

Universidades Lusíada

Alexandre, António Gonçalves

O papel da China na segurança marítima de África

<http://hdl.handle.net/11067/8105>

<https://doi.org/10.34628/53C3-W652>

Metadados

Data de Publicação

2025

Resumo

O oceano mundial é vital para o desenvolvimento económico da China, que emergiu, no presente século, como um ator-chave em sectores críticos do domínio marítimo (como o transporte marítimo internacional ou a pesca). Em relação aos espaços marítimos de África, tanto a costa oriental como a costa ocidental são fundamentais para a obtenção e/ou transporte dos recursos (sobretudo energéticos e minerais) de que a China necessita para o crescimento económico que pretende alcançar. Para garantir a segu...

The world ocean is vital for the economic development of China, which has emerged in this century as a key player in critical sectors of the maritime domain (such as international maritime transport or fishing). With regard to Africa's maritime spaces, both the east and west coasts are fundamental for obtaining and/or transporting the resources mainly energy and minerals) that China needs for the economic growth it wants to achieve. To ensure the security of those maritime spaces, Beijing has be...

Editor

Universidade Lusíada Editora

Tipo

article

Revisão de Pares

Não

Coleções

[ULL-FCHS] LPIS, n. 30 (2025)

Esta página foi gerada automaticamente em 2026-10-30T01:04:57Z com informação proveniente do Repositório

O PAPEL DA CHINA NA SEGURANÇA MARÍTIMA DE ÁFRICA

CHINA'S ROLE IN AFRICA'S MARITIME SECURITY

António Gonçalves Alexandre

Doutorado em Relações Internacionais pela NOVA/FCSH

Investigador integrado no IPRI-NOVA

Investigador associado no CIDIUM e no IDN

amgalexandre527@hotmail.com

Orcid: 0000-0002-2697-1951

DOI: <https://doi.org/10.34628/53C3-W652>

Data de submissão / Submission date: 20.02.2025

Data de aprovação / Acceptance date: 30.03.2025

Resumo: O oceano mundial é vital para o desenvolvimento económico da China, que emergiu, no presente século, como um ator-chave em sectores críticos do domínio marítimo (como o transporte marítimo internacional ou a pesca). Em relação aos espaços marítimos de África, tanto a costa oriental como a costa ocidental são fundamentais para a obtenção e/ou transporte dos recursos (sobretudo energéticos e minerais) de que a China necessita para o crescimento económico que pretende alcançar. Para garantir a segurança daqueles espaços marítimos, Pequim tem vindo a expandir a sua pegada militar naval além-fronteiras e a desenvolver significativas capacidades de projeção de poder.

Assente num quadro epistemológico interpretativista, com base numa estratégia de investigação qualitativa e um raciocínio do tipo indutivo, este artigo procura responder, a partir de um estudo de caso, à seguinte pergunta de partida: que papel pode a China assumir na segurança marítima de África? As conclusões mostram que a China é um ator importante na segurança marítima da costa oriental de África, ainda que o mesmo não suceda na costa ocidental. Todavia, se os seus relevantes interesses económicos nesta região ficarem comprometidos pelas ameaças existentes no domínio marítimo, Pequim terá necessariamente de assumir um papel ativo no seu combate.

Palavras-chave: China; Costa oriental de África; Costa ocidental de África; Segurança marítima; Recursos marinhos; Desenvolvimento económico.

Abstract: *The world ocean is vital for the economic development of China, which has emerged in this century as a key player in critical sectors of the maritime domain (such as international maritime transport or fishing). With regard to Africa's maritime spaces, both the east and west coasts are fundamental for obtaining and/or transporting the resources*

(mainly energy and minerals) that China needs for the economic growth it wants to achieve. To ensure the security of those maritime spaces, Beijing has been expanding its naval military footprint across borders and developing significant power projection capabilities.

Based on an interpretivist epistemological framework, a qualitative research strategy and inductive reasoning, this article seeks to answer the following question through a case study: what is China's role in Africa's maritime security? The conclusions show that China is a relevant player in maritime security on the east coast of Africa, although this is not the case on the west coast. However, if its significant economic interests in this region are undermined by existing threats in the maritime domain, Beijing will necessarily have to take an active role in combating them.

Keywords: *China; East coast of Africa; West coast of Africa; Maritime security; Marine resources; Economic development.*

Introdução

Ao longo do presente século a China tem vindo a seguir um pensamento estratégico que se assemelha bastante ao apresentado por Alfred Mahan, o estrategista naval norte-americano do século XIX, para quem o controlo dos mares, por meio de uma marinha poderosa e do domínio das rotas marítimas, era fundamental para que uma nação tivesse poder e influência global (Holmes & Yoshihara, 2006). Referiu, outrossim, Mahan (1890), que nações com forte poder naval e controlo sobre pontos estratégicos marítimos estariam mais bem posicionadas para proteger e expandir o seu comércio, com isso logrando projetar de forma substantiva a sua influência à escala mundial. E o mar continua, na atualidade, a ser bastante relevante, uma vez que por ele circula cerca de 90% do comércio internacional.

Alguns autores contemporâneos, particularmente oriundos da Índia (sobretudo do *Observer Research Foundation* e do *Centre for Policy Research*, ambos de Nova Deli), têm vindo a afirmar que existe uma dualidade inerente às instalações que a China está a estabelecer em portos estrangeiros que são, na sua génese, comerciais, mas que podem ser rapidamente adaptados para apoio a missões militares essenciais (Kynge, Campbell, Kazmin, & Bokhari, 2016). São, por conseguinte, excelentes para a projeção de poder (militar) se (e quando) for necessário. E o facto é que os investimentos chineses numa vasta rede de portos em todo o mundo (figura 1) fizeram dos seus operadores portuários os líderes globais neste ramo de atividade. As suas companhias de navegação transportam mais carga do que as de qualquer outra nação – sendo que seis dos 10 principais portos de contentores do mundo situam-se na China continental e um outro em Hong Kong.

Fonte: (Kynge, Campbell, Kazmin, & Bokhari, 2016)

² Tradução livre do autor de “[the PLAN] is speeding up the transition of its tasks from defense on the near seas to protection missions on the far seas” (The State Council Information Office of the People’s Republic of China, 2015, p. 21).

² Tradução livre do autor de “[the PLAN] is speeding up the transition of its tasks from defense on the near seas to protection missions on the far seas” (The State Council Information Office of the People’s Republic of China, 2015, p. 21).

suas milícias marítimas, sobretudo quando cotejados com os novos meios navais da Marinha dos EUA. A este propósito, a figura 2 evidencia a evolução ao longo das últimas décadas da construção (e subsequente lançamento à água) de novas plataformas combatentes (O'Rourke, 2024). É facilmente perceptível o desfasamento significativo entre novas construções chinesas e norte-americanas desde 2010, com vantagem muito clara da China.

Active U.S. and Chinese Warships by Launch Date

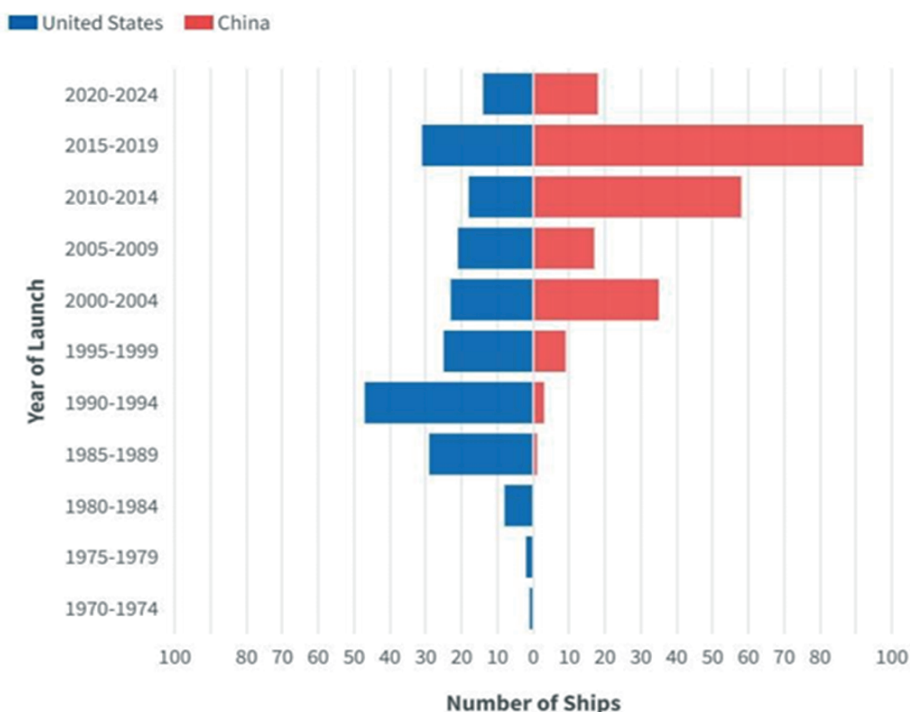


Figura 2 – Navios de guerra americanos e chineses ativos por data de lançamento

Fonte: (O'Rourke, 2024, p. 16)

Em termos de comércio, é relevante sublinhar que tem vindo a ocorrer um aumento de trocas comerciais nos últimos anos entre a China e diversos Estados africanos, conforme mostra a figura 3 (China Africa Research Initiative, 2025), sobretudo no período pós-pandemia causada pela COVID-19.

