Buzan, Ole Waever e Jaap Wilde, esclarece que o processo de securitização é o movimento que leva ameaças além das regras preestabelecidas pela política e enquadra um determinado assunto, seja como tipo especial de política — assunto politizado —, seja como acima da política — securitizado.

Assim sendo, a securitização pode ser vista como uma versão extremada da politização; dessa forma, uma questão pode ser enquadrada como não politizada, politizada ou securitizada. Não politizada se refere a quando o Estado não está relacionado à questão e sobre ela não envolverá um debate ou decisão pública. Politizada, quando a questão requisita uma decisão governamental e faz parte da política pública. E uma questão é securitizada quando apresenta uma ameaça existencial, requisitando medidas urgentes e justificando ações fora do processo político normal (SILVA, 2016).

O que se observa na atitude da China é que o Estado tem implementado diversas políticas para garantir sua segurança energética, principalmente a manutenção do fluxo marítimo de importação de petróleo e derivados. Essas políticas vão desde o estabelecimento de parcerias estratégicas com países fornecedores de fontes energéticas, passando pelo lançamento de grandes projetos de infraestrutura, como a Nova Rota da Seda, até o aumento de gastos com as forças armadas.

Além disso, observa-se que a China tem buscado observar o ordenamento jurídico internacional para guiar suas ações nesse campo. Assim sendo, a questão da segurança energética na China se classifica como politizada.

O Complexo Regional do Sudeste Asiático: politização e securitização

A definição de um complexo regional de segurança é, conforme Buzan e Waever (2003, p. 44),

um conjunto de unidades cujos principais processos de securitização, dessecuritização, ou ambos, são tão interligados que seus problemas de segurança não podem ser razoavelmente analisados ou resolvidos separados uns dos outros.

Ou, ainda, segundo Alexandre Fuccille e Lucas Pereira Rezende (2013, p. 78),

os complexos regionais de segurança são uma teoria desenvolvida dentro da chamada Escola de Copenhague, e que busca entender as questões de segurança internacional a partir de um enfoque regionalista.

RSCs, da sigla em inglês de regional *security complex*, são definidos por padrões de amizade e inimizade na forma de padrões subglobais de interdependência de segurança, conforme a geografia, já que a proximidade física tende a gerar maiores interações de segurança (BUZAN; WEAVER, 2003, p.45).

Ao se focar o entorno estratégico da China, que inclui boa parte do Sudeste Asiático, e se buscar enquadrá-lo na definição de RSC de Buzan e Weaver (2003), chamam a atenção termos como “padrões de inimizades” e “proximidade física”, em especial quanto ao Mar do Sul da China.

A região do Mar do Sul da China, por muito tempo, tem-se caracterizado como uma área de disputas fronteiriças. Diversas nações do Sudeste Asiático têm reivindicado soberania e certas porções da zona

marítima daquela região. A situação tem-se tornado um palco de conflitos políticos (EIRIZ, 2017, p.20).

Já quanto à proximidade física, Rodrigo Fracalossi de Moraes (2015, p.24) argumenta que

o principal ator nestas disputas é a China, cujo interesse por controlar territórios insulares no Mar da China Oriental e no Mar do Sul da China tem origem em fatores de cunho tanto geopolítico quanto econômico. Do ponto de vista geopolítico, o interesse é fruto de uma situação marítima desfavorável, oriunda de dois fatores interligados. O primeiro é a existência de diversas ilhas e arquipélagos em áreas muito próximas à costa chinesa, úteis para a imposição de um bloqueio naval à China. Estes territórios fazem parte da chamada “primeira cadeia de ilhas”, conforme termo utilizado pelo governo da China, estendendo-se desde o sul do Japão até a ilha de Bornéu, passando pelas Filipinas.

O Mar do Sul da China possui enorme importância geopolítica já que abriga algumas das principais linhas de comunicação marítimas e infraestruturas portuárias do globo e que por ele circulam, diariamente, cerca de 14 milhões de barris de petróleo (um terço do fluxo marítimo internacional) e 16 bilhões de pés cúbicos de gás natural (EIRIZ, 2017, p.21).

A **Figura 1** apresenta a importância do fluxo do comércio de petróleo oriundo principalmente do Golfo Pérsico e da África para a economia da China, Japão e Coreia do Sul. A ilustração pontua a importância geopolítica do Estreito de Málaca como ponto de estrangulamento das principais rotas comerciais que trafegam pelo Mar da China Meridional.

