

O Shi Lang e o J-20: Implicações Estratégicas e Operacionais Regionais

Tenente-coronel
Manuel Alexandre Garrinhas Carriço



Introdução

Após o final da Guerra Fria, uma certa predilecção por uma concepção Kantiana das relações internacionais passou a ser detectável por parte de um pequeno número de grandes potências, alimentando um aceso debate na comunidade académica¹. Com o crescimento do seu Poder Nacional Abrangente (*Zhonghe guoli* - PNA)² e da sua influência no sistema internacional, a República Popular da China vê-se perante dois tipos de pressões normativas do sistema e por alguns dos seus respectivos emolumentos.

A primeira categoria de “pressões sistémicas” está associada aos desafios das normas de pós-soberania, como a democracia, os direitos humanos, a intervenção humanitária e a responsabilidade de proteger, o desenvolvimento sustentável, etc., as quais desafiam a perspectiva tradicional e absolutista de soberania dos Estados formulada por Jean Bodin e defendida por Pequim, sendo expressa na formulação dos interesses vitais da China.

A segunda categoria de “pressões sistémicas” está associada à emergência de um conjunto de normas Kantianas e de uma comunidade de segurança comum entre os países ocidentais que modificou, de certa forma, uma percepção puramente anárquica e Hobbesiana do sistema internacional, ao abrigo da qual os Estados procuram maximizar a sua segurança por intermédio de estratégias a solo e sem ajuda de outros³.

Esta “dupla sintomatologia sistémica” acaba por restringir as eventuais e hipotéticas oportunidades que a China terá com vista a associar-se a outros Estados que pretendam condicionar o poder da actual potência dominante (E.U.A.). Ou seja, e por outras palavras, não é expectável, ao contrário do conceptualmente vaticinado pelos neo-realistas, que as grandes potências se aliem automaticamente de forma a contrabalançar a primazia da superpotência, ainda que pontualmente desenvolvam uma certa coordenação *ad hoc* no sentido de constranger no tempo e em determinados assuntos a agenda política global dessa mesma superpotência (*i.e.* Guerra do Iraque em 2002).

Esta bifurcação na estrutura normativa contemporânea do sistema internacional faz com que a postura da China seja naturalmente defensiva e condicionada, mas com crescentes laivos de assertividade.

É defensiva no plano interno, devido aos desafios que se lhe colocam à adopção de normas associadas à pós-soberania e à autoridade do Estado; e condicionada nas suas opções no plano externo, em resultado de existir uma certa prevalência da concepção Kantiana que é partilhada pelos países ocidentais, que enfatizam a cooperação internacional de um modo mais formal e vinculativo que o advogado por Pequim, que dá preferência a modelos multilaterais mais informais e menos vinculativos, tipo “ASEAN Way”.

Se atendermos a uma perspectiva puramente racionalista (neo-realista ou liberal⁴) - a qual é predominante nas análises de segurança do sistema internacional - podemos interpretar os interesses da China como resultantes de processos de indução externa, sendo o seu comportamento calculado em função da consecução dos respectivos interesses e preferências.

Dado o desequilíbrio vigente no sistema internacional em termos de distribuição de poder (na perspectiva chinesa ainda unipolar mas caminhando irreversivelmente no sentido de uma multipolaridade - *duo jihua*), para Pequim a salvaguarda e prossecução do interesse nacional passa por desenvolver estratégias de *hard balancing* a solo e de *soft balancing* em cooperação “informal” - sempre que possível - com outras potências (via “parcerias estratégicas” - *Zhanlue huoban guanxi*) e no seio de organizações multilaterais regionais e globais.

Neste artigo adoptamos uma perspectiva racionalista centrando-nos no *hard balancing* o qual possui uma dupla dimensão operacional, uma externa e outra interna, sendo um dos mecanismos desta última que iremos abordar.

O *external balancing* da China pretende desenvolver e reforçar um discurso associado à inevitável evolução e virtudes de um sistema internacional multipolar, onde o desenvolvimento/ascensão pacífico do país é consolidado através do reforço das suas relações bilaterais com outras potências por intermédio das “parcerias estratégicas” já anteriormente referidas, e do seu envolvimento em processos de cooperação multilateral de segurança regional (A.S.E.A.N.+3 - China, Japão e Coreia do Sul; *Asian Regional Forum*; *Shanghai Cooperation Organization*; *Six Party Talks* e *East Asia Summit*) - destinados a cooptar os países vizinhos e a reduzir o espaço de influência dos E.U.A. - mas enfatizando simultânea e instrumentalmente o papel incontornável das Nações Unidas e da comunidade internacional como actores capazes de moderarem as ambições expansionistas do poder norte-americano.

O *internal balancing* passa pelo reforço do seu poder nacional abrangente (*Zhonghe guoli* - P.N.A.). Como um dos vectores de materialização do P.N.A. a China desenvolveu um

ambicioso programa de modernização militar dividido segundo dois períodos temporais:

- Durante a Guerra Fria, através do desenvolvimento e aquisição de uma capacidade de dissuasão nuclear mínima e de umas forças armadas com uma capacidade militar convencional mas pouco sofisticadas tecnologicamente, a China foi capaz de manter o equilíbrio regional asiático e uma inerente mas moderada influência no mesmo, como um dos vértices do um triângulo estratégico asiático (com os E.U.A. e a U.R.S.S. a serem os outros dois);

- A partir da década de noventa do século XX a China acelerou o seu programa de modernização militar, pois a política mais assertiva e por vezes unilateral dos E.U.A. que levou entre outros casos ao alargamento da N.A.T.O., ao aprofundamento das alianças com o Japão e a Coreia do Sul, a uma política de maior apoio a Taiwan com a aprovação de sucessivos pacotes de vendas de armamento, ao desenvolvimento e posterior implementação de um sistema nacional e regional de defesa anti-míssil, e à manutenção de um embargo da venda de armamento à China iniciado em 1989, fez aumentar o sentimento de insegurança e a percepção de que as capacidades de dissuasão então existentes não eram suficientes para deterem eventuais tentações intervencionistas dos E.U.A. na região asiática e nos assuntos internos da China, tentações essas que visavam essencialmente conter o seu crescimento em termos de poder.