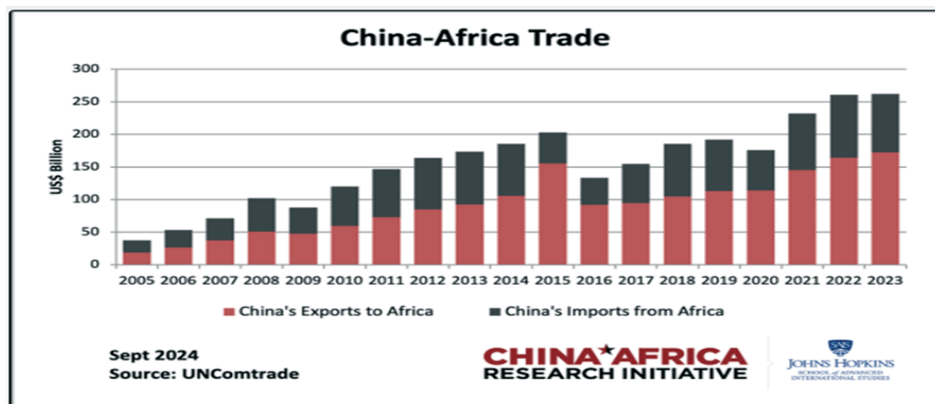


Figura 3 – Comércio China - África
 Fonte: (China Africa Research Initiative, 2025)

A título de exemplo, importa referir que cerca de 98% do cobalto da China é importado, na sua maioria da República Democrática do Congo, e uma grande parte do manganês da China (utilizado na produção de aço) e de ânodos para baterias de lítio é adquirido na África do Sul, no Gabão e no Gana. Em 2023, Angola foi o maior exportador africano para a China, seguindo-se a República Democrática do Congo e a África do Sul, tendo a África do Sul sido o maior comprador africano de produtos chineses, seguida da Nigéria e do Egito.

Em relação à exportação de armas para a região da África Subsariana, a China figura entre os principais fornecedores em dois períodos distintos: entre 2014 e 2018; e entre 2019 e 2023 (Wezeman, 2024). É particularmente visível, na figura 4, o grande peso da China em ambos os períodos elencados, sendo que no mais recente foi mesmo o maior exportador individual.

Arms exports to sub-Saharan Africa

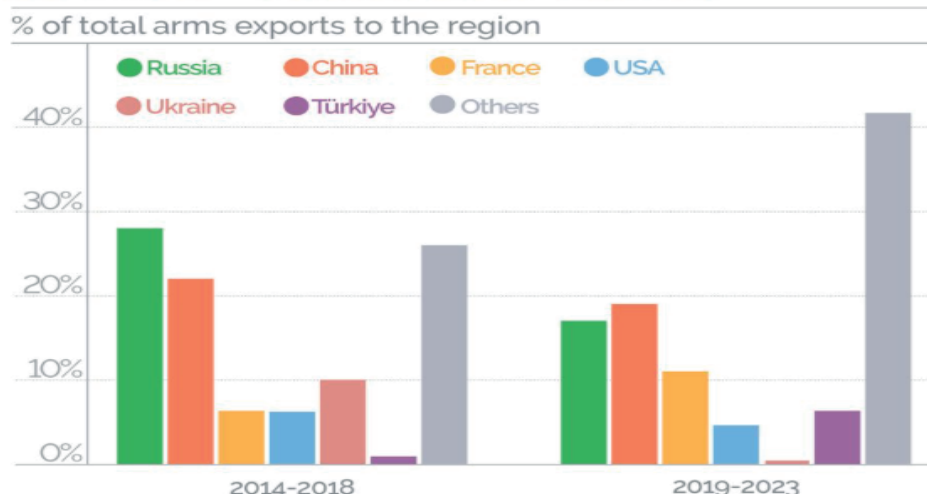


Figura 4 – Percentagem de armas exportadas para a região da África Subsaariana

Fonte: (Wezeman, 2024)

De entre os principais compradores de armas da região da África Subsariana no último período antes considerado, isto é, entre 2019 e 2023, destacaram-se a Nigéria e Angola – dois Estados situados na região do Golfo da Guiné. Em ambos os casos (mas sobretudo no que diz respeito à Nigéria), o peso das exportações de armas da China foi muito significativo (Wezeman, 2024).

Ao abordar o papel da China na segurança marítima em África, pode dividir-se esta análise em dois espaços distintos: a região do Corno de África, na costa oriental africana; e o Golfo da Guiné (na sua versão mais alargada, isto é, entre o norte do Senegal e o sul de Angola)³, na costa ocidental.

Relativamente ao primeiro desses espaços, importa ter presente que nas últimas duas décadas os interesses da China no Oceano Índico expandiram-se rapidamente. E isso muito se deve ao facto de cerca de 80% do petróleo importado pela China transitar pelo Ocea-

³ Definição que é seguida, por exemplo, pela União Europeia (Council of the European Union, 2014).

no Índico e pelo Estreito de Malaca, através de rotas marítimas que cruzam áreas de soberania ou jurisdição de outros Estados. Além disso, 95% do comércio da China com o Médio Oriente, África e Europa passa também pelo Oceano Índico. Mais importante ainda, na perspetiva de Pequim, é o facto de esta região ser controlada por potências rivais, como os Estados Unidos e a Índia (Colley, 2021). Nestas circunstâncias, é fundamental para a China garantir a segurança dos espaços marítimos na costa oriental de África, onde se situam algumas dessas rotas, que são absolutamente vitais para o seu próprio desenvolvimento económico.

No que diz respeito ao segundo espaço, há uma perceção do lado ocidental (em particular dos EUA) de poder estar em curso, na Guiné Equatorial, uma das maiores mudanças na estratégia global da China: a construção de uma nova base militar fora de portas, agora naquele país da costa ocidental de África⁴. Caso tais intenções se confirmem, para além dos óbvios desafios geopolíticos colocados pelo facto de a China vir a possuir, pela primeira vez, uma base naval no Atlântico, a medida assinalaria uma nova fase na política africana de Pequim (Tanchum, 2021). De entre as razões mais plausíveis para que isso possa vir a acontecer, alguns teóricos ocidentais apontam as seguintes: a futura base poder servir de apoio a operações navais vindouras tendentes a combater o fenómeno da pirataria na região do Golfo da Guiné; garantir adequada proteção de rotas marítimas estratégicas e dos interesses económicos da China naquela região; e apoiar eventuais missões de contraterrorismo que venham a ser aí lançadas (Ditter, Haney, Tsai, & Reid, 2024, p. 10).

Definiu-se como objeto de estudo desta investigação o papel da China na segurança marítima do Corno de África e do Golfo da Guiné. Tendo como referência um quadro epistemológico interpretativista, um raciocínio do tipo indutivo e uma estratégia de investigação qualitativa, procurou-se dar resposta, a partir de um estudo de caso, em linha com o definido por Yin (2015), à seguin-

⁴ Se essa opção se vier a confirmar, poderá estar associada ao facto de, em 2020, Pequim ter-se tornado o seu principal parceiro no combate à pandemia de COVID-19, doando 100 mil vacinas da Sinopharm e vendendo-lhe, logo depois, mais 500 mil vacinas. Por outro lado, em 2021, a dívida da Guiné Equatorial à China ascendia a um valor estimado em 49,7% do PIB (Tanchum, 2021).

te pergunta de partida que orientou toda a investigação realizada: que papel pode a China assumir na segurança marítima de África? Utilizou-se como método de recolha de dados a análise documental de fontes primárias e secundárias (onde se inclui bibliografia de relações internacionais, relatórios de diversas instituições e inúmeros artigos escritos). As conclusões mostram que a China tem tido uma intervenção diferenciada na segurança dos dois espaços marítimos que constituem o objeto de estudo definido: no Corno de África tem-se assumido como um ator relevante, entre alguns outros (como a União Europeia ou a Aliança Atlântica, por exemplo) na prossecução de um ambiente de segurança na região; no Golfo da Guiné, porém, a ação da China tem sido bem mais discreta, quando comparada com outros atores que aí têm estado presentes de forma continuada ao longo das últimas décadas (sobretudo a União Europeia). Todavia, a China pode vir a ganhar maior visibilidade (e preponderância) na segurança no Golfo da Guiné, se os seus relevantes interesses económicos na região forem colocados em causa e lograr aí alcançar maior capacidade de projeção de poder (militar), através da edificação de novas infraestruturas militares.

Este artigo é constituído pela presente introdução, por três capítulos e pelas conclusões. O primeiro capítulo aborda o enquadramento teórico, focando as principais áreas de interesse estratégico da China na região euro-atlântica e espaços adjacentes. O segundo capítulo centra-se na intervenção da China no Oceano Índico Ocidental. O terceiro capítulo foca o posicionamento da China no Golfo da Guiné. As conclusões obtidas permitem responder à pergunta de partida, uma vez que ficou claro que a China se mantém bastante ativa na prossecução da segurança dos espaços marítimos adjacentes à costa oriental de África e está a procurar penetrar no Atlântico Sul, como forma de melhor garantir a segurança da região do Golfo da Guiné e das rotas marítimas existentes, face aos relevantes interesses económicos que aí detém.