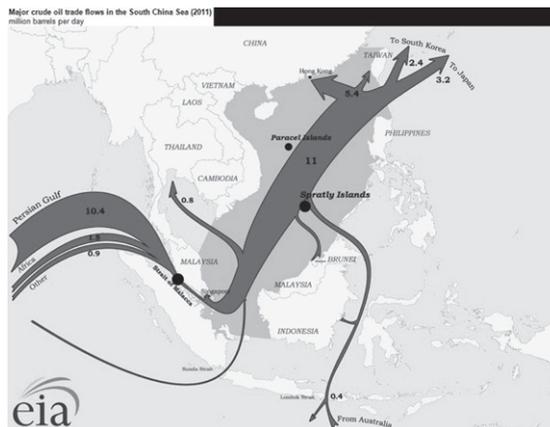


Figura 1 – Fluxo de petróleo com destino ao Leste Asiático

Fonte: Eiriz, 2017, p.22

Atentando para a **Figura 1**, nota-se que cerca de 11,9 milhões de barris de petróleo passam por dia pelo Estreito de Málaca e são oriundos ou do Oriente Médio, ou da África. Quanto à categoria “outros”, esses representam menos de um milhão de barris. Essa questão, somada a outras, como a segurança energética e outras, remete ao foco deste ensaio, que é a abertura da primeira base naval chinesa em território estrangeiro.

A Base Naval Chinesa no Djibuti: símbolo do poder naval da China

O intenso desenvolvimento econômico das últimas décadas permitiu à China acumular grande volume de reservas financeiras. O acelerado desenvolvimento econômico tem impulsionado o fortalecimento das capacidades estatais da China e, com efeito, ampliado seu peso nos assuntos internacionais (PAUTASSO; UNGARETTI, 2017). Tal condição leva a China a exercer um papel mais relevante no nível global, ainda que haja prioridades no âmbito doméstico. Como observam Diego Pautasso e Carlos Ungaretti (2017, p.27),

se é possível reconhecer que há uma simbiose entre desenvolvimento e aumento de influência global, a China busca um equilíbrio entre assumir a responsabilidade de grande poder, por um lado, e se concentrar em seu núcleo estreitamente definido de “interesses fundamentais”, tais como o desenvolvimento e a integridade territorial.

O grande volume de recursos financeiros acumulados na China, somado ao aumento do seu protagonismo internacional, favoreceu a ampliação crescente dos gastos militares, desde a modernização de material e pessoal até a abertura de bases militares no exterior.

Pautasso e Ungaretti (2017, p. 28) apresentam a descrição oficial da Iniciativa OBOR, ou projeto da Nova Rota da Seda, como a materialização do referido desenvolvimento econômico da China e do seu peso nos assuntos internacionais:

O cinturão e a Rota perpassam a Ásia, a Europa e a África, conectando o vibrante eixo econômico da Ásia Oriental com a Europa, englobando diversos países com enorme potencial de desenvolvimento econômico. O Cinturão Econômico tem como foco trazer junto China, Ásia Central, Rússia e Europa (Báltico); ligando a China com o Golfo Pérsico e o Mar Mediterrâneo através da Ásia Central e Ásia Ocidental; e conectando a China com o Sudeste Asiático, Ásia Meridional e Oceano Índico. A Rota da Seda Marítima está desenhada para ir da costa chinesa à Europa através do Mar do Sul da China e do Oceano Índico em uma rota, e do Mar do Sul da China para o Sul do Pacífico em outra rota.

O local escolhido pela China para receber sua base naval internacional foi o Djibuti, pequeno país situado no Chifre da

África, com cerca de 23.000km², pouco maior que o Estado de Sergipe. Conforme dados da Presidência, no seu sítio oficial na internet, o Djibuti abrange uma área de 23.200km², é delimitado no Norte pela Eritreia, no Oeste e no Sul pela Etiópia e no Sudeste pela Somália. Tem um litoral de 370km de comprimento, banhado pelo Mar Vermelho e pelo Golfo de Aden. A moeda do país é o Franco de Djibuti (RÉPUBLIQUE DE DJIBOUTI, 2017).



Figura 2 – Localização do Djibuti no Chifre da África
Fonte: Ryan, 2015

A chegada da base chinesa ao Djibuti despertou o interesse internacional, porém o país é apenas o quinto país a se instalar nessa região da África. Conforme Joseph Braude e Tyler Jiang (2016):

Desde novembro de 2002, o país abriga Camp Lemonnier, uma base expedicionária dos EUA — a única base americana no continente africano — juntamente com outras bases pertencentes aos seus aliados franceses, italianos, espanhóis e japoneses. (Os Estados Unidos mantêm numerosos pequenos postos avançados e aeródromos na África, mas considera oficialmente Lemonnier como sua única base militar em grande escala no continente).