Esta sintomatologia de insegurança continua omnipresente nas percepções chinesas face ao papel dos E.U.A. na Ásia, moldando a política de defesa nacional e definindo as prioridades da modernização militar em curso.

A decisão de avançar com um programa de construção de porta-aviões⁵ e de caças-bombardeiros furtivos de 5ª geração⁶ insere-se nesta lógica de *internal balancing* face aos E.U.A. e à sua política de alianças regionais, a qual tem sido criticada sistematicamente, desde 1998, nas sete edições dos Livros Brancos da Defesa Nacional da República Popular da China, ao abrigo do seu Novo Conceito de Segurança (*Xin anquanguan*), formulado em 1997, no qual condena e refuta toda e qualquer política de alianças.

Com efeito, após mais de uma década em remodelação nos estaleiros navais de Dalian e um prolongado silêncio por parte dos mais altos responsáveis políticos e militares chineses quanto à possibilidade de o país vir a remodelar o porta-aviões *Varyag* adquirido à Ucrânia e de o colocar ao serviço da Marinha do Exército Popular de Libertação (M.E.P.L.)⁷, no dia 8 de Junho de 2011, o Chefe do Departamento Geral de Estado-Maior do E.P.L., o General Chen Bingde, admitiu pública e oficialmente a continuação dos trabalhos de remodelação e as “experiências científicas” (*sic*) de modernização do porta-aviões (Qiu Yongzheng e Liu Linlin, 2011), concretizando ainda que demasiado tarde o sonho do Almirante Liu Huaqing⁸.

No dia 27 de Julho, numa conferência de imprensa o Ministério da Defesa Nacional, foi anunciada a aceleração do programa de testes deste porta-aviões, com as primeiras

provas de mar a efectuarem-se entre 10 e 12 de Agosto, sendo divulgadas na ocasião tanto a área onde iriam decorrer estas primeiras provas de mar bem como foram descritas uma série de potenciais missões que o porta-aviões *Shi Lang*⁹ poderia vir a efectuar no futuro (People's Daily, 2011). Posteriormente, entre 11 e 16 de Outubro o *Shi Lang* efectuou nova série de provas de mar na mesma área onde foram conduzidas as anteriores.

Ao contrário do porta-aviões, no que concerne ao caça furtivo de 5ª geração (o Chengdu J-20, o qual teve o seu primeiro voo de teste no dia 11 de Janeiro de 2011), a sua divulgação pública foi uma surpresa para a maioria dos observadores, mas o *timing* foi tudo menos inocente, pois coincidiu com a visita do Secretário da Defesa norte-americano a Pequim.

O anúncio público dos primeiros testes do *Shi Lang* e do J-20 teve um impacto mais psicológico que estratégico em termos de segurança regional e resultou de um processo calculista de tomada de decisão, que terá certamente antecipado e extrapolado mais vantagens que desvantagens do facto de a China reconhecer finalmente o facto de estar a desenvolver estes dois programas.

No entanto, a médio/longo prazo como parte da actual política de modernização militar cada vez mais reforçada em termos de financiamento, bem como de uma estratégia de negação de acesso às forças navais norte-americanas às áreas marítimas sitas entre a China continental e a primeira linha de ilhas do Pacífico, a construção de um número moderado deste tipo de plataformas (3 ou 4 porta-aviões e 15 a 20 J-20) e a sua inserção operacional e emprego sinérgico conjuntamente com outros sistemas de armas, acabará por ter um impacto estratégico assinalável, forçando alguns países da região bem como os E.U.A. a reequacionarem rapidamente as suas políticas de modernização militar, de aquisição de sistemas de armas e de projecção de forças, e colocando em risco a cada vez mais difícil missão de defesa de Taiwan por parte dos E.U.A. em caso de ataque da China.

Com efeito, a construção de porta-aviões e porta-helicópteros, o desenvolvimento e aquisição de sistemas sofisticados de defesa anti-míssil, de mísseis balísticos convencionais, de defesa anti-aérea, de mísseis anti-navio, de submarinos de ataque, de sistemas A.W.A.C.S. (*all weather air control system*), de veículos aéreos não tripulados (U.A.V.) e veículos aéreos de combate não tripulados (U.C.A.V.) e de um sistema de satélites de geo-referenciação (*Beidou*)¹⁰ por parte da China, tenderá a acentuar o actual e persistente dilema de segurança regional, podendo denotar uma certa prevalência e preferência do *Zhongnanhai* por estratégias de *internal balancing* face às de *external balancing*.

As águas do Oceano Pacífico parecem não fazer jus ao seu nome e previsivelmente no futuro serão palco de crescentes escaramuças militares, potenciadas segundo uma lógica mutuamente reforçadora de um *Catch 22*, originada tanto pela corrida ao armamento como pela indefinição e/ou ausência de acordo quanto a uma resolução definitiva das diversas disputas territoriais marítimas existentes entre os vários países da região, cujas

reivindicações são acicatadas pela potencial riqueza em recursos energéticos, minerais e piscícolas das áreas em disputa e por dinâmicas nacionalistas próprias de cada um dos países¹¹.

O presente artigo está dividido em três partes. Começamos por enquadrar o processo de investigação e desenvolvimento dos porta-aviões e do J-20 na actual política de defesa nacional da China e na respectiva doutrina e estratégia militar. Seguidamente analisamos as possíveis missões operacionais que poderão ser atribuídas ao *Shi Lang* e ao J-20, e concluímos com as potenciais implicações positivas e negativas que tal trará para a segurança regional.