1. Enquadramento teórico

A China tem diversas áreas de interesse estratégico na região euro-atlântica e em espaços marítimos adjacentes. Entre outras, destacam-se: a segurança das linhas de comunicação marítimas; o acesso a recursos críticos; a proteção dos interesses ultramarinos chineses; e a manutenção da capacidade de exercer pressão sobre os EUA (e outros Estados ocidentais seus parceiros) nas linhas exteriores (Kaushal, Balletta, Shetler-Jones, & Lindley, 2024). O presente capítulo aborda, de forma necessariamente sumária, cada uma daquelas áreas, ainda que existam ligações entre elas, procurando, de igual modo, aquilatar o posicionamento da China relativamente a ambos os espaços marítimos de África objeto do presente estudo.

1.1. A segurança das linhas de comunicação marítimas

Relativamente à primeira das áreas elencadas, importa ter presente o pensamento do estadista inglês Sir Walter Raleigh que, em 1616, afirmou “Quem comanda o mar comanda o comércio; quem comanda o comércio do mundo comanda as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o próprio mundo”⁵. Esta ideia reflete a realidade geopolítica daquela época, realçando a importância do poder naval no controlo do comércio global e, por extensão, da riqueza e do domínio político, e logrou influenciar as políticas de impérios marítimos – como, por exemplo, o britânico, que dominava as rotas comerciais globais e utilizava a sua marinha para projetar poder a nível mundial⁶. Historicamente, porém, o controlo das rotas marítimas globais tem sido um objetivo central das políticas económicas e militares. De facto, desde a Era dos Descobrimentos que a manutenção de um acesso fiável às vias navegáveis do mundo tem sido entendida como uma fonte fundamental de poder. Na atualidade,

⁵ Tradução livre do autor de “Whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself” (Rochat, 2021).

⁶ Esta ideia assumiu uma importância fundamental para a estratégia naval britânica dos séculos XVII e XVIII e, mais tarde, ecoou nos trabalhos de Alfred Mahan, que defendia que o poder marítimo era a chave do poder nacional.

e dado que cerca de 90% do comércio mundial utiliza os oceanos para chegar aos seus destinos, a importância do sector do transporte marítimo continua elevada, não podendo ser subestimada (Rochat, 2021).

Não é, pois, de estranhar que a PLAN tenha vindo a expandir as suas capacidades logísticas para apoiar operações a longa distância como forma de melhor garantir a segurança das linhas de comunicação marítimas e a subsequente proteção dos seus relevantes interesses económicos em espaços marítimos afastados das suas fronteiras. Para isso, possui uma força considerável de navios de reabastecimento logístico altamente capazes para apoio a empenhamentos de longa duração de meios do seu poder militar no mar⁷. Neste âmbito, é muito relevante o compromisso assumido pela PLAN no combate à pirataria somali⁸, uma vez que aquele fenómeno colocou em causa o comércio internacional ao longo de uma rota marítima crítica para a China. A PLAN estendeu, também, a realização de exercícios a mares distantes. Em 2019 empenhou o grupo de combate do seu porta-aviões para o seu primeiro exercício de guerra no mar, no oceano Pacífico Ocidental e, mais recentemente, em 2023, levou a cabo um ambicioso (e robusto) programa de compromissos globais, incluindo diversas escalas em diferentes países (que a figura 5 mostra) e vários tipos de missões que incluíram exercícios internacionais, exposições, ações formação e múltiplas missões humanitárias. Entre tais missões, destaca-se a participação de meios da PLAN em dez exercícios navais multilaterais em espaços de vários países, entre os quais a Indonésia, o Camboja, a Rússia, Paquistão, Irão, Tanzânia, Singapura, Tailândia e África do Sul. Estes exercícios incluíram, ainda, patrulhas navais conjuntas China-Rússia (U.S. Department of Defense, 2024).

⁷ A edificação da base militar chinesa no Djibuti, em 2017, é um bom exemplo da estratégia chinesa de reforço substantivo do seu poder marítimo, essencial para a proteção das rotas marítimas ao largo da costa oriental de África.

⁸ Tópico que será desenvolvido no terceiro capítulo.



Figura 5 – Estados visitados por meios da marinha da China em 2023

Fonte: (U.S. Department of Defense, 2024)

A frota (em expansão) da PLAN, composta por navios de guerra anfíbios (modernos e de grandes dimensões) e um considerável conjunto de navios de reabastecimento logístico altamente capazes para apoiar operações de longa duração, em mares distantes, permitir-lhe-á conduzir uma vasta gama de operações expedicionárias para proteger os interesses da China, garantir a segurança das linhas de comunicação marítimas e, ainda, apoiar se (e quando) necessário operações internacionais de assistência humanitária (U.S. Department of Defense, 2024).

1.2. O acesso a recursos marinhos

Numa sessão de estudo com membros do Bureau Político do Comité Central do Partido Comunista da China, em julho de 2013, o recém-empossado Presidente Xi Jinping defendeu a necessidade de serem envidados esforços tendentes a transformar a China numa potência marítima, afirmando, a propósito, que a China iria

prosseguir o seu desenvolvimento trilhando um caminho pacífico, mas de forma alguma o país abandonaria os seus direitos legítimos, nem desistiria dos seus interesses nacionais fundamentais. Nesse sentido, sublinhou que a China se deveria preparar para fazer face às complexidades emergentes e reforçar a sua capacidade para salvaguardar os direitos e interesses marítimos. Prosseguiu, referindo que os oceanos e os mares iriam assumir uma relevância estratégica cada vez mais determinante no que dizia respeito à concorrência global no desenvolvimento económico, militar e tecnológico (Xinhua, 2013).

E o facto é que a China, passada pouco mais de uma década, alcançou um patamar de excelência no domínio marítimo. É titular, atualmente, da maior frota de pesca do mundo (tanto em número de embarcações quanto de pescadores) e é depositária das mais significativas indústrias de aquacultura. Possui a mais relevante marinha mercante (em termos de capacidade de transporte) e é detentora de significativas frotas de navios de investigação oceanográfica. O poder marítimo da China manifesta-se, ainda, numa ampla frota de navios-tanque e de infraestruturas logísticas muito significativas tanto no seu território como no exterior (Erickson, 2024). Por fim, destaca-se a aposta na construção de navios quebra-gelo, que torna inequivocamente mais evidentes as ambições da China no Ártico. O empenhamento no verão de 2024 de três desses navios naquela região, assinala a indubitável determinação da China em afirmar-se (também) como uma “grande potência polar” (Mackenzie Institute, 2024), o que está em sintonia com os seus objetivos geopolíticos mais vastos (Chan, 2024).

Mas há um fator que tem vindo a assumir preponderância acrescida na decisão da China se tornar uma potência marítima e que está relacionado com os recursos existentes no solo e subsolo marinhos em espaços que não sejam de soberania ou jurisdição dos Estados – isto é, no alto mar, situado além das 200 milhas marítimas contadas desde a linha de base reta que serve para medição da largura do mar territorial (conforme mostra a figura 6).

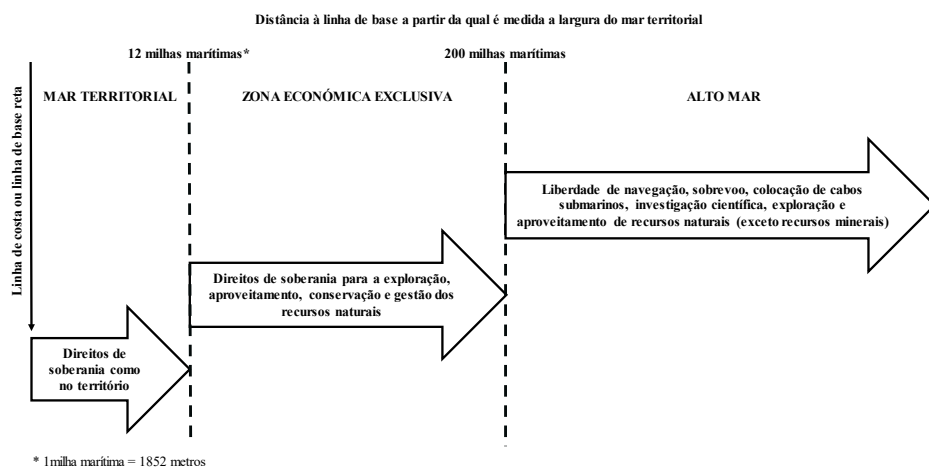


Figura 6 – Espaços marítimos e áreas de soberania ou jurisdição

Fonte: Adaptado da (Convenção das nações Unidas sobre o direito do Mar [CNUDM], 1982)

O interesse da China em ter acesso aos recursos minerais existentes no solo e subsolo do oceano manifesta-se, por exemplo, na realização de vários cruzeiros de investigação científica que têm permitido a Pequim mapear o fundo de diferentes espaços marítimos. No que ao Atlântico diz respeito, destaca-se a conclusão, em 2024, de uma relevante expedição científica realizada em águas profundas na Crista Mesoatlântica⁹. Teve uma duração de 164 dias, tendo sido percorridos 57 000 km e realizados 46 mergulhos a grandes profundidades, o que permitiu obter dados ambientais e biológicos, assim como amostras geológicas de grande relevância. A análise subsequente permitiu alcançar um conhecimento profundo da distribuição de atividades hidrotermais biológicas, bem como de níveis de hidrogénio e metano. No entanto, esta incursão de meios chineses em águas profundas do Atlântico pode muito bem pretender ir além do simples interesse científico. De facto, a China é um dos 169 Estados-partes na CNUDM (1982) e aguarda por uma decisão sobre o início da exploração de minerais em águas profundas.