A sua localização é importante para o comércio e a energia mundiais, devido à sua proximidade com o Estreito de Mandeb e o Canal de Suez-Aden, onde transitam anualmente dez por cento das exportações mundiais de petróleo e vinte por cento das exportações comerciais (BRAUDE; JIANG, 2016).

Com poucos recursos naturais, indústrias e serviços, como turismo, para sustentar a economia, o Djibuti optou por tirar proveito de sua localização estratégica, alugando seu território para países com interesses vitais na região, como a China e outros países. Conforme Moraes (2017), a República

Popular da China (RPC) estaria pagando 20 milhões de dólares, enquanto que os Estados Unidos (EUA) pagam mais de 60 milhões de dólares por ano pela base de Camp Lemounier, que é também a maior no Djibuti, e a única permanente dos EUA na África.

A perenização da presença chinesa no Chifre da África é vista como emprego do *hard power*, já que se trata da construção de uma base de uma força naval de guerra, apesar de o governo afirmar que as atividades a serem exercidas serão de cunho logístico e humanitário. O que se percebe na afirmação de Braude e Jiang (2017) é que o custo para desempenhar essas atividades no Djibuti vai além do aluguel de terras no país:



Figura 3 – Localização das bases dos EUA, China, Japão e França no Djibuti
 Fonte: China envia tropas para abrir (sic) primeira base militar no estrangeiro, 2017

Abel Coelho de Moraes (2017) se alinha com Braude e Jiang (2016) e acrescenta a Arábia Saudita como mais uma nação com interesse em fixar uma base no Djibuti. E pontua quanto à posição estratégica desse pequeno país cujo litoral, em um plano geoestratégico mais vasto, permite a ligação entre a Europa e a Ásia, fundamentando assim a escolha chinesa.

A iniciativa de poder duro de Pequim em Djibuti está, entretanto, acompanhada por suas iniciativas de *soft power* para construir laços com Estado e sociedade. Os US\$ 14 bilhões em apoio chinês para o desenvolvimento de infraestrutura, amplamente divulgado no Djibuti, geraram enorme boa vontade junto à população. Muito além dos gastos dos EUA, a injeção também é um investimento no governo do presidente Ismael Omar Guelleh. Existem também

empreendimentos culturais, como o novo Instituto Confúcio na Cidade de Djibuti, que Pequim normalmente usa para cultivar laços pessoais e “ativos” dentro da sociedade. Adicionem-se a tudo isso os US \$ 1,1 bilhão da China no comércio em 2014 – cerca de dez vezes o dos Estados Unidos. Como a influência chinesa cresce no Djibuti, sua capacidade de influenciar a política externa e as estratégias de segurança do governo prometem crescer junto.

Oficialmente, a China declara que a base naval no Djibuti se destina a prestar apoio logístico às suas embarcações em missões pacíficas na região do nordeste da África.

O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores, Geng Shuang, declarou, em uma conferência de imprensa diária, que, de acordo com as resoluções do Conselho de Segurança da ONU, a China desdobrou navios para o Golfo de Aden e as águas da costa somali em missões de escolta em 2008. Durante o processo de escolta, oficiais e subordinados chineses encontraram dificuldades em reabastecer de alimentos e de combustível, e o Djibuti ofereceu suporte logístico em múltiplas instâncias (XINHUA, 2017).



Figura 4 – Partida da frota da Marinha chinesa para a base do Djibuti
Fonte: China's Djibouti Base, 2017

Conforme a agência de notícias Xinhua (2017), Geng disse ainda que a base de apoio servirá melhor às tropas chinesas quando escoltam navios no Golfo de Aden e nas águas da costa da Somália, realizam resgate humanitário e cumprem outras obrigações internacionais. A China, pois, se junta a um grupo de países que alegam questões de segurança para ocupar um posto avançado no Chifre da África, não sendo o primeiro e possivelmente também não o último.

Morais (2017) afirma que, além dos países já instalados ou em vias de o fazer, “desde 2014 se fala na possibilidade de a Rússia ter instalações militares no Djibuti, e o Irão teria sondado as autoridades djibutianas, sem sucesso”. O país persa provavelmente buscou rivalizar com a Arábia Saudita, mas sua orientação muçulmana xiita dificultou o diálogo com o pequeno país sunita.

O fato de a RPC instalar sua base no Djibuti tem, pois, ligação direta tanto com o seu projeto Nova Rotas da Seda como com o conceito de complexos regionais de segurança de Buzan e Weaver, especificamente no que tange a “inimizades”, no caso, com o Japão, rival histórico.