O Enquadramento do Shi Lang e do J-20 na Política e Estratégia de Defesa Nacional

De acordo com a liturgia política oficial reformulada por Hu Jintao, a política da República Popular da China é uma política de desenvolvimento pacífico (*heping fanzhan*)¹² e de apoio à consolidação de um “mundo harmonioso” (*hexie shijie*). A primeira concepção refuta a noção de que a ascensão da China tende a criar instabilidade regional e global, pois a globalização tornou o país dependente comercial e tecnologicamente, pelo que o recurso a meios coercivos de persuasão e influência são os mais privilegiados, não tendo a China quaisquer ambições de cariz hegemónico ou expansionista. Assim sendo, o contributo do país para o desenvolvimento e consolidação da segunda concepção (“mundo harmonioso”) é enfatizado pelo facto de este dar preferência a arranjos de natureza multilateral através de organizações internacionais, fora e iniciativas; desenvolver programas de apoio ao desenvolvimento em respectivos das diversas culturas e sistema económicos; de defender o princípio da soberania nacional; e de desenvolver as relações com outros Estados de acordo com os Cinco Princípios da Coexistência Pacífica (Hu, 2005).

Com base neste macro-enquadramento a liderança chinesa definiu como interesses vitais (*hexin liyi*) do país os seguintes:

- A estabilidade política do país;
- A defesa da sua soberania e segurança, integridade territorial e unidade nacional;
- A garantia da continuidade de um desenvolvimento económico e social sustentável (U.S. Department of Defense; 2011: 13).

A política de defesa nacional da China contribui para a salvaguarda dos interesses vitais pois tem como objectivos:

- Salvaguardar a segurança nacional e a protecção dos interesses associados ao desenvolvimento do país;

- Alcançar um desenvolvimento abrangente, coordenado e sustentável da defesa nacional e das forças armadas em ligação com o desenvolvimento económico do país;
- Fortalecer a qualidade das forças armadas através da sua informatização;
- Implementar a estratégia militar de defesa activa;
- Aderir a uma política de auto-defesa nuclear, respectiva implementação política e estratégica impedindo que forças hostis de empreguem armas nucleares contra a China;
- Desenvolver uma envolvente de segurança externa à China potenciadora do seu desenvolvimento pacífico (Peng, Zhao e Luo, 2010: 23).

Esta política de defesa nacional é conduzida de acordo com os princípios científicos de desenvolvimento nacional que são:

- A adesão ao princípio fundamental da liderança e autoridade absoluta do Partido Comunista Chinês sobre as forças armadas, sendo a missão fundamental destas a de servir a população e de forma abrangente fortalecerem a sua identidade [no original *construction*] tornando-se mais revolucionárias, modernas e estandardizadas;
- A condução eficaz das missões históricas das forças armadas na nova etapa do século XXI, aperfeiçoando a capacidade de dissuasão e de combate sob as condições associadas às modernas tecnologias da informação, sendo estas tanto o ponto de partida como o objectivo final;
- O assegurar da coordenação entre a revolução nos assuntos militares com características chinesas e os preparativos associados às operações militares, à mecanização e informatização, desenvolvendo os respectivos ramos e serviços das forças armadas de acordo com programas de médio e longo prazo de acordo com a direcção estratégica principal e as secundárias;
- O aprofundar da implementação da estratégia de construção de forças armadas modernas através do recurso à ciência, tecnologia; a promoção da inovação na teoria militar, na tecnologia, na organização e na gestão; e o acelerar da mudança na forma de geração das capacidades de combate;
- Dar liberdade de acção ao papel desempenhado pelos oficiais e soldados, mantendo a integração entre a economia militar e civil, combinando os esforços militares com apoio da sociedade civil de forma a concretizar um desenvolvimento abrangente, equilibrado e sustentável da defesa nacional e do processo de construção das forças armadas (Peng, Zhao e Luo, 2010: 46).

Derivadas do conceito científico de desenvolvimento nacional surgem as “Missões históricas das forças armadas chinesas na nova etapa do século XXI” (*Xin shiji xin jieduan wojun lishi shiming*), que começaram a ser formuladas em finais de 2004 e

reflectem as características particulares e os desafios actuais ao desenvolvimento científico nacional. Também denominadas de “uma missão, três tarefas”, descrevem-se como:

- Garantir a continuidade do poder do Partido Comunista Chinês;
- Garantir uma segurança robusta que salvaguarde o desenvolvimento nacional durante o importante período de oportunidade estratégica (até 2020);
- Apoiar a salvaguarda e a defesa dos interesses nacionais;
- Desempenhar um papel importante na salvaguarda da paz mundial e na promoção de um desenvolvimento comum (Mulvenon, 2009: 2; Peng, Zhao e Luo, 2010: 67-68).

A estratégia militar assenta no conceito de defesa activa (*jiji fangiu*), cujos preceitos operacionais assentam em dois vectores:

- O de só atacar depois de ser atacado, aceitando conduzir batalhas iniciadas por outros mas segundo a sua própria estratégia;
- Dar prioridade à iniciativa em termos de acções e preparativos militares anteriores ao eclodir de guerras, e uma vez estas eclodidas desenvolver todos os esforços no sentido de conter a sua escala, intensidade e dimensão geográfica (Peng, Zhao e Luo, 2010: 76-77), de acordo com a doutrina militar de “*Vencer guerras locais sob condições de info-mecanização*” ante potenciais adversários tecnologicamente superiores¹³ (Carriço, 2006: 515-516; People’s Republic of China Ministry of National Defense, 2008).

Esta doutrina tem como base a estratégia de guerra popular e o emprego sinérgico de meios associados às tecnologias de informação por parte das forças militares bem como a combinação de meios políticos, económicos, diplomáticos, culturais e jurídicos sempre num racional justificativo de auto-defesa (Carriço, 2006: 470-471; Mulvenon e Finkelstein, 2007; Peng, Zhao e Luo, 2010: 73;).

A partir desta moldura político-estratégica a Comissão Militar Central estabeleceu no Livro Branco da Defesa Nacional de 2006, de forma clara, o nível de ambição de cada um dos ramos em termos objectivos bem como o respectivo desempenho operacional a médio prazo¹⁴:

“The Navy aims at gradual extension of the strategic depth for offshore defensive operations and enhancing its capabilities in integrated maritime operations and nuclear counterattacks.”