⁹ Trata-se de uma cadeia de montanhas vulcânicas que se ergue da planície abissal atlântica, estendendo-se do Ártico (Crista de Gakkel) ao Antártico (Junção Tripla de Bouvet) através dos dois hemisférios, com uma extensão de mais de 16 000 km (UNESCO, 2017).

Em qualquer caso, a China encontra-se já numa posição privilegiada para garantir importantes dividendos futuros na obtenção de cobalto, de sulfuretos e outros minerais existentes no solo marinho, uma vez que detém mais áreas de exploração oceânica identificadas do que qualquer outro Estado (Bela, 2024a).

1.3. A defesa dos interesses ultramarinos chineses

A opção de Pequim de ter acesso a diversos portos comerciais em diferentes espaços de África está alinhada com a mudança estratégica de transitar de potência simplesmente continental para potência concomitantemente continental e marítima, corporizada, aliás, no seu Livro Branco da Defesa de 2015 (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2015), no qual é referido que “[a] mentalidade tradicional de que a terra supera o mar deve ser abandonada, e deve ser atribuída grande importância à gestão dos mares e oceanos e à proteção dos direitos marítimos e interesses”¹⁰, e decorre do facto da China se ter tornado francamente aberta para o mundo, quer em termos de importações, quer de exportações. É ainda referido, no mesmo documento:

It is necessary for China to develop a modern maritime military force structure commensurate with its national security and development interests, safeguard its national sovereignty and maritime rights and interests, protect the security of strategic SLOCs and overseas interests, and participate in international maritime cooperation, so as to provide strategic support for building itself into a maritime power. (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2015)

No Livro Branco de Defesa de 2019 (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2019, p. 5), é reiterado que os interesses ultramarinos da China estavam a ser colocados

¹⁰ Tradução livre do autor de “The traditional mentality that land outweighs sea must be abandoned, and great importance has to be attached to managing the seas and oceans and protecting maritime rights and interests” (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2015).

em causa por ameaças imediatas, como a grande instabilidade internacional e regional existente, o terrorismo e a pirataria, sendo que várias missões diplomáticas, empresas e indivíduos chineses, em diversas regiões do mundo, haviam sido atacados em inúmeras ocasiões. Nestas circunstâncias, de entre os objetivos estratégicos para o desenvolvimento da defesa nacional e das forças armadas da China na nova era, consta o que refere a necessidade de transformar as forças armadas chinesas em forças de nível mundial até meados do século XXI (p. 10).

Outros interesses ultramarinos incluem a exploração de recursos em águas internacionais¹¹. Na última década, a China tem vindo a obter informação credível – com base em diversos cruzeiros de investigação científica que tem realizado¹² – que pode usar em seu benefício através de um eventual aumento do número de pedidos de direitos de extração de minerais no Atlântico a apresentar à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos¹³, com especial incidência nos sulfuretos metálicos no Atlântico Sul¹⁴ (Kaushal, Balletta, Shetler-Jones, & Lindley, 2024, p. 12).

Este facto tem levado a um aumento muito significativo de novas construções de meios do poder naval da China, conforme fica evidente na figura 7, que apresenta os meios que constituem a ordem de batalha da PLAN e da US Navy – incluindo a evolução prevista até 2030. E é precisamente após 2015 que o número de meios do poder naval da China cresceu de forma muito significativa.

¹¹ Usualmente assim designados os espaços além das 200 milhas marítimas (conforme mostra a figura 6).

¹² A China efetuou uma série de expedições científicas no Atlântico na última década, com especial incidência no Atlântico Sul (Bela, 2024b).

¹³ Organização internacional autónoma criada ao abrigo da CNUDM, através da qual os Estados-partes daquela convenção organizam e controlam as actividades relacionadas com os recursos minerais no espaço marítimo designado por Área (que fica fora da jurisdição dos Estados), onde se situam os *global commons* (International Seabed Authority, 2025).

¹⁴ O Atlântico Sul reveste-se de grande importância para a China, na perspetiva da integridade da sua estratégia marítima e da expansão, a prazo, dos seus interesses marítimos. De facto, pode permitir à China aceder aos *global commons* – existentes no alto mar –, sendo, por isso, uma importante garantia de recursos e um relevante espaço estratégico no futuro próximo (Dahai, 2018).

	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Selected ship types							
Ballistic missile submarines	1	1	3	4	4	6	8
Nuclear-powered attack submarines	5	4	5	6	7	10	13
Diesel attack submarines	56	56	48	53	55	55	55
Aircraft carriers, cruisers, destroyers	19	25	25	26	43	55	65
Frigates, corvettes	38	43	50	74	102	120	135
Total number of China Navy battle force ships, including types not shown above	210	220	220	255	360	400	425
Total U.S. Navy battle force ships	318	282	288	271	296	287	294
U.S. total above compared to China total above	+108	+62	+68	+16	-64	-113	-131

Figura 7 – Meios navais da ordem de batalha da PLAN e da US Navy

Fonte: (O'Rourke, 2024)

1.4. A pressão sobre os EUA (e alguns dos seus aliados ocidentais)

Se para os EUA a China é o seu grande oponente¹⁵, também na perspetiva da China os EUA são o seu principal adversário (Chatham House, 2022, p. 2). E a agudização a que se tem assistido, nos anos mais recentes, do discurso norte-americano em torno da China, reflete dois pontos de vista diferentes, ainda que igualmente relevantes. O primeiro evidencia o abandono da noção (que ganhou forma nos anos que se seguiram à entrada da China na Organização Mundial do Comércio, no final de 2001) de que a China poderia aproximar-se das normas ocidentais à medida que se tornasse mais próspera e economicamente liberal. Pelo contrário, a China de Xi Jinping é vista como uma potência cada vez mais perturbadora e assertiva nos assuntos internacionais, enquanto o espaço para o discurso político (alternativo) dentro da China tem vindo a fechar-se. O segundo está relacionado com a perceção de que a China encara cada vez mais o mundo numa perspetiva puramente competitiva, concentrando-se em tornar-se a potência dominante na sua região, mas procurando alargar, outrossim, a sua zona de influência a re-

¹⁵ Em linha, aliás, com a sua Estratégia de Segurança Nacional, que já no final de 2022 referia expressamente que *"The PRC is the only competitor with both the intent to reshape the international order and, increasingly, the economic, diplomatic, military, and technological power to do it. Beijing has ambitions [...] to become the world's leading power."* (Biden, 2022, p. 23).

giões mais afastadas¹⁶ (Chatham House, 2022) – como é o caso de África, em análise neste artigo.

Mas também para a UE o desafio colocado pela China é sistémico, na medida em que se baseia num modelo de governo totalmente diferente – autoritário – quando cotejado com o que existe na UE – democrático. E é também sistémico dado que está ligado à abordagem da China em vários domínios, designadamente, no comércio, investimento e tecnologia, através dos quais procura alcançar a primazia e, nalguns casos, mesmo a supremacia (European Commission, 2025, p. 4). E embora a China seja um parceiro comercial fundamental para a UE, está a aumentar significativamente as despesas com a defesa, tendo atualmente a segunda maior despesa militar do mundo, ultrapassando todos os demais países da Ásia Oriental combinados. A figura 8 mostra a percentagem das despesas militares mundiais dos 15 países que apresentaram os valores mais elevadas em 2023. Os EUA surgem em primeiro lugar (com 37%) e em segundo lugar aparece a China com 12% (conseguindo os dois Estados, em conjunto, quase metade do volume total de despesas em 2023). Este facto induz, naturalmente, preocupações securitárias crescentes do lado europeu.

¹⁶ As visões políticas chinesas, com a *Belt and Road Initiative* à cabeça, articulam, segundo o lado ocidental, uma noção de supremacia e centralidade chinesas no sistema global ou, pelo menos, um sentimento da China como uma potência forte e independente (Chatham House, 2022).