Mais de vinte mil navios passaram, em 2016 pela costa do Djibuti, assim como 10% do total dos hidrocarbonetos, sendo que 10% do tráfego naval têm o Japão como destino. Além disso, a maior parte do comércio da China com a União Europeia, estimado em 870 milhões de euros por dia no ano, transita pelo golfo de Aden e

pelo mar Vermelho, além de mais de 60% do petróleo do Médio Oriente para os chineses.

Estes dados auxiliam a explicar o forte envolvimento dos dois países nas missões de patrulhamento ao largo da vizinha Somália contra os piratas — menos ativos nos últimos tempos — e o fato de as suas únicas bases militares no exterior se situarem no Djibuti (MORAIS, 2017).

Por sua vez, David Rothkopf (2017) afirma que não apenas a base do Djibuti se insere na estratégia político-econômica chinesa como faz parte de um contexto perene de sua política de segurança:

É claro que iniciativas como a iniciativa “One Belt, One Road” da China não têm apenas objetivos econômicos ou culturais. A China busca fortalecer os laços com parceiros comerciais vitais e fontes de recursos vitais por todos os meios possíveis — e isso inclui a capacidade de proteger esses laços. Enquanto a base de Djibouti é o primeiro *site* estrangeiro da China, quase certamente não será o último. Na verdade, o governo da China prometeu construir outras bases desse tipo “quando necessário”.

O Japão, por sua vez, reagiu com preocupação ao movimento chinês em sua direção, já que, desde 2011, ocupa uma base no Djibuti, vizinha à dos EUA em Camp Lemonier. Segundo Nobuhiro Kubo (2016), “a China está colocando dinheiro em novas infraestruturas e aumentando a sua presença no Djibouti, e é necessário que o Japão ganhe mais influência”.

Crédito: Kyodo/via REUTERS



Figura 5 – Ministra da Defesa do Japão Tomomi Inada no Djibuti, em 15 de agosto de 2016, é informada pelo pessoal das Forças de Autodefesa sobre a missão antipirataria na Somália

Fonte: Kubo, 2016

Ainda segundo Kubo (2016), “além da terra que o Japão tomou emprestado, (no Djibuti) está considerando alugar as terras vizinhas a leste”. O Japão está agora em negociações com o governo de Djibouti. Ao passo que o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, Geng Shuang, afirmou: “Esperamos que o Japão possa tirar lições da história, estar em conformidade com os tempos e realmente seguir o caminho do desenvolvimento pacífico”.

Não obstante o antagonismo entre China e Japão, ambos os países invocam a questão comum da segurança nacional para sua presença no Chifre da África, tendo inclusivamente atuado em conjunto no combate à pirataria promovida por milícias da Somália.

Conforme Kubo (2016), o Self Defense Force (SDF) japonês (uma vez que o país não possui forças armadas) operou aeronaves de patrulha marítima como parte de uma força internacional, incluindo a China, que caça

piratas nos mares do Golfo de Aden e ao largo da costa da Somália.

A questão da pirataria marítima contemporânea se enquadra assim no que preconizam Barry Buzan & Ole Waever (2003) na obra *Regions and Powers: The Structure of International Security*, no leque de novas ameaças à segurança, uma vez que o fim da GF tem três grandes impactos na história da segurança regional (p.17-18): desmonta o cenário bipolar, muda profundamente a natureza e intensidade da penetração nas redes de segurança regionais do terceiro mundo e marca a mudança e a inclusão de causas e assuntos não militares na agenda de segurança internacional.

A decisão da China, do Japão e outras nações de projetarem-se para fora de seus territórios para combater a pirataria, tanto na costa africana como na região do estreito de Málaca, no RSC do sudeste asiático, além de garantir a manutenção de sua segurança energética, suas rotas marítimas de comércio e o consequente equilíbrio econômico, também se alinha com Buzan e Waever (2003).

Considera-se que ameaças se movem mais facilmente entre curtas distâncias, formando uma interdependência estrutural no nível regional, conhecida como complexos de segurança. E isso pode ser modificado quando o movimento deixa de ser territorializado, assumindo um caráter mais desterritorializado, como o econômico. Ou, quando o nível de poder absoluto aumenta tão significativamente a ponto de ignorar as limitações da distância.

O enfrentamento da pirataria como ameaça à segurança tem como base o fato de tal atividade ser considerada crime em muitos países, a despeito de em outros, como o Brasil, a considerarem uma prática do passado histórico.