“The Air Force aims at speeding up its transition from territorial air defense to both offensive and defensive operations, and increasing its capabilities in the areas of air strike, air and missile defense, early warning and reconnaissance, and strategic projection.” (People’s Republic of China Ministry of National Defense, 2006)

Reforçadamente, as publicações de referência como a “Ciência da Estratégia Militar” (*Kexue de junshi zhanlue*) e a “Defesa Nacional da China” (*Zhongguo de guofang*) oferecem-nos alguns esclarecimentos adicionais quanto à forma como o E.P.L. pretende conduzir operações conjuntas na área geográfica compreendida entre a primeira e segunda linha de ilhas do oceano Pacífico, ao abrigo de uma estratégia militar de defesa activa mas que visa em termos regionais a negação de acesso a forças navais norte-americanas em caso de conflito com Taiwan:

“Conduct active strategic counterattack on exterior lines to achieve the aim of strategic defense on a future high-tech local war... and concentrate sharp weapons to achieve relative superiority in key time and place.” (Peng e Yao, 2006: 459-463).

“As for fighting space, it is better to attack enemies as far away as possible from our own land... annihilating the enemy’s effective strength is significant to affecting enemy’s social psychology and shaking its resolve.” (Peng, Zhao e Luo 2010: 78-79).

Esta estratégia de defesa activa, também denominada de defesa *offshore* (*jinhai fangyu*), está expressa nas “Linhas Estratégicas Militares Nacionais para o Novo Período” (*Xin shiqi guojia junshi zhanlue fangzhen*) e que pressupõe que a China só recorrerá à força militar em defesa da sua soberania e integridade territorial, sendo a estratégia operacional de “negação de acesso”, uma das opções possíveis, dependendo da natureza do conflito e dos potenciais adversários.

De facto da análise de vários *blogs*, *sites*, artigos e obras de académicos e militares chineses¹⁵ bem como de algumas comunicações de Oficiais Generais do E.P.L. efectuadas em alguns seminários abertos ao público¹⁶, os objectivos estratégicos da “negação de acesso” são basicamente os seguintes:

- Demonstrar a determinação da China em recorrer à força face a uma eventual declaração de independência de Taiwan, ao abrigo do preceituado na Lei Anti-Secessão aprovada em 2005, coagindo Taiwan a regressar ao *status quo ante*;
- Em caso de recurso à força, erodir a capacidade e a determinação de resistência de Taiwan;
- Incrementar a percepção dos custos associados a uma intervenção militar dos EUA e aliados regionais, fomentando uma maior indecisão política;
- Compelir Estados da região a negarem o acesso dos E.U.A. a bases navais existentes nos seus respectivos territórios.

Quanto aos objectivos operacionais passam por:

- Atacar com meios aéreos, navais de superfície e submarinos na área compreendida entre a segunda e a primeira cadeia de ilhas¹⁷, e prioritariamente, as esquadras de porta-aviões norte-americanas vindas do Pacífico e de Guam que se desloquem em apoio de Taiwan, numa manobra de “acupunctura estratégica” com recurso a sistemas de armas “especiais/secretas/ou de trunfo” (*shaoshoujian*)¹⁸;

- Destruir, danificar ou negar o acesso a bases navais ao longo da primeira linha de ilhas do Pacífico, dificultando ou impedindo as operações militares dos EUA e aliados em apoio de Taiwan;

- Manter a liberdade de acção e de circulação no *mare nostrum* chinês, entre a primeira linha de ilhas e a China continental (Mastro, 2011; Carriço, 2011).

Por outras palavras e resumidamente, ainda que o conceito basilar de guerra popular não tenha sido alterado, continuando a ser exaltado publicamente como o pilar estrutural da estratégia militar chinesa¹⁹ (Lin, 2011;), a sua doutrina e respectivos vectores operacionais têm sido sucessivamente reformulados de forma a corresponderem às exigências e características das novas guerras tendo como base as tecnologias de informação (Carriço, 2006: 501-517).

Possíveis Missões para o Shi Lang

Actualmente estão ao serviço das Marinhas de nove países um total de 20 porta-aviões, os quais são classificados em três categorias de acordo com a seguinte tipologia de descolagem e aterragem de aeronaves²⁰:

- CATOBAR (*Catapult Assisted Takeoff but Arrested Recovery*) - É o sistema mais caro mas mais eficaz, com catapultas de propulsão a vapor - ainda que haja propostas de construção de catapultas electromagnéticas²¹. Este sistema é o único que permite lançar aviões com grande raio de acção e *payloads*, sendo incontornável como um dos pré-requisitos associados a uma efectiva capacidade de projecção de poder aéreo, com efectiva capacidade de ataque e de reabastecimento em voo e de vigilância e controlo do espaço aéreo (sistemas A.W.A.C.S.). Actualmente todos os 11 porta-aviões norte-americanos possuem este sistema bem como o porta-aviões francês;

- STOBAR (*Short Takeoff but Arrested Recovery*) - É o sistema operado pela maioria dos países que têm um porta-aviões (Índia, China, Rússia, Itália, Brasil) e que se baseia numa rampa inclinada na extremidade do convés dos porta-aviões para auxiliar a descolagem dos aviões, sendo o sistema de recuperação idêntico ao CATOBAR. Dadas as limitações em termos de descolagem de aviões, pois não permite o lançamento de aeronaves com grande raio de acção e *payloads*, estes porta-aviões estão direccionados para uma projecção regional de poder, tendo menos capacidades de ataque, mas sendo mais baratos de construir, operar e manter;

- STOVL (*Short Takeoff Vertical Landing*) - É um sistema de descolagem de aviões similar ao STOBAR (com uma rampa inclinada) mas a aterragem dos aviões no convés e efectuada verticalmente devido ao recurso a aviões de descolagem e aterragem vertical (como o *Sea Harrier*). Tem uma capacidade de projecção de poder aéreo ainda mais limitado que os sistemas anteriores, sendo no entanto ainda mais barato e fácil de operar. É empregue por Espanha e Tailândia e foi empregue pelo Reino Unido.