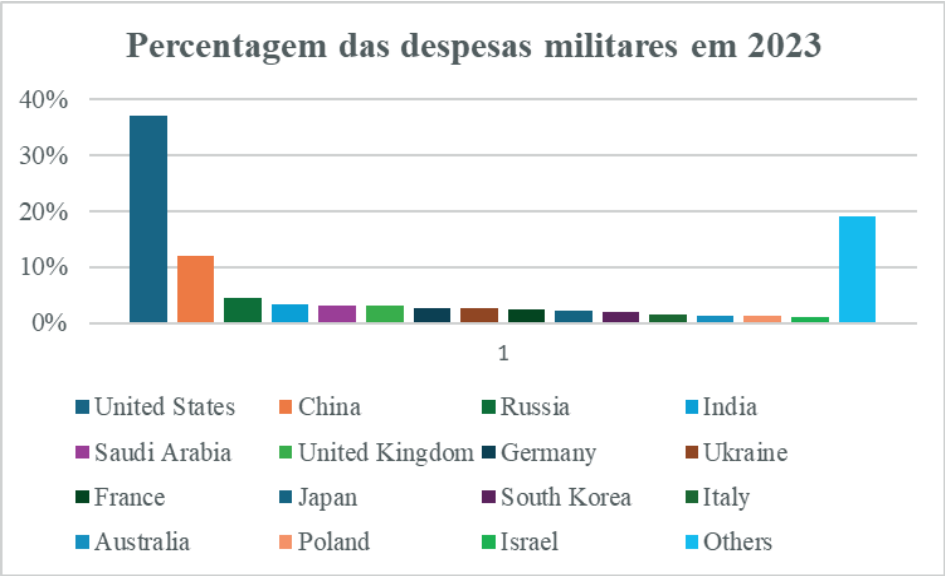


Figura 8 – Estados que mais contribuíram para as despesas militares globais em 2023
Fonte: Adaptado de (Tian, Silva, Liang, & Scarazzato , 2024)

Importa realçar, por fim, o facto de poder estar em curso uma das maiores mudanças na estratégia global da China, relacionada com a instalação de uma base militar na costa Ocidental de África (sendo a Guiné Equatorial uma das opções mais fortes), o que, a confirmar-se, terá implicações geopolíticas de grande alcance em todo o espaço atlântico (Tanchum, 2021). A figura 9 mostra a possível localização de uma futura base naval chinesa na costa ocidental de África.



Figura 9 – Localização de possível base naval chinesa na costa Ocidental de África
 Fonte: (Phillips, 2021)

2. A China no Oceano Índico

Em termos de enquadramento inicial deste capítulo, importa começar por abordar o fenómeno da pirataria somali e elencar algumas razões concretas que a levaram a evoluir de simples perigo à navegação regional a problema de segurança internacional, nos primeiros anos deste século. E isso ficou a dever-se ao facto de ter colocado em causa diversos (e relevantes) objetos de referência, entre outros: o transporte marítimo internacional; a liberdade de navegação; e a segurança e bem-estar dos tripulantes dos navios civis em transito pela região do Corno de África. Para a China, em concreto, as águas ao largo da costa da Somália são absolutamente críticas, já que um clima de insegurança continuado pode perturbar o livre fluxo de comércio, que é fundamental para o seu desenvolvimento económico (Venkataraman, 2016). De facto, fontes chinesas referem que mais de 1200 navios de pavilhão chinês e 40% de todas as mercadorias e matérias-primas destinadas à China passavam, no início deste século, pelo Golfo de Áden todos os anos. Esses navios

transportavam uma variedade significativa de produtos, incluindo grande parte do petróleo bruto importado pela China. Em resultado da campanha *Going Out* de Pequim, lançada em 2002, muitas empresas chinesas aumentaram o investimento no estrangeiro, numa tentativa clara de satisfazer a procura crescente por recursos naturais e matérias-primas que a China não era capaz de satisfazer através da sua produção interna (Massachusetts Institute of Technology, 2009).

A relevância (económica e securitária) do Corno de África levou a que mais de 50 países tenham contribuído coletivamente para a segurança marítima em espaços como o Mar Vermelho, Golfo de Áden, Mar Árábico e bacia da Somália, num imenso empenhamento naval multilateral (o maior desde o final da Guerra Fria, até então). A China foi um desses Estados, sendo que a decisão sobre a intervenção de meios da PLAN teve lugar ainda em dezembro de 2008 e o primeiro empenhamento ocorreu logo no início de 2009 com o envio de uma força naval constituída por dois dos mais modernos contratorpedeiros da sua frota (naquela data) e um navio auxiliar – que marcou, de alguma forma, o regresso de meios do poder militar no mar da China a uma região onde tinha estado nos anos de 1400, durante as expedições marítimas do almirante Zheng He. Esse empenhamento em garantir o trânsito seguro dos navios mercantes naquela região ainda se mantém na atualidade. Para este esforço continuado de Pequim na prossecução da segurança marítima na região, muito contribuiu o estabelecimento da primeira base naval chinesa fora de portas, em 2017, no Djibuti. A implementação da *Belt and Road Initiative*, a proteção da diáspora nos países daquela região e a segurança dos seus avultados investimentos, estão entre os principais interesses que Pequim pretende salvaguardar. Para isso é absolutamente fundamental que o Corno de África (e espaços envolventes, designadamente, o Mar Vermelho) permaneçam como zonas seguras e protegidas.

A China não integrou nenhuma coligação de Estados (atuou sempre em cumprimento de mandatos nacionais) e o seu principal objetivo ao enviar meios navais para o Corno de África era garantir a segurança dos navios mercantes e tripulantes chineses que nave-

gavam no Golfo de Áden. Em todo o caso, permaneceu disposta a reforçar as trocas de informações e, quando necessário, a participar em operações de ajuda humanitária com todos os países envolvidos no esforço comum de contenção do fenómeno da pirataria. A decisão de Pequim de enviar navios de guerra para a região do Corno de África foi tomada com base em diversas resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas – que foram adotadas ao longo de 2008, invariavelmente exortando à participação alargada de Estados e de organizações internacionais no esforço comum para a contenção da pirataria –, sendo certo que a China defendia o reforço da liderança e coordenação das Nações Unidas na luta contra aquele fenómeno (Center for Naval Analyses, 2009).

A permanência da China no Corno de África (e a prática reiterada de conduzir escoltas a comboios de navios civis ao longo do Golfo de Áden) tem servido, todavia, não apenas para garantir a segurança marítima naqueles espaços, como também para defender os seus relevantes interesses económicos e para expandir a sua influência a toda a região. Mas a participação robusta na missão de combate à pirataria no Corno de África (onde estiveram presentes diversas potências ocidentais e orientais, conforme mostra a figura 10) e o forte empenhamento de militares chineses em missões de manutenção da paz das Nações Unidas em diversos teatros de operações em África, serviram de pretexto a Pequim para acelerar a construção da PLAN, de águas azuis, para estar presente em permanência no Oceano Índico (Grieger, 2019), ainda que as ambições da China se estendam por outros espaços marítimos de inegável relevância geopolítica e geoeconómica (como é o caso da costa Ocidental de África).

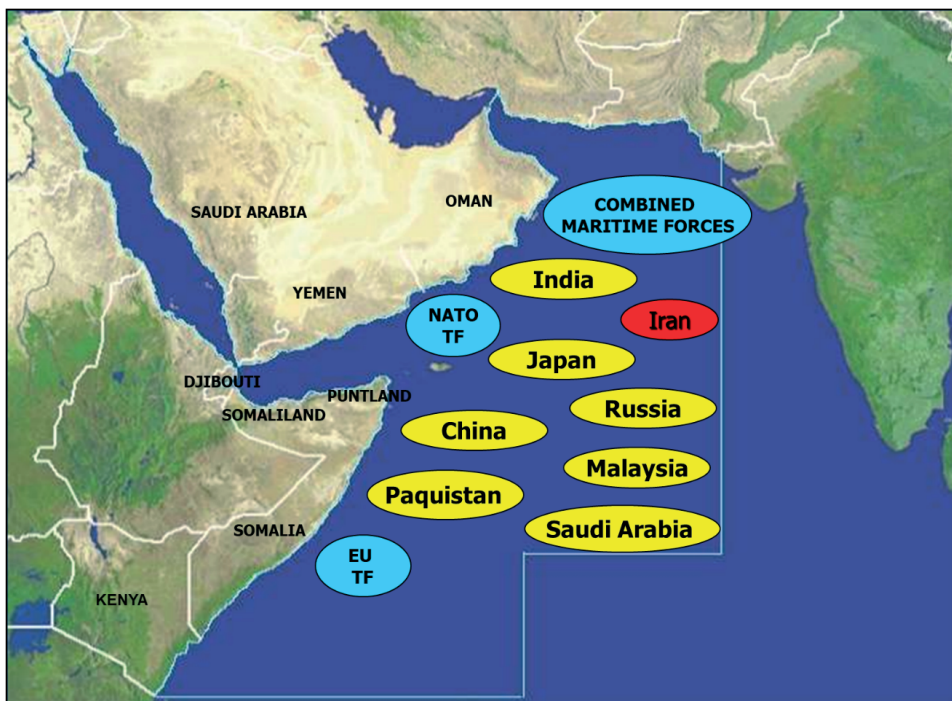


Figura 10 – Principais atores nas operações de combate à pirataria no Corno de África