Para Maiquel Ângelo Dezordi Wermuth e Rafaela Corrêa (2015, p.290),

a questão assume grande importância para o Direito Internacional, uma vez que tal conduta criminosa é praticada em números consideráveis, colocando em xeque a segurança da navegação e sendo responsável por incalculáveis danos à vida humana bem como ao comércio e à economia. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 estabelece parâmetros para perseguir e punir os piratas. O fato é que, devido à compreensão de que a pirataria em alto-mar constitui “crime do passado”, muitos ordenamentos jurídicos nacionais, a exemplo do brasileiro, não possuem uma tipificação penal adequada da conduta. Assim, em que se pese tratar a pirataria de um dos poucos crimes que se submetem à chamada “jurisdição universal”, o que significa dizer que qualquer país pode capturar piratas em alto-mar, a ausência de tipificação da conduta nos ordenamentos jurídicos internos dificulta a sua persecução.

Assim, Wermuth e Corrêa (2015, p.291) trabalham com a seguinte definição de pirataria:

Com base no Art. 15 da Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar de 1958, são abarcados pelo conceito os seguintes atos: violência, detenção ou depredação ilegítimas cometidas para fins pessoais pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privada, e dirigidos, no alto mar, contra outro navio ou aeronave, ou contra pessoas e bens a seu bordo, ou, ainda, contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens, em local fora da jurisdição de qualquer Estado. Também se enquadram no conceito todos os demais atos de participação voluntária para utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele

que os comete tem conhecimento de fatos que conferem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata.

A China é afetada diretamente pela pirataria marítima contemporânea pelo menos em duas regiões de seu interesse. No RSC do Sudeste Asiático, com o Estreito de Málaca, e na área entre o nordeste da África e a península arábica.

Atualmente, a pirataria revela-se mais incidente no Sudeste Asiático, nas Caraíbas, e no Chifre da África, tendo como principais locais de ataque os espaços entre as ilhas, onde os piratas atacam de surpresa com lanchas muito rápidas. Não é privilégio de locais sem movimento, uma vez que

um dos estreitos mais movimentados do mundo, com média de 50.000 navios por ano — o estreito de Malaca —, é um dos principais em ataques piratas, junto com o Mar do Sul da China, Golfo da Guiné e a Indonésia. (WERMUTH; CORRÊA, 2015, p.293)

Assim, confirmam-se as alegações de autoridades chinesas de que as missões de combate à pirataria são fruto de uma preocupação com sua segurança já há quase uma década, ao se constatar que, no ano de 2008, a parte do mundo que foi considerada mais perigosa foi o Chifre da África, ou seja, a região nordeste do continente africano, onde está localizada a Somália, o Djibuti e a Eritreia (WERMUTH; CORRÊA, 2015).

Sob o aspecto econômico, a busca pela proteção de suas rotas de navegação e das estruturas do projeto OBOR é justificada com base em relatórios do Banco Mundial, em que a pirataria na costa da Somália aumenta significativamente as despesas do comércio

mundial em US\$ 18 bilhões por ano. A violência causada por ações de piratas gera grande preocupação pública e um “imposto oculto” nas exportações e importações do mundo inteiro (WERMUTH; CORRÊA, 2015).

Sob o aspecto humanitário, a pirataria é vista como ameaça. A International Maritime Bureau contabiliza cerca de 3.200 pessoas tomadas como reféns de piratas na última década, sendo que 150 delas perderam a vida. Em 2007, por sua vez, foram registrados 263 incidentes em todo o mundo, com um crescimento de ataques piratas, em 2007, superior a 10%. (WERMUTH; CORRÊA, 2015, p.294).

Assim sendo, tanto a China como outras nações encontram no arcabouço jurídico internacional o amparo para empreenderem o combate ao crime da pirataria, que lhe ameaça a segurança. Por se tratar de uma questão delicada e preocupante, que tem aterrorizado os mares, principalmente no Chifre da África, a Lei Internacional sobre a pirataria considera que cada Estado deve assumir responsabilidade própria no policiamento e patrulha das suas águas territoriais, assim como no combate a atos de pirataria cometidos nas suas zonas marítimas (WERMUTH; CORRÊA, 2015).

Outra alegação chinesa para a instalação de sua base naval no Djibuti é a garantia de segurança de cidadãos chineses residentes na região do Oriente Médio, um efetivo na casa dos milhões de pessoas.