A grande dúvida que se coloca quanto ao programa de construção de porta-aviões por parte da China, prende-se com os objectivos estratégicos e operacionais que o EPL pretende alcançar, pelo em que função destes terá de optar por uma das três tipologias de porta-aviões (CATOBAR, STOBAR ou STOVL), sendo que tal opção ou opções revelarão muito sobre o nível de ambição da China²².

Em termos puramente doutrinários existem duas grandes formulações quanto à tipologia de missões atribuíveis aos porta-aviões: a “escola norte-americana” assente numa capacidade de projecção global do poder naval; e a “escola soviética” que visualizava o emprego dos porta-aviões essencialmente em apoio de média distância dos submarinos soviéticos nas suas missões de patrulhamento e de ataque. Ainda que não existam indicações concretas é provável que numa primeira fase a opção chinesa recaia sobre a “escola soviética”.

O *Shi Lang* só terá capacidade de transportar 40 aeronaves e com um sistema STOBAR terá também uma limitada capacidade de projecção naval e aérea (essencialmente desta última) pelo que, quando operacional, muito provavelmente entre 2015-2016, a este deverão ser acometidas as seguintes missões:

- Protecção de linhas de comunicação marítima de e para a China, tal como é defendido na publicação oficial do EPL “Ciência das Campanhas” (*Kexue de yundong*). (Zhang, 2006);
- Patrulhamento e defesa da Zona Económica Exclusiva bem como dos interesses nacionais em áreas em disputa como o Sul do Mar da China, sendo que em caso de conflito o porta-aviões poderá ter um papel fulcral na execução de “campanhas de assalto a ilhas de coral” (*Shanhudao de gongji huodong*). (Idem, 2006; Golstein, 2008; Kostecka, 2011);
- Operações de resposta a crises de acordo com o conceito de *Major Operations other than War* (M.O.O.T.W. - *Fei zhangzheng junshi xingdong*) onde se incluem missões de combate à pirataria, operações humanitárias, evacuação de cidadãos nacionais (N.E.O.) e de socorro de emergência em caso de desastres naturais (Li, 2010; Fischer, 2009; White, 2010);
- Dadas as limitações operacionais e os requisitos tecnológicos e de treino em termos de comando e controlo associados ao emprego, projecção e defesa um grupo de porta-aviões, o *Shi Lang* não estará vocacionado para missões de combate no Estreito de Taiwan ou de negação de acesso a forças norte-americanas entre a primeira e a segunda linha de ilhas do Pacífico (com 11 porta-aviões e 700 aeronaves transportáveis), pois dada a enorme superioridade de meios navais e aéreos dos E.U.A., o porta-aviões chinês será aquilo a que se denomina na gíria um *sitting duck* ou alvo fácil de destruir (Axe, 2011a)²³.

Possíveis Missões para o J-20

As fotografias oficiais divulgadas em 11 de Janeiro de 2011 do “primeiro voo” de teste do novo caça furtivo J-20 da Força Aérea do Exército Popular de Libertação (F.A.E.P.L.) desencadearam uma profusão de análises e de reacções - umas mais cautelosas, outras mais alarmistas - ao nível dos diversos *establishments* e *think tanks* políticos e militares tanto asiáticos como norte-americanos sobre as implicações estratégicas regionais do fabrico e futura entrada ao serviço do J-20.

O *timing* do anúncio público e da divulgação das respectivas fotos não foi inocente (como nada o é quando tem a chancela oficial do *Zhongnanhai*), tendo sido feita uma natural correlação directa com a visita a Pequim por parte do Secretário da Defesa norte-americano Robert Gates, que decorreu entre 9 e 12 de Janeiro²⁴.

Na realidade a forma como todo o processo se desenrolou levanta algumas questões curiosas para quem acompanha e monitoriza não apenas a imprensa oficial, como *web sites*, *blogs* e *micro-blogs* chineses genéricos ou dedicados a assuntos de defesa. Através do cruzamento sistemático desta informação, por vezes dispersa e algo incongruente, torna-se possível vislumbrar e delinear eventuais mecânicas operativas relativas à metodologia de divulgação do “voo experimental” do J-20 através da *internet*, com as primeiras fotos do protótipo em testes de pista no aeroporto militar de Chengdu a começarem a surgir a 22 de Dezembro de 2010, três semanas antes da visita de Robert Gates e o vídeo a ser disponibilizado no próprio dia do voo²⁵, o que no que concerne ao progresso no programa de testes de caças de 5ª geração foi muito antes do que era expectável pela maioria dos especialistas ocidentais.

Independentemente destes desenvolvimentos, apenas surpreendentes para os menos atentos, o fabrico de um caça de 5ª geração por parte da China já era visto como uma inevitabilidade há mais de uma década, sendo reforçada por declarações recentes, como as do Tenente-general He Weirong²⁶ que sugeriam um elevado grau de confiança do Exército Popular de Libertação (EPL) nos avanços entretanto alcançados neste projecto. De facto o J-20 fez 32 voos de testes até 30 de Outubro de 2011, sem aparentes grandes problemas técnicos nos seus motores, ao contrário do Su T-50 que aquando do festival aéreo de Moscovo em Agosto de 2011 teve de suspender o segundo voo de exibição por problemas nos motores.

Em termos operacionais, o J-20 quando entrar ao serviço - muito provavelmente entre 2016-2017 - irá assumir-se como um competidor directo do F-22 norte-americano (ainda que presumivelmente não tão sofisticado tecnologicamente). O seu raio de acção deverá estender-se até à segunda linha de ilhas do Pacífico (incluindo a ilha de Guam onde estão importantes instalações militares dos E.U.A). Dependendo dos sistemas aviónicos e de armas que venham a ser instalados no J-20 provavelmente este deverá estar apto a desempenhar as seguintes missões:

- Interceptor de longo raio de acção, como instrumento da estratégia de negação de

acesso entre as duas linhas de ilhas do Pacífico, atacando grupos de porta-aviões e/ou aviões alocados a estes;

- Combate aéreo a grande distância e escolta aérea, sendo utilizado em missões de ataque às defesas aéreas adversárias, mais concretamente os seus caças, aviões A.W.A.C.S./A.E.W.&C e de reabastecimento aéreo;
- Ataque a alvos terrestres com missões de bombardeamento similares às do F-111, F-15E e F-22 de destruição dos sistemas de defesa anti-aérea dos adversários;
- Reconhecimento de longa distância, recolhendo imagens e informação electrónica como o fazem os aviões dos E.U.A., os RF-111C/D, o RA-5C, e o F-14/T.A.R.P.S.;
- Ataque electrónico, empastelando e suprimindo os sistemas de radar e de comunicações adversários como o faz o EF-111A *Raven*;
- Lançamento de arma anti-satélite contra satélites em órbita baixa.