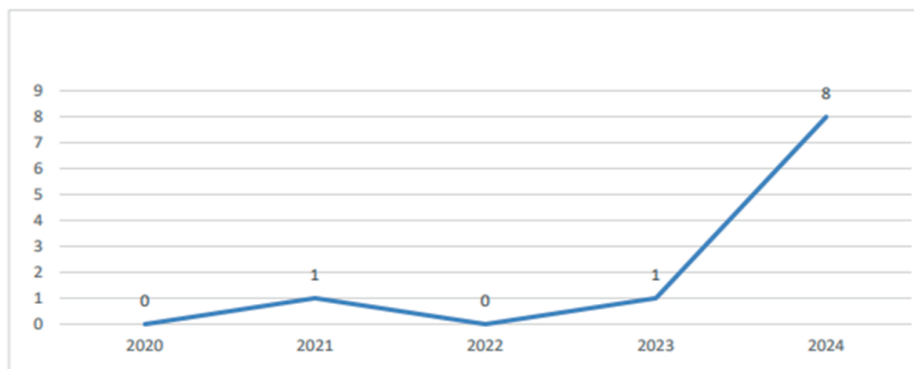
Fonte: Adaptado de (Alexandre, 2022)

Importa referir, por fim, que em março de 2025 decorreu o sétimo exercício naval trilateral anual “Maritime Security Belt 2025”, perto de Chabahar, no Irão, englobando, entre outros, exercícios setoriais de combate à pirataria, de busca e salvamento marítimo e de guerra no mar. A presença da Rússia, da China e do Irão no Golfo de Omã¹⁷, uma região estrategicamente importante, sublinha o interesse comum daqueles Estados em contrariar a influência norte-americana no Oceano Índico Ocidental e em se protegerem de um bloco ocidental cada vez mais assertivo. O exercício assinala, outrossim, o aprofundamento da cooperação militar entre aqueles três Estados, ainda que a referida parceria continue a ser eminentemente de

¹⁷ O exercício contou, ainda, com diversos observadores de vários Estados, incluindo o Azerbaijão, Iraque, Cazaquistão, Catar, Omã, Emiratos Árabes Unidos, Paquistão, Sri Lanka e África do Sul, o que indicia uma dimensão internacional crescente deste instrumento da política externa chinesa (SpecialEurásia, 2025).

conveniência e não um alinhamento estratégico profundo. De facto, embora Pequim, Moscovo e Teerão tenham interesses comuns, os seus objetivos geopolíticos mais amplos nem sempre têm estado totalmente alinhados. No entanto, dado que os três enfrentam uma pressão persistente dos EUA e de alguns dos seus aliados (tanto da região do Indo-Pacífico quanto da Europa), encontraram um terreno comum na cooperação militar e económica que têm vindo a desenvolver nos anos mais recentes (SpecialEurásia, 2025).

Mas o compromisso de assegurar o trânsito seguro de navios na região do Corno de África mantém-se na atualidade. Os esforços contínuos de Pequim para garantir a segurança marítima na região foram ampliados pelo estabelecimento da primeira base naval da China no exterior, no Djibuti, em 2017. Para além da base naval chinesa, o Djibuti alberga, atualmente, outras bases navais e instalações militares, nomeadamente, dos EUA, França, Itália, Japão e Arábia Saudita, o que demonstra a grande competição geopolítica que existe naqueles relevantes espaços marítimos e o quanto essa base é determinante para a defesa dos interesses da China em toda a costa oriental de África. A base no Djibuti permite, ainda, um maior apoio logístico à frota numa região distante da China continental, contribuindo, também, para aumentar a segurança marítima numa região onde existem ameaças latentes, como o terrorismo marítimo e a pirataria (que, aliás, cresceu em 2024, depois de alguns anos em que particamente não existiu, conforme é visível na figura 11).

CHART M: East Africa – Waters off Somalia / Gulf of Aden – Total number of reported incidents

Fonte: International Maritime Bureau

Figura 11 – Incidentes de pirataria registados no Corno de África, em 2024

Fonte: (International Maritime Bureau, 2025, p. 25)

A China está, pois, francamente interessada numa região do Corno de África estável e segura, com rotas marítimas protegidas, e a base naval do Djibuti é absolutamente essencial para que isso aconteça.

3. A China no Oceano Atlântico

Parece clara a posição de Pequim de ter um papel cada vez mais influente nas questões securitárias do Atlântico Sul. Um relatório da *Royal United Services Institute* (Kaushal, Balletta, Shetler-Jones, & Lindley, *China's Strategic Options in the Euro-Atlantic*, 2024) refere ser provável que a China se envolva em iniciativas concebidas para incrementar a sua influência regional no espaço atlântico, habituar a PLAN a destacamentos mais longos e criar as condições para uma presença mais substancial de meios militares a longo prazo naquela região. A presença e as actividades navais, como a realização de exercícios conjuntos de oportunidade (com a Rússia, por exemplo), poderão ser utilizadas como meio de sinalização à Europa da capacidade da China para desempenhar um papel mais significativo na segurança do espaço euro-atlântico. Todavia, tendo em conta as sensibilidades da China e dos Estados costeiros do Golfo da

Guiné em termos de soberania, bem como a capacidade limitada e os problemas de coordenação destes últimos, a assistência chinesa na luta contra a pirataria no Golfo da Guiné envolverá, provavelmente, maior apoio nos bastidores (Strange & Erickson, 2015). O mesmo relatório refere, adicionalmente, que a longo prazo a China pode tornar-se cada vez mais dependente das linhas de comunicação marítimas no Atlântico Sul e deverá, nessas circunstâncias, ter capacidade para afetar recursos significativos à sua proteção (para defender os seus relevantes interesses económicos na região). E o facto é que diversas empresas chinesas estão presentes em mais de um terço de todos os desenvolvimentos portuários africanos, sendo que alguns desses portos poderão ser utilizados para expandir a presença naval chinesa no continente¹⁸ (Nantulya, 2025). A figura 12 evidencia, de forma clara, a presença massiva da China na gestão, financiamento e reconstrução de portos em quase todos os Estados da costa ocidental africana.

¹⁸ As empresas estatais chinesas são partes interessadas (e estão ativas) em 78 portos existentes em 32 países africanos, seja como construtores, financiadores ou operadores. Os desenvolvimentos portuários chineses estão francamente concentrados na África Ocidental, com 35 portos, em comparação com 17 na África Oriental, 15 na África Austral e 11 no Norte de África (Nantulya, 2025).



Figura 12 – Expansão portuária chinesa em África

Fonte: (Nantulya, 2025)

Nestas circunstâncias, não é surpreendente que a PLAN esteja, alegadamente, a procurar localizações para a instalação de uma

futura base naval em Estados da África Ocidental. Entre as opções constam países como o Gabão, Angola ou a Guiné Equatorial – sendo o porto de Bata, neste Estado, a mais recente (e forte) possibilidade – e que tenha vindo a efetuar exercícios navais visíveis com a Rússia e a África do Sul, nesta zona do globo (Office of the Secretary of Defense, 2023, p. 154), (Kaushal, Balletta, Shetler-Jones, & Lindley, 2024, p. 9). De qualquer forma, e ainda que não haja uma decisão definitiva sobre a localização dessa futura base naval na costa ocidental de África, o facto é que a crescente presença da China nos portos africanos também promove os objetivos militares chineses. Algumas das 78 instalações portuárias em que as empresas chinesas estão envolvidas, reúnem condições que permitem a atracação de navios da PLAN (tendo como referência as suas especificações), seja em visitas de rotina ou para a realização de ações de manutenção mais complexas que envolvam, por exemplo, a necessidade de docar determinado tipo de plataformas (Nantulya, 2025).

De entre as principais ameaças à segurança marítima do Atlântico Sul, nos anos mais recentes, destacam-se a pirataria e o assalto armado no mar contra navios, os tráficos ilícitos diversos e a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (IUU¹⁹). Contrariamente ao que aconteceu na região do Corno de África, para a região do Golfo da Guiné – que se constituiu ao longo do presente século como um dos mais relevantes *hotspots* da pirataria contemporânea – o Conselho de Segurança das Nações Unidas emitiu apenas duas resoluções para lidar aquele fenómeno, ainda que nenhuma delas tenha permitido o lançamento de operações militares para o travar – uma vez que foi entendido que era uma questão regional que deveria ser abordada pelos atores locais. Assim, os atores extrarregionais (onde se inclui a China) devem apenas apoiar as organizações regionais africanas se (e quando) forem para isso solicitadas. Nestas circunstâncias, Pequim tem assumido um papel de pouco relevo neste campo. Tem-se mesmo o entendimento de que essa postura apenas poderá alterar-se se os relevantes interesses (sobretudo económicos) de Pequim forem colocados em causa pelos grupos de

¹⁹ Acrónimo que significa *Illegal, Unreported and Unregulated*.

piratas – lembrando, por exemplo, que a China é um dos principais importadores de energia da região do Golfo da Guiné (Energy Institute, 2024).