Cabe ressaltar a diversidade de definições que o termo segurança nacional possui, com base em alguns exemplos da Organização das Nações Unidas e da Escola Superior de Guerra, reunidos pelo general Rui Monarca da Silveira, chefe do Estado-Maior do Exército em 2004, e elencados por Frederico Carlos de Sá (2010, p.133):

a) ONU: Segurança é uma condição na qual os Estados consideram que não há perigo de ataque militar, pressão política e coerção econômica, de modo que possam, livremente, buscar o seu próprio desenvolvimento e progresso. A segurança dos indivíduos e das comunidades que compõem os Estados é assegurada pela garantia do exercício da liberdade e dos direitos políticos, sociais e econômicos individuais bem como pela preservação ou restauração de um meio ambiente saudável para as gerações presentes e futuras.

b) ESG: O estado de garantia da sobrevivência e estabilidade dos indivíduos, comunidades, nações e grupos de nações, em clima que permita o seu desenvolvimento e a realização do seu potencial, em um ambiente saudável para as gerações presentes e futuras.

Sobre o conceito de segurança nacional na Europa, interessa observar que, no Velho Continente, também se inserem os indivíduos que constituem o Estado, definindo-se como a capacidade sistêmica de proteção dos cidadãos, incluindo os seus direitos e liberdades bem como a integridade do território, dos nossos interesses vitais, das instituições democráticas e da nossa posição estratégica na comunidade das nações (Vitor Ângelo, 2013, p.4).

Assim, considerando que o projeto da Nova Rota da Seda, em especial no seu eixo marítimo, vai desencadear uma série de obras de infraestrutura portuária e outras, nessa região, pode-se considerar que o número de trabalhadores chineses vivendo nessa região deve aumentar.

E em caso de necessidade de evacuação de seus cidadãos, a China espera que possa cumprir seu papel de forma satisfatória, o que não ocorreu em casos anteriores,

como na Líbia, na crise que se seguiu após a queda do presidente. Nesse contexto, a base chinesa também permitiria a evacuação rápida para qualquer um dos milhões de cidadãos chineses que agora vivem no Oriente Médio e na África se eles o exigirem.

A necessidade de se preparar para tais eventualidades tornou-se clara para a China nas consequências da Primavera árabe, quando evacuou 35.680 nacionais, empregados principalmente na indústria petrolífera da Líbia e mais 629 do Iêmen logo após. E, durante a evacuação da Líbia, a China tinha apenas uma fragata disponível nas proximidades. Com isso, a maioria dos evacuados teve de ser evacuada do país em aviões comerciais fretados (Braude e Jiang 2016).

Nesse sentido, para a China, a preocupação com o bem-estar de seus cidadãos enquadra-se claramente na definição de Segurança de Nacional adotada por grande parte de organismos internacionais. Entretanto, o aspecto mais destacado no empreendimento naval militar chinês no Djibuti é o seu alinhamento com a estratégia político-econômica nacional, com destaque para o projeto da Nova Rota da Seda.

De acordo com o mais recente documento de política de defesa de Pequim, divulgado em maio de 2015,

as forças armadas da China irão trabalhar intensamente para criar uma postura estratégica favorável com maior ênfase no emprego de forças militares e meios. Esta formulação é amplamente acreditada para aludir às iniciativas chinesas “String of Pearls” e “One Belt, One Road”. (BRAUDE; JIANG, 2016)

String of Pearls, ou Colar de Pérolas, conforme Braude e Jiang (2016), é uma metáfora para uma rede de portos de escala para navios, predominantemente ao longo do Oceano Índico, para assegurar linhas de trânsito marítimo de comércio e comunicação da China continental para o Sudão. Já a iniciativa *One Belt, One Road*, lembram os autores, busca fortalecer as exportações chinesas através de estradas comerciais terrestres e marítimas, em grande parte ao longo da histórica “Rota da seda”, que atravessa a Europa e o Oriente Médio.

Assim, a base de Djibuti seria vital para garantir o sucesso do último objetivo, a Iniciativa OBOR, uma vez que a maioria dos US\$ 1 bilhão de exportações diárias da China para a Europa atravessam o Golfo de Aden e do Canal de Suez. Braude e Jiang (2016) acrescentam ainda, acerca do *String Pearls*:

Com respeito ao plano anterior, Toshi Yoshihara, presidente dos estudos da Ásia-Pacífico no US Naval War College, tem mapeado a interseção de empreendimentos navais e comerciais chineses em toda a região do Pacífico. Agrupados, ele nos disse, “certamente parecem uma série de pérolas”. O Djibouti, que abriga tanto a base nascente quanto o extenso investimento econômico chinês, equivaleria a uma nova pérola no colar.

Analisando-se a **Figura 6**, notam-se, na posição do Djibuti junto ao *String Pearls*, os portos utilizados pela força de combate à pirataria da Marinha do Exército Popular de Libertação da China (PLA):



Figura 6 – Portos de apoio no Oceano Índico usados pela força contra-pirataria da Marinha chinesa

Fonte: Braude e Jiang, 2016, Fig. 1

Considerações finais

Sobre a instalação da base naval da China no Djibuti, as afirmações dos órgãos oficiais chineses e de setores da comunidade internacional são divergentes.