Implicações Políticas, Estratégicas e Operacionais no Plano Regional

A decisão da China de avançar com ambos os programas de investigação, desenvolvimento e construção de porta-aviões e do J-20 terá implicações regionais tanto positivas como negativas. De seguida descrevemos sinteticamente a avaliação desses prós e contras a três níveis: político, estratégico e operacional.

Implicações Potencialmente Positivas para a China

No plano político e estratégico a construção e emprego de um ou mais porta-aviões e do J-20 terá como potenciais benefícios no plano político, estratégico e operacional os seguintes:

- Incremento do prestígio internacional da China, particularmente no seio do Conselho de Segurança da O.N.U., onde dos cinco membros permanentes é o único que ainda não possui um porta-aviões;
- Aumento da sua influência política, diplomática e estratégica no plano regional;
- Obtenção de uma capacidade mais robusta de projecção de meios e de condução de M.O.O.T.W.;
- Um maior leque de opções militares em termos de meios disponíveis para fazer face a uma série de contingências no Oceano Pacífico e no Índico;
- Um maior tempo de permanência em áreas marítimas em disputa (Sul do Mar da China), potenciando uma maior capacidade de dissuasão.

Implicações Potencialmente Negativas para a China

No entanto o emprego de porta-aviões e do J-20 num contexto regional poderá acarretar as seguintes implicações negativas:

- O agudizar do dilema de segurança regional, potenciando uma já assinalável corrida a sistemas navais e aéreos, prevendo-se que até 2020, só no Oceano Pacífico entre porta-aviões e porta-helicópteros possam estar em operação 20 plataformas (8 dos E.U.A., 3 do Japão, 4 da Coreia do Sul, 2 da Austrália, 2 da China, 1 da Tailândia), a que poder juntar cerca de três dezenas de aviões F-22 e quatro a cinco J-20;

- O prolongado tempo de entrada ao serviço do porta-aviões e do J-20 permitirá a países vizinhos tomarem contra-medidas que passam não apenas por novos programas de aquisição de sistemas de armas como pelo reforço de mecanismos de cooperação no âmbito da segurança e defesa com os E.U.A.;

- O porta-aviões por si é extremamente vulnerável a ataques aéreos e submarinos, pelo que terá de haver um enorme investimento na aquisição de meios navais e aéreos e um exaustivo e complexo treino das tripulações que farão parte do grupo do porta-aviões *Shi Lang*, algo que demorará quase uma década a efectivar eficazmente;

- Os custos de operação de um grupo de porta-aviões são muito elevados (os E.U.A. têm uma despesa anual de cerca de 1 bilião de dólares por grupo) e os de operação e manutenção do J-20 são igualmente significativos, tendo em comparação os custos dos EUA com o F-117, B1 e B2, por exemplo (que variam entre os 30 e os 80 milhões de dólares por aeronave).

Observações Conclusivas

As implicações estratégicas resultantes da decisão da China em construir porta-aviões são importantes por diversos factores: porque materializará a obtenção de uma capacidade de projecção de poder naval, ainda que limitada, bem para além de Taiwan - muito provavelmente direccionada para o Sul do Mar da China, reforçando as reivindicações territoriais de Pequim; e ilustrará e reforçará o estatuto político e diplomático da China como grande potência, podendo em resultado, alterar as percepções de (in)segurança regional quanto ao equilíbrio estratégico vigente. No entanto, e no caso do porta-aviões este impacto é muito mais psicológico do que efectivo em termos operacionais militares (Carriço, 2011; Tetsuo, 2011; Axe, 2011a).

No que concerne ao J-20, este já poderá representar uma manobra estratégica mais eficaz por parte da China de consolidação do seu estatuto e prestígio como grande potência, catalisando também no processo, as percepções de segurança de muitos países asiáticos em resultado do crescimento do seu poder militar, que parece tender a condicionar a capacidade de projecção militar regional dos E.U.A., de acordo com uma

estratégia de negação de acesso, na qual o J-20 poderá ser um dos instrumentos de condução da mesma, ao contrário do porta-aviões *Shi Lang*²⁷.

De facto, para além dos E.U.A., na região da Ásia-Pacífico, a China é o único país com um programa autónomo de investigação e desenvolvimento de um caça de 5ª geração, pois o Japão está a dar os primeiros e tímidos passos num projecto similar e Rússia e Índia, só recentemente (em Dezembro de 2010) assinaram um acordo de cooperação técnica relativo ao Su T-50. A entrada ao serviço do J-20 poderá forçar países da região a reconsiderarem os planos de modernização das respectivas Forças Aéreas.

É muito provável que o J-20 entre ao serviço da F.A.E.P.L. antes de 2018 - ano apontado pela maioria dos especialistas - o que consubstanciará um impacto mais psicológico que verdadeiramente estratégico no plano regional. No entanto, a partir de 2020, o impacto passará a ser verdadeiramente estratégico (Kopp, 2011).

Tal poderá obrigar - num primeiro plano - a que países como a Rússia e os Estados Unidos - e num segundo plano - a Índia²⁸, o Japão²⁹, Taiwan e a Coreia do Sul reequacionem, respectivamente, quer os planos de construção quer os de aquisição de aviões de combate de 5ª geração como o Sukhoi T-50 e o F-22, numa nova mas agora “mais furtiva” faceta da actual corrida regional a sofisticados sistemas de armas (Minohara, 2010).