A pesca IUU é uma ameaça significativa à segurança humana de todos os pescadores da costa ocidental de África que obtêm o pescado de forma legal (muitos deles envolvidos na pesca artesanal). A concorrência de navios de pesca industrial de frotas de pesca distantes de potências extrarregionais (da Ásia, sobretudo), sendo que muitos deles se envolvem em práticas ilícitas de captura de peixe, tem impacto direto no modo de vida de muitas populações ribeirinhas, privando-as do seu sustento. Um estudo recente (Daniels, Kohonen, Gutman, & Thiam, 2022) mostrou que, entre 2010 e 2022, mais de metade das embarcações detetadas em atividades de pesca IUU tiveram lugar nos espaços marítimos do GdG. Na lista dos dez Estados com mais navios detectados em actividades relacionadas com a pesca IUU naquele período, no GdG, a China surge como o mais proeminente, como se pode ver no quadro 1.

Quadro 1 – Dez países com maior número de embarcações envolvidas na pesca IUU

TOP 10 IUU FLAG COUNTRIES		
Country	Total vessels	Percent total for which flag data available
China	233	33 percent
Ghana	32	5 percent
South Korea	32	5 percent
Italy	30	4 percent
Taiwan	27	4 percent
Indonesia	23	3 percent
Ecuador	21	3 percent
Thailand	21	3 percent
Vietnam	20	3 percent
Peru	19	3 percent

Fonte: (Daniels, A., et al, 2022)

Fonte: Adaptado de (Daniels, Kohonen, Gutman, & Thiam, 2022)

Confrontadas com a ausência de alternativas de sustento, é altamente provável que, a prazo, muitos dos indivíduos dessas comunidades possam optar por atividades ligadas ao crime organizado transnacional. Se isso vier a acontecer, é expectável que aumente a insegurança no domínio marítimo de toda a região, pois crimes como a pirataria e assaltos armados no mar contra navios podem vir a recrudescer. Mas também as populações ribeirinhas daquela região poderão vir a ser confrontadas com ausência de peixe, que é a base da sua cadeia alimentar e de onde extraem a proteína animal de que necessitam, pondo em causa a sua segurança alimentar (Okafor-Yarwood & Belhabib, 2019). Neste quadro de grande insegurança (marítima e humana), é igualmente provável que sejam incrementados os movimentos erráticos de imigrantes ilegais que

usam a rota da costa ocidental de África para atingirem, numa primeira fase, as Ilhas Canárias e, a partir daí, o continente europeu (Alexandre, 2024). Se tal vier a acontecer, a segurança marítima de toda a região será ainda mais afetada, exigindo, no limite, a tomada de medidas por parte dos atores regionais, mas com o apoio de *stakeholders* internacionais. A China poderá ser compelida a dar o seu contributo para garantir a segurança da região e assim concretizar o propósito de se tornar um coprodutor global de segurança marítima. Ademais, a participação de meios da PLAN nos assuntos marítimos em África permitirá, outrossim, que a China tome a iniciativa de proteger os seus relevantes interesses em mares distantes, como é o caso da costa ocidental de África (e do Golfo da Guiné, em particular), especialmente no que respeita à sua própria segurança energética (Chan, 2022).

Conclusões

A China tem identificadas várias áreas de interesse estratégico na região euro-atlântica e em espaços marítimos adjacentes. Entre elas, destacam-se a segurança das linhas de comunicação marítimas, o acesso a recursos marinhos e a proteção dos interesses ultramarinos chineses, que têm amiúde sido usadas na retórica (e decisão) de Pequim de transitar de simples potência continental para uma potência concomitantemente continental e marítima. Se a isso for adicionada a intenção da China ser detentora de uma capacidade credível que lhe permita exercer pressão sobre os EUA (e alguns dos seus principais aliados, sobretudo ocidentais), libertando-se (por essa via) das amarras que com frequência lhe têm sido impostas por aqueles atores, está justificada a sua opção pela edificação de uma Marinha moderna, robusta, de “águas azuis”, passível de ser empenhada em áreas distantes (como é, por exemplo, o caso do Oceano Índico Ocidental, e, sobretudo nos anos mais recentes, o Atlântico Sul).

Com base neste enquadramento, procurou-se neste estudo analisar o papel da China na segurança marítima de algumas regiões. Nestas circunstâncias, a investigação realizada dividiu-se em dois

significativos espaços geográficos: o Corno de África e o Golfo da Guiné.

Relativamente ao primeiro daqueles espaços, importa sublinhar que a pirataria com origem na Somália ameaçou importantes vias de comunicação marítimas internacionais e pôs em causa o comércio da China com o mundo exterior através da rota do Canal do Suez – a ligação mais curta entre o Sudeste da Ásia e a Europa. O comércio marítimo da China tinha, aliás, aumentado de modo significativo, nos primeiros anos deste século, em linha com as suas crescentes actividades económicas. A China foi, no entanto, determinante na implementação de um clima de segurança na região do Corno de África, em particular no Golfo de Áden a partir do início de 2009, quando decidiu enviar, pela primeira vez, navios da PLAN para participarem no esforço internacional de combate ao fenómeno da pirataria.

Em relação ao Golfo da Guiné, o grau de envolvimento da China dependerá sempre da persistência (e intensidade) da pirataria, do apoio do direito internacional – ou, pelo menos, da interpretação que a China faz do mesmo – e dos pedidos explícitos dos Estados costeiros daquela região. Em todo o caso, a ajuda de Pequim tem estado centrada, em particular, no envio de equipamento diversificado, na assistência militar (ao nível da formação) e na realização de exercícios navais conjuntos com o envolvimento de Estados da região, em vez do empenhamento direto de forças-tarefa chinesas em missões contra pirataria, como fez (e ainda faz) no Golfo de Áden.

Deste modo, enquanto potência marítima em ascensão, com grandes ambições e expectativas externas, a China procurará manter uma presença naval regular nos mares longínquos, destacando meios do seu poder militar no mar e alargando a rede de construção / beneficiação e operação de portos comerciais, contribuindo, assim, para a segurança desses espaços. O Golfo da Guiné é um deles. E embora a luta contra a pirataria não tenha ali a mesma dimensão que teve no Golfo de Áden, pelo menos para já, oferece, outrossim, novos desafios e oportunidades para a China salvaguardar os seus relevantes interesses (sobretudo económicos) na região. Resta saber de que modo Pequim os irá enfrentar e isso permitirá aquilatar que

perspetivas futuras existem sobre o seu poder naquela região, seja em termos de *hard power* ou de *soft power*.

Considera-se, assim, ter sido dada resposta à pergunta de partida – que papel pode a China assumir na segurança marítima de África? –, uma vez que ficou claro que a China tem sido comedida (e discreta) nas suas ações em termos de combate às principais ameaças à segurança marítima na costa ocidental de África, mas pode vir a desempenhar um papel bem mais interventivo – se a situação securitária evoluir, no futuro próximo, muito desfavoravelmente e se isso vier a colocar em causa os seus relevantes interesses económicos na região –, como fez, a partir de 2009, na costa oriental de África, onde ainda hoje mantém uma presença assídua de meios do seu poder militar no mar envolvidos em ações contra pirataria, dessa forma continuando a contribuir para a segurança marítima de espaços como o Golfo de Áden ou a costa leste da Somália.

Bibliografia

- Alexandre, A. G. (2022). *Segurança Marítima no Corno de África: o papel do instrumento militar (2008 - 2016)*. Obtido em 3 de abril de 2025, de <https://run.unl.pt/handle/10362/142498?mode=simple>
- Alexandre, A. G. (2024). Security in the Portuguese Atlantic. Em D. M. Scott, D. Borges, A. M. Fonseca, & A. Monteiro, *The Azores, the Atlantic, and the Global Challenges: Geopolitics and Diaspora* (pp. 75-96). Azores: Letras Lavadas edições.
- Bela, V. (2024a). *Chinese scientists in first deep-sea Atlantic expedition*. Obtido em 28 de março de 2025, de South China Morning Post: <https://www.pressreader.com/china/south-china-morning-post-6150/20240530/281681145007733>
- Bela, V. (2024b). *China wraps up Atlantic deep-sea expedition as the US looks on with suspicion*. Obtido em 30 de março de 2025, de My News: <https://www.scmp.com/news/china/science/article/3264603/china-wraps-atlantic-deep-sea-expedition-us-looks-suspicion>
- Biden, J. R. (2022). *National Security Strategy*. Obtido em 31 de março de 2025, de The White House: <https://bidenwhitehouse.archives>.