A China, por meio de seus canais oficiais de informação, alega que a base tem, e permanecerá tendo, apenas emprego humanitário e de apoio logístico à sua frota em operações de não guerra na região do Chifre da África.

O receio internacional de tensões militares baseia-se no crescimento econômico e militar daquele país, agora projetando poder em áreas distantes do seu território, porém de grande interesse também para outras potências mundiais.

Identifica-se no presente artigo uma grande afinidade entre o projeto da Nova

Rota da Seda e as atividades navais na região, em execução atual, permitindo fazer uma relação entre esses dois grandes passos estratégicos dado pela China.

Quanto à evolução da situação, atualmente construída pelos chineses no Djibuti, da retórica pacifista para uma atuação militar mais incisiva, capaz de desafiar outras potências, cabe expor duas visões distintas.

A cultura da China manteve princípios herdados de sua milenar história imperial, que colocam a autoridade central chinesa no epicentro de um sistema tributário de dominância sobre os poderes menores. Alguns analistas chineses veem na recente instalação pela China de mísseis terra-ar e aviões de combate em Woody Island, no Mar do Sul da China, como uma manifestação dessa tendência supremacista.

Na visão de June Teufel Dreyer, pode-se perguntar se a construção de uma base de Djibuti reflete a extensão desses princípios para além da órbita tradicional chinesa. Em um momento de rápida construção de aviões e porta-aviões pela China e uma concorrência mais séria com as indústrias militares americanas, a base no Djibuti poderia, de fato, refletir uma aspiração chinesa para eventualmente alcançar e superar a Estados

Unidos como o poder militar e econômico na área (BRAUDE; JIANG, 2016).

Uma atitude mais cautelosa, porém firme, pode ser, na visão de Rothkopf (2016), o posicionamento da China ao avaliar a lista de potências estrangeiras que estão em condições de exercer influência no Oriente Médio nos próximos anos. Embora os EUA possam estar mais relutantes em termos militares e menos dependentes de energia, seu papel pode ser assumido, pelo menos em parte, pela China.

Isso não quer dizer que a China irá replicar as abordagens americanas. Será menos aventureira e menos inclinada a projetar seus valores ou convicções políticas sobre os parceiros regionais. Em vez disso, será como foi no passado, certamente guiada por interesses próprios bastante estreitos, com a diferença de que, se esses interesses forem desafiados, a China terá o poder militar e a alavanca econômica para defendê-los (ROTHKOPF, 2017).

O que se pode esperar de toda essa nova conformação é que ela será distinta da que até o momento vigorou na história contemporânea. O que se deseja é que essa nova conformação não deixe de incluir a paz e a segurança necessárias para manter o uso da força apenas como o seguro das nações. 🌐

Referências

ÂNGELO, Vitor. O Conceito Segurança Nacional na Europa. In: Seminário Os desafios da Segurança em Portugal. 2013, Lisboa. **Conclusões Finais**. Disponível em: <www.iscpsi.pt/Inicio/Documents/desafiosSeguranca/Vctor%20Angelo.pdf>. Acesso em 24/11/2017.

BUZAN, Barry, HANSEN, Lene. **A evolução de segurança internacional**. Tradução Flávio Lira. São Paulo: Ed. Unesp, 2012. 576p.

BUZAN, Barry; WAEVER, Olever. **Regions and Powers: The Structure of International Security**. Cambridge University Press, 2003, pp. 1-89; 304-339.

BRAUDE, Joseph, JIANG, Tyler. Djibouti is jumping. **Foreign Policy Research Institute**. Philadelphia, 31 março 2016. Disponível em: <www.fpri.org/article/2016/03/djibouti-is-jumping/>. Acesso em: 10 outubro 2017.

CHINA'S DJIBOUTI BASE not for military expansion. **China Radio International**. Beijing, 17 julho 2017. Disponível em: <[//chinaplus.cri.cn/opinion/opedb/23/20170713/8642.html](http://chinaplus.cri.cn/opinion/opedb/23/20170713/8642.html)>. Acesso em 03 novembro 2017.

CHINA ENVIA TROPAS para abri (sic) primeira base militar no estrangeiro. **Graphic News**, July 13, 2017. Disponível em: <www.graphicnews.com/pt/pages/35604/DEFESA-Base-naval-da-China-no-Djibouti>. Acesso em 23/06/2018.