Com efeito e conjuntamente com o T-50 - também em fase de testes e com a entrada ao serviço prevista entre 2015 e 2017 - ambos os protótipos contribuem para alimentar a crescente pressão do complexo industrial norte-americano (via *Lockheed Martin, Boeing e Pratt & Whitney*) no sentido de o Departamento de Defesa não se limitar a adquirir “apenas” 187 caças furtivos F-22 *Raptor*, mas que reforce também o financiamento relativo à aquisição do F-35 (Hartung, 2010).

Em termos estruturais como referiu Aaron Friedberg (1993), devido à fluidez e informalidade dos arranjos de segurança regional, à inexistência de mecanismos regionais efectivos de controlo de armamento e às disputas territoriais (essencialmente marítimas) entre vários países, existe um dilema de (in)segurança na região que potencia uma corrida ao armamento naval e aéreo. De facto com um novo redireccionamento dos E.U.A. para a Ásia, e a dificuldade que China e os Estados Unidos têm na forma como se percebem mutuamente e como instrumentalizam o poder militar em prol da defesa dos respectivos interesses nacionais, o passado da Europa parece poder vir a assemelhar-se cada vez mais ao futuro da Ásia. *Hard balancing anyone?*

Referências Bibliográficas

Aboulafia, Richard (2011). “J-20 vs. F-35: One Analyst’s Perspective”. [4 de Fevereiro de 2011]. Disponível em <http://defensetech.org/2010/12/31/j-20-vs-f-35-one-analysts-perspective/>.
AFP (2009). “China confirms it will build aircraft carrier: state press”. [26 de Março de

- 2009]. Disponível em <http://www.taipeitimes.com/News/front/archives/2009/03/24/2003439281>.
- Axe, David (2011). "Japan's Stealth Fighter Gambit". *The Diplomat* [24 de Junho de 2011]. Disponível em <http://the-diplomat.com/2011/06/23/japan%e2%80%99s-stealth-fighter-gambit/>.
- Axe, David (2011a). "Relax: China's Aircraft is a Piece of Junk". *Wired* [1 de Junho de 2011]. Disponível em <http://www.wired.com/dangerroom/2011/06/relax-chinas-first-aircraft-carrier-is-a-piece-of-junk/all/>.
- Bitzinger, Richard (2011). *Global Fighter Jets: Asia, the New Centre of Gravity?*. *RSIS Commentaries* [18 de Abril de 2011]. Disponível em <http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS0592011.pdf>.
- Brown, Michael Edward, Sean M. Lynn-Jones e Steven E. Miller, eds (1996). *Debating the Democratic Peace*. Cambridge: MIT Press.
- Carrico, Alexandre (2006). *De Cima da Grande Muralha: Política e Estratégias de Defesa Territorial da República Popular da China, 1949-2010*. Lisboa, Prefácio.
- Carrico, Alexandre (2011). *A Estratégia Chinesa de Negação de Acesso: Objectivos e Implicações*. Comunicação no seminário internacional "A Evolução do Sistema Internacional", no painel "As intenções estratégicas da China". Organização do Instituto da Defesa Nacional e do Instituto Português de Relações Internacionais, 6 de Junho de 2011.
- Carrico, Alexandre (2011a). "A Reestruturação da Indústria de Aviação da República Popular da China e o Impacto no Processo de Investigação e Desenvolvimento do J-20" in Adriano Moreira, Pinto Ramalho e Proença Garcia, eds, *Estratégia*. Lisboa: Instituto da Conjuntura Estratégica, pp. 55-84.
- Carrico, Alexandre (2011b). "A AVIC e o Programa de Investigação e Desenvolvimento do J-20". A publicar brevemente na revista *Janus.net* da Universidade Autónoma de Lisboa (Autumn issue).
- China Review News (2011). "Expert Said Chinese Aircraft Carrier was delayed for Two Years". [5 de Agosto de 2011]. Disponível em <http://gb.chinareviewnews>.
- Dsouza, Larkins (2011b). "Comparing Chengdu J-20 with F-22, F-35 and Su-PAK FA or T-50", [9 de Janeiro de 2011]. Disponível em <http://www.defenceaviation.com/2011/01/comparing-chengdu-j-20-with-f-22-and-f-35-and-su-pak-fa-or-t-50.htm>.
- Fischer, Richard (2009). "Update: China's Aircraft Carriers". *International Assessment and Strategy Center*. [10 de Março de 2009]. Disponível em <http://www.strategycenter.net/net>.
- Friedberg, Aaron (1993). "Ripe for Rivalry: Prospects for Peace in a Multipolar Asia". *International Security* nº3, pp. 5-33.
- Goldstein, Lyle (2008). "China's Falkland Lessons". *Survival* nº3, pp. 65-82.
- Hartung, William D. (2010). *Prophets of War: Lockheed Martin and the Making of the Military-Industrial Complex*. New York: Nation Books.
- Holmes, James (2009). "Target of PRC's Carrier Plan". [15 de Fevereiro de 2009]. Disponível em <http://www.taipeitimes.com/News/editorials/archives/2009/02/10/2003435761>.
- Hu, Jintao (2005). "Building Towards a Harmonious World of Lasting Peace and Common

Prosperity". Discurso na reunião anual da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 15 de Setembro. [4 de Junho de 2007]. Disponível em <http://www.fmprec.gov.cn/eng/wjdt/zyjh/t213091.htm>.

Li, Jie (2009). "How Big a Role Do Aircraft Carriers Play in Noncombat Operations? (part 1 e part 2)". *Modern Navy*, January and February (respectivamente).

Lin, Huisheng (2011). *A Política Externa e de Segurança e Defesa da República Popular da China*. Conferência realizada no Instituto da Defesa Nacional em 13 de Abril (notas do autor).

Kanwa (2010). "China Making First J-15 Ship-borne Fighter". *Kanwa Asian Defense*.