- gov/wp-content/uploads/2022/11/8-November-Combined-PDF-for-Upload.pdf
- Businesswire. (2023). *China Manganese Ore Import Industry Report 2022: Manganese Ore, Pyrolusite, Psilomelane, Manganite, Black Manganese Ore Import Analysis 2018-2022, Major Import Sources and Outlook 2023-2032*. Obtido em 12 de fevereiro de 2025, de <https://www.businesswire.com/news/home/20230104005473/en/China-Manganese-Ore-Import-Industry-Report-2022-Manganese-Ore-Pyrolusite-Psilomelane-Manganite-Black-Manganese-Ore-Import-Analysis-2018-2022-Major-Import-Sources-and-Outlook-2023-2032>
- Center for Naval Analyses. (2009). *China's Participation in Anti-Piracy Operations off the Horn of Africa: Drivers and Implications*. Alexandria: Center for Naval Analyses.
- Chan, E. S. (2022). Beyond Mahanianism: the evolution of China's policy discussion on sea power development. *Asian Security*, 18:1, pp. 38-55. doi:10.1080/14799855.2021.1949583
- Chan, R. (2024). *China's Icebreakers Challenge US Staying Power on Arctic Frontier*. Obtido em 2 de abril de 2025, de Newsweek: <https://www.newsweek.com/china-news-icebreakers-challenge-us-staying-power-arctic-russia-1945914>
- Chatham House. (2022). *China and the transatlantic relationship. Obstacles to deeper European-US cooperation*. London: The Royal Institute of International Affairs. Obtido de The Royal Institute of International Affairs.
- China Africa Research Initiative. (2025). *China-Africa bilateral trade data overview*. Obtido em 12 de fevereiro de 2025, de <https://www.sais-cari.org/data-china-africa-trade>
- CNUDM. (1982). *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Obtido em 28 de março de 2024, de Organização das Nações Unidas: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- Colley, C. K. (2021). *A Future Chinese Indian Ocean Fleet?* Obtido em 3 de março de 2025, de War On The Rocks: <https://warontherocks.com/2021/04/a-future-chinese-indian-ocean-fleet/>
- Council of the European Union. (2014). *EU Strategy on the Gulf of*

- Guinea. Obtido em 28 de fevereiro de 2025, de https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf
- Dahai, L. (2018). *The significance, goals and paths of expanding the strategic space in the Atlantic*. Obtido em 30 de março de 2025, de Academy of Ocean of China: <https://aoc.ouc.edu.cn/2018/0807/c9821a207562/pagem.psp>
- Daniels, A., Kohonen, M., Gutman, N., & Thiam, M. (2022). *Fishy networks: Uncovering the companies and individuals behind illegal fishing globally*. Boston: Financial Transparency Coalition. Obtido em 29 de novembro de 2024, de <https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2022/10/FTC-fishy-Network-OCT-2022-Final.pdf>
- Ditter, T., Haney, K., Tsai, T.-K., & Reid, C. (2024). *The Military and Security Dimensions of the PRC's Africa Presence. Changes in a Time of Global Shocks*. Obtido em 2 de abril de 2025, de Center for Naval Analyses: <https://www.cna.org/reports/2024/10/The-Military-and-Security-Dimensions-of-the-PRCs-Africa-Presence.pdf#:~:text=In%20this%20report%2C%20we%20examine%20the%20PR-C%2E%80%99s%20military,closer%20attention%20to%20the%20continent%2E%80%94including%20from%20the>
- Energy Institute. (2024). *Statistical Review of World Energy*. Obtido em 15 de outubro de 2024, de Energy Institute: <https://www.energyinst.org/statistical-review>
- Erickson, A. S. (2024). Essence of distinction: the ends, ways, and means of China's military maritime quest. *Frontiers in Political Science*, pp. 1-13. doi:10.3389/fpos.2024.1448241
- European Commission. (2025). *White paper for European Defence – Readiness 2030*. Obtido em 31 de março de 2025, de https://commission.europa.eu/document/download/e6d5db69-e0ab-4bec-9dc0-3867b4373019_en?filename=White%20paper%20for%20European%20defence%20%E2%80%93Readiness%202030.pdf
- Grieger, G. (2019). *China's growing role as a security actor in Africa*. Obtido em 29 de janeiro de 2025, de European Parliament: <https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/>

- BRIE/2019/642232/EPRS_BRI(2019)642232_EN.pdf
- Holmes, J. R., & Yoshihara, T. (2006). The Influence of Mahan upon China's Maritime Strategy. *Comparative Strategy*, 24:1, pp. 23-51.
- International Maritime Bureau. (2025). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2024*. London: International Chamber of Commerce.
- International Seabed Authority. (2025). *About ISA*. Obtido em 3 de abril de 2025, de <https://www.isa.org.jm/about-isa/>
- Kaushal, S., Balletta, R., Shetler-Jones, P., & Lindley, E. (2024). *China's Strategic Options in the Euro-Atlantic*. London: Royal United Services Institute.
- Kynge, J., Campbell, C., Kazmin, A., & Bokhari, F. (2016). *How China rules the waves*. Obtido em 15 de março de 2025, de Financial Times: <https://ig.ft.com/sites/china-ports/>
- Mackenzie Institute. (2024). *Arctic Ambitions: China and Russia Strengthen Polar Alliance with Icebreaker Fleet*. Obtido em 2 de abril de 2025, de <https://mackenzieinstitute.com/2024/09/arctic-ambitions-china-and-russia-strengthen-polar-alliance-with-icebreaker-fleet/>
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Company. Obtido de <https://archive.org/details/seanpowerinf00maha/page/n5/mode/2up>
- Massachusetts Institute of Technology. (2009). *Explaining China's Participation in Anti-Piracy Operations in the Gulf of Aden*. Obtido em 29 de janeiro de 2025, de https://ocw.mit.edu/courses/17-408-chinese-foreign-policy-fall-2013/6a5a80169cfc4f9c169a-8c259eda2c24_MIT17_408F13_ExplainingChina.pdf
- Nantulya, P. (2025). *Mapping China's Strategic Port Development in Africa*. Obtido em 3 de abril de 2025, de Africa Center for Strategic Studies: <https://africacenter.org/spotlight/china-port-development-africa/>
- Office of the Secretary of Defense. (2023). *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*. Washington: US Department of Defense. Obtido de <https://media.defense.gov/2023/Oct/19/2003323409/-1/-1/1/2023-MILITARY-AND-SECURITY->

-DEVELOPMENTS-INVOLVING-THE-PEOPLES-REPUBLIC-OF-CHINA.PDF

- Okafor-Yarwood, I., & Belhabib, D. (2019). The duplicity of the European Union Common Fisheries Policy in third countries: Evidence from the Gulf of Guinea. *Ocean and Coastal Management*, pp. 1-11. doi:<https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2019.104953>
- O'Rourke, R. (2024). *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*. Washington, D.C.: Congressional Research Service.
- Phillips, M. M. (2021). *China Seeks First Military Base on Africa's Atlantic Coast, U.S. Intelligence Finds*. Obtido em 2 de abril de 2025, de The Wall Street Journal: Michael M. Phillips
- Rochat, M. (2021). *China's Growing Dominance in Maritime Shipping*. Obtido em 3 de março de 2025, de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2021/12/chinas-growing-dominance-in-maritime-shipping/>
- SpecialEurásia. (2025). *"Maritime Security Belt 2025" Naval Exercise: Developing Security Architecture Of The Indian Ocean*. Obtido em 28 de março de 2025, de <https://www.specialeurasia.com/2025/03/12/maritime-security-belt-2025/>
- Strange, A. M., & Erickson, A. S. (2015). China's Global Maritime Presence: Hard and Soft Dimensions of PLAN Antipiracy Operations. *China Brief Volume: 15 Issue: 9*, pp. 3-7.
- Tanchum, M. (2021). *China's new military base in Africa: What it means for Europe and America*. Obtido em 3 de março de 2025, de European Council on Foreign Relations: <https://ecfr.eu/article/chinas-new-military-base-in-africa-what-it-means-for-europe-and-america/>
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. (2015). *China's Military Strategy*. Obtido em 29 de março de 2025, de https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. (2019). *China's National Defense in the New Era*. Obtido em 27 de março de 2025, de Xinhua: http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/24/c_138253389.htm

- Tian, N., Silva, D. L., Liang, X., & Scarazzato, L. (2024). *Trends in World Military Expenditure, 2023*. Obtido em 31 de março de 2025, de Stockholm International Peace Research Institute: <https://www.sipri.org/publications/2024/sipri-fact-sheets/trends-world-military-expenditure-2023>
- U.S. Department of Defense. (2024). *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*. Washington, DC.
- UNESCO. (2017). *Mid-Atlantic Ridge*. Obtido em 28 de março de 2025, de <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/6231/>
- Vella, H. (2018). *Inside China's move to monopolise cobalt*. Obtido em 12 de fevereiro de 2025, de <https://www.mining-technology.com/features/inside-chinas-move-monopolise-cobalt/?cf-view>
- Venkataraman, M. (2016). Piracy off the coast of Somalia: implications for China's maritime security. *Bandung Journal of Global South* 3:5, pp. 1-13. doi: 10.1186/s40728-016-0034-1
- Wezeman, P. (2024). *The Complex Trends and Patterns in Arms Transfers to Sub-Saharan Africa*. Obtido em 8 de março de 2025, de Italian Institute For International Political Studies: <https://www.ispionline.it/en/publication/the-complex-trends-and-patterns-in-arms-transfers-to-sub-saharan-africa-184850>
- Xinhua. (2013). *Xi advocates efforts to boost maritime power*. Obtido em 28 de março de 2025, de China.org.cn: http://www.china.org.cn/china/2013-07/31/content_29589836.htm
- Yin, R. K. (2015). *Estudo de Caso: Planejamento e Métodos*. Porto alegre: Bookman Editora.