

## A transformação da China em grande potência marítima

*Não é um acaso que, desde que existe globalização, a potência dominante é marítima. A supremacia dos portos chineses é não só indiscutível como impressiona pela sua esmagadora dimensão.*

José Pedro Teixeira Fernandes | *Público* | 12 de Dezembro de 2021

1. Nos últimos 500 anos as maiores potências marítimas foram sempre ocidentais. Portugueses, espanhóis, holandeses, franceses e britânicos tiveram, em momentos mais breves ou mais longos, o domínio dos mares. A canção do século XVIII de Thomas Arne, onde foi adaptado um texto do poeta James Thomson, *Rule, Britannia!*, espelha a importância histórica do poder naval e o seu profundo simbolismo nacional(ista): *Rule, Britannia! rule the waves / Britons never will be slaves* (“Reina, Grã-Bretanha! Reina sobre os oceanos / Os Britânicos nunca serão escravos”). No século XX, a partir da II Guerra Mundial, o poder naval transferiu-se largamente para os EUA que se tornaram na maior potência marítima, a única com capacidade de intervenção global. Mas este continuou dentro do Ocidente e no Atlântico. Na segunda década do século XXI começou a ganhar contornos uma outra transformação: [a passagem do poder marítimo do Ocidente Atlântico \(EUA\) para a Ásia-Pacífico \(China\)](#). A ser assim, terá enormes consequências económicas e geopolíticas.

2. No comércio internacional contemporâneo os sinais dessa transformação são já uma realidade bastante palpável. Em inícios da década anterior, [a China ultrapassou os EUA](#) no lugar cimeiro do comércio mundial de mercadorias, um indicador inequívoco do seu poder na actual economia global. No comércio que é efectuado por via marítima, ou seja, a esmagadora maioria do comércio de mercadorias global, a Ásia-Pacífico — e a China em particular — são preponderantes. Como refere a Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) na sua *Review of Maritime Transport 2021*, “o transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia global. Mais de 80% do volume do comércio internacional de mercadorias é transportado por mar e a percentagem é ainda mais elevada para a maioria dos países em desenvolvimento.” Não é um acaso que, desde que existe globalização, a potência dominante é marítima.

3. A supremacia dos portos chineses é não só indiscutível como impressiona pela sua esmagadora dimensão. Nos dez primeiros portos mundiais estão sete da China, sendo a ordem a seguinte: 1º Xangai (China), 2º Singapura, 3º Ningbo-Zhoushan (China), 4º Shenzhen (China), 5º Guangzhou (China), 6º Busan (Coreia do Sul), 7º Qingdao (China), 8º Hong Kong, 9º Tianjin (China) e 10º Roterdão (Países Baixos). Quanto aos EUA, o seu primeiro porto (Los Angeles) apenas aparece em 17º lugar e o segundo porto (Long Beach) em 22º lugar — ambos na Califórnia, ou seja, na costa do Pacífico e orientados para o comércio com a China / Ásia. Na costa do Atlântico o porto melhor posicionado é o de Nova Iorque e está num relativamente modesto 24º lugar. Quanto aos europeus,

Antuérpia (Bélgica) está em 14º lugar e Hamburgo no 17º lugar. O *ranking* anterior refere-se ao volume de mercadorias manuseadas em Twenty-foot Equivalent Unit (TEU), a medida usual para aferir o volume de um contentor por onde passa o comércio da maioria das mercadorias.

4. Também nas ligações à rede mundial de transportes marítimos regulares a China ocupa um lugar cimeiro, seguida por Singapura, pela Coreia do Sul e só depois surgem os EUA. Na Europa os melhores posicionados em conectividade são o Reino Unido, os Países Baixos e a Bélgica. Particularmente notáveis são também as capacidades de construção naval da China e da Ásia. Ainda segundo dados da UNCTAD, agora do *2020 Handbook of Statistics*, 93% da construção naval mundial em termos de tonelagem está localizada na China, República da Coreia e Japão. Nesta área, o domínio asiático é praticamente total. Quanto à China, só por si, representava 40,1% da capacidade mundial de construção naval o que lhe dá um poder incontornável. A par desse poder há ainda a propriedade de navios, onde apenas a Grécia se intromete na primazia asiática, com uma quota de 18%. Os restantes lugares cimeiros são ocupados pelo Japão (11%), China (11%), Singapura (7%), e Hong Kong (5%), sendo metade da tonelagem mundial detida por empresas asiáticas.