CHINA'S DJIBOUTI BASE not for military expansion. **China Plus**. 13/07/2017. Disponível em: <[//chinaplus.cri.cn/opinion/opedb/23/20170713/8642.html](http://chinaplus.cri.cn/opinion/opedb/23/20170713/8642.html)>. Acesso em 23/06/2018.

COSTA, Frederico Carlos de Sá. Sobre o Conceito de Segurança Nacional. **Revista Tensões Mundiais**. Fortaleza. v.5, n.9, p.123 – 140, 2009. Disponível em: <www.tensoesmundiais.net/index.php/tm/article/view/101>. Acesso em: 22/ 11/2017.

DUARTE, Paulo. O Dragão Lança Fogo no Gelo: o Ártico e a Antártida no Quadro da Nova Rota da Seda Chinesa. **Coleção Meira Mattos**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 35, p. 457-470.

EIRIZ, George Koppe. **A Estratégia A2/AD chinesa e o jogo de poder no Mar do Sul da China**. 2017. 83 fl. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Ciências Militares) – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2017.

FUCCILLE, Alexandre; REZENDE, Lucas Pereira. Complexo de Segurança Regional da América do Sul: Uma Nova Perspectiva. **Contexto Internacional**, v. 35, n. 1, 2013, p. 77-104.

IBGE. **Área Territorial Brasileira**. 2017. Disponível em: <ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_area.shtm>. Acesso em 14/11/2017.

KUBO, Nobuhiro. Japan to expand Djibouti military base to counter Chinese influence. **Reuters**. Londres, 13 outubro 2016. Disponível em: <www.reuters.com/article/us-japan-military-djibouti/japan-to-expand-djibouti-military-base-to-counter-chinese-influence-idUSKCN12D0C4>. Acesso em 19 novembro 2017.

MORAES, Rodrigo F. **A ascensão naval chinesa e as disputas territoriais marítimas no Leste Asiático**. 2058 Texto para discussão. Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada. Brasília: Ipea 2015.

MORAIS, Abel Coelho de. O país africano onde todos querem bases militares. **Diário de Notícias**. Lisboa, 17 julho 2017. Disponível em: <www.dn.pt/mundo/interior/o-pais-africano-onde-todos-querem-bases-militares-8641545.html>. Acesso em 15 Outubro 2017.

PAUTASSO, Diego. UNGARETTI, Carlos. A Nova Rota da Seda e a recriação do sistema sino-cêntrico. **Estudos Internacionais: Revista de Relações Internacionais**. Belo Horizonte. v.4, n.3, p.25 – 44, mar. 2017. Disponível em: <//periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/article/view/13874>. Acesso em 25 maio 2017.

RÉPUBLIQUE DE DJIBOUTI. Présentation Générale. Disponível em: <www.presidence.dj/sousmenu.php?ID=18>. Acesso em 28/10/2017.

ROTHKOPF, David. China has opened a military base in Djibouti. The geopolitics of the Middle East will never be the same again. **The National**. Abu Dhabi, 16 julho 2017. Disponível em: <www.thenational.ae/opinion/china-has-opened-a-military-base-in-djibouti-the-geopolitics-of-the-middle-east-will-never-be-the-same-again-1.609337>. Acesso em 16/10/2017.

RYAN, Patrick W. The Yemen Crisis and the Bab el-Mandeb Maritime Chokepoint. **Saudi-US Information Service – SUSRIS**. April 14, 2015. Disponível em: <//susris.com/2015/04/14/the-bab-el-mandeb-maritime-chokepoint/>. Acesso em 18/09/2018.

SILVA, Caroline Cordeiro Viana e. Segurança Internacional e Novas Ameaças: A Securitização do Narcotráfico na Fronteira Brasileira. In: **WORKSHOP DE PESQUISA EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS DA UFPR, 3., 2016, Curitiba. Resumos**. Disponível em: <www.humanas.ufpr.br/portal/nepri/workshops/>. Acesso em 15/11/2017.

THUDIUM, Guilherme et al. Os Estudos de Segurança Internacional em Perspectiva Histórica: evolução teórica, regionalismo e a expansão da agenda securitária. In: CONGRESSO ACADÊMICO SOBRE DEFESA NACIONAL, 13, 2017, Resende. **Resumos**. Disponível em: <www.defesa.gov.br/arquivos/...e.../os_estudos_de_seguranca_internacional.pdf>. Acesso em: 13/ 11/ 2017.

WERMUTH, Maiquel Ângelo Dezordi; CORREA, Rafaela. O direito internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p.288-300.

N. da R.: A adequação do texto e das referências às prescrições da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é de exclusiva responsabilidade dos articulistas.