5. Para além da preponderância chinesa no comércio global de mercadorias, da superioridade dos seus portos e no transporte marítimo, há a construção e gestão de infra-estruturas portuárias no mundo exterior. Embora não exista, pelo menos de forma publicamente acessível, uma informação oficial agregada sobre esses investimentos, os dados disponíveis sugerem que estes são muito significativos. As empresas chinesas — principalmente empresas públicas como a China COSCO Shipping Corporation e a China Merchants Group — terão investido entre 2010 e 2020 cerca de 11 mil milhões de dólares em 25 projectos portuários em 18 países diferentes. Na Europa, o porto do Pireu-Atenas, na Grécia, é o caso mais conhecido onde a COSCO detém 67% do capital. Recentemente, no Mediterrâneo Oriental e Médio Oriente, a empresa chinesa Shanghai International Port Group, ficou com a exploração do porto de Haifa em Israel. Mas o porto de Haifa é também utilizado pela Marinha de guerra dos EUA nas suas missões na região. Na actual economia globalizada onde o comércio e a geopolítica se intersectam cada vez mais, esse caso é uma ponta visível da interligação entre o poder marítimo mercantil e o poder militar naval.

6. A interrogação é inevitável. A China está a transformar-se (só) numa grande potência marítima global em termos comerciais, ou está a lançar também as bases de uma poderosa Marinha de guerra? Ironicamente, tendo em conta a rivalidade com os EUA, a China parece estar a replicar, embora à sua maneira, a estratégia geopolítica preconizada pelo almirante norte-americano Alfred T. Mahan na transição do século XIX para o século XX. Na altura, os EUA emergiam como maior potência industrial e comercial superando os europeus. Num influente livro publicado em 1889, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Alfred T. Mahan sustentou a superioridade do mar como via de comércio e prosperidade económica. Essa prosperidade implicava um poder industrial e uma grande Marinha mercante, mas também a construção de uma

poderosa Marinha de guerra com capacidade para impedir (ou retaliar) ataques de potências estrangeiras. Assim, o país devia procurar bases navais em pontos estratégicos do globo, imprescindíveis para proteger as linhas de comunicação marítimas. Hoje a China, para além de uma base naval e de apoio logístico, situada na costa oriental de África, no Índico (no Djibuti), estará, segundo os serviços de informações dos EUA, à procura de uma outra base na costa ocidental africana, no Atlântico (Guiné Equatorial). Todavia, a informação é negada pela imprensa chinesa.

7. Para um Estado milenar com o China, que ao longo da sua história foi quase sempre uma grande potência terrestre, a transformação em grande potência marítima é algo extraordinário. É verdade que em inícios do século XV as poderosas expedições marítimas do almirante Zheng He — que chegaram à costa oriental de África e à Península Arábica —, podiam ter aberto uma época de supremacia global chinesa. No entanto, não foi esse o curso da história, pois foram interrompidas por desinteresse dos próprios imperadores chineses. Seiscentos anos depois, a China atingiu em 2020 um marco simbólico. Pela primeira vez, a sua Marinha de guerra, em número de embarcações, superou a dos EUA. É isto que se pode ler num relatório do Pentágono: “A República Popular da China tem a maior Marinha do mundo, com uma força de batalha global de aproximadamente 350 navios e submarinos, incluindo mais de 130 grandes navios combatentes de superfície. Em comparação, a força de combate da Marinha dos EUA é de aproximadamente 293 navios, no início de 2020.” (Ver *Military and Security Developments Involving the People’s Republic of China 2020*, p. vii). A primazia chinesa no comércio global pode dar naturalidade a uma ambição de ser a nova grande potência marítima. No entanto, a história ensina-nos também, sobretudo a história do século XX, que o desafio aberto à potência marítima estabelecida tende a acabar da pior maneira, num destrutivo conflito para a humanidade.

<https://www.publico.pt/2021/12/12/mundo/opiniao/transformacao-china-potencia-maritima-1988316>