Kopp, Carlo (2011). "The Strategic Impact of China's J-XX [J-20] Stealth Fighter" [14 de Janeiro de 2011]. Disponível em <http://www.ausairpower.net/APA-NOTAM-090111-1.html>.

Kostecka, Daniel (2011). "From the Sea: PLA Doctrine and the Employment of Sea-Based Airpower". *Naval War College Review* nº3, pp. 11-31. [2 de Julho de 2011]. Disponível em <http://www.usnwc.edu/getattachment/61dc4903-260f-4158-947c-d40fd2f708c5/From-the-Sea-PLA-Doctrine-and-the-Employment-of-Sea-Based-Airpower.pdf>.

Mastro, Oriana Skylar (2011). "Hearing on China's Active Defense Strategy and its Regional Impact". Hearing Statement before the United States-China Economic and Security Review Commission, 27 January. [17 de Setembro de 2011]. Disponível em http://www.uscc.gov/hearings/2011hearings/transcripts/11_01_27_trans/mastro_testimony.pdf.

Matishak, Martin (2011). "U.S. Army to Test 'Global Strike' Technology This Week". *Global Security Newswire*. November 14th. Disponível em http://gsn.nti.org/gsn/nw_20111114_8724.php.

Minnick, Wendell (2011). "Is China Developing a VSTOL Fighter?" [25 de Abril de 2011]. Disponível em <http://www.defensenews.com/story.php?i=6301965>.

Minohara, Toshihiro (2010). *Política de Defesa do Japão*. Conferência realizada no Instituto da Defesa Nacional em 10 de Novembro (notas do autor).

Mulvenon, James e David Finkelstein, eds (2007). *China's Revolution in Doctrinal Affairs: Emerging Trends in the Operational Art of the Chinese People's Liberation Army*. Washington: CNA Group. Disponível em <http://www.defensegroupinc.com/cira/pdf/doctrinebook.pdf>.

Mulvenon, James (2009). "Chairman Hu and the PLA 'New Historic Missions'". *China Leadership Monitor* nº27. [9 de Fevereiro]. Disponível em <http://media.hoover.org/sites/default/files/documents/CLM27JM.pdf>

Nodskov, Kim (2008). *Aircraft Carriers: China's Way to Great Power Status?*. Royal Danish Defence College. [14 de Julho de 2009] Disponível em <http://www.forsvaret.dk/FAK/Publikationer/Research%20Papers/Documents/Aircraft%20Carriers%20-%20China%20way%20to%20great%20power%20status.pdf>.

Peng, Guangqian e Yao Youzhi (2006). *The Science of Military Strategy*. Beijing: Military Science Press.

Peng, Guangqian, Zhao Zhiyin e Luo Yong (2010). *China's National Defense*. Singapore: Cengage Learning Asia.

People's Republic of China Ministry of National Defense (2006). *China's National Defense in 2006*. Beijing. Disponível em <http://www.mod.gov.cn/database/whitepapers/2006.htm>.

People's Republic of China Ministry of National Defense (2008). *China's National Defense in 2008*. Beijing. Disponível em <http://www.mod.gov.cn/database/whitepapers/2008.htm>.

People's Daily Online (2004). "US Navy Preoccupied with Major Adjustment". [19 de Setembro de 2005]. Disponível em <http://english.peopledaily.com.cn/65756/1258612.html>.

People's Daily Online (2011). "Aircraft Carrier Returns to Port after Maiden Voyage". [15 de Agosto de 2011]. Disponível em <http://english.peopledaily.com.cn/90786/7568669.html>.

Qiu, Yongzheng e Liu Linlin (2011). "China Confirms First Aircraft Carrier". *Global Times* [29 de Julho de 2011]. Disponível em <http://www.globaltimes.cn/news/tabid/99/ID/668316/China-confirms-first-aircraft-carrier.aspx>.

s.a. (2011). "J-18 fighter: China's jump jet mystery" [24 de Abril de 2011]. Disponível em <http://www.peopleforum.cn/viewthread.php?tid=90113>.

Shukla, Ajai (2010). "India, Russia to Ink gen-5 fighter pact". *Business Standard* [acedido em 15 de Novembro de 2010]. Disponível em <http://www.business-standard.com/india/news/india-russia-to-ink-gen-5-fighter-pact/407746/>.

Sweetman, Bill (2011). "China's J-20 Stealth Fighter in Taxi Tests", [5 de Janeiro de 2011]. Disponível em http://www.aviationweek.com/aw/generic/story.jsp?id=news/awst/2011/01/03/AW_01_03_2011_p18-279564.xml&channel=defense.

Tetsuo, Kotani (2011). "Chinese carriers: let them have them". *Asian Times* [15 de Abril de 2011]. Disponível em <http://www.atimes.com/atimes/China/KE06Ad01.html>.

U.S. Department of Defense (2011). *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2011*. [6 de Agosto de 2011]. Disponível em http://www.defense.gov/pubs/pdfs/2011_cmpr_final.pdf.

Wang, Zheng (2005). "US Congress Calls for Sacking of Chinese General". *The Epoch Times* [6 de Setembro de 2011]. Disponível em <http://www.theepochtimes.com/news/5-7-25/30545.html>.

White, Hugh (2010). "China: Up Periscope", *Lowy Interpreter*. [6 de Janeiro de 2010]. Disponível em <http://www.lowyinterpreter.org/>.

Zhang, Yulang (2006). *Science of Campaigns*. Beijing: National Defense University Press.

Zheng, Bijian (2005). "China's Peaceful Rise to Great Power Status". *Foreign Affairs* nº 5, pp. 18-24.

* Este artigo é o resultado da comunicação efetuada em 16 de Novembro de 2011 pelo autor aquando da 1ª edição do Congresso Internacional organizado pela Universidade Autónoma de Lisboa, e não representa a posição do Instituto da Defesa Nacional nem do Ministério da Defesa Nacional sobre o tema, sendo da responsabilidade exclusiva do autor.

** Tenente-Coronel de Infantaria. Assessor do Instituto da Defesa Nacional. Vogal da Direção da Revista Militar.

1 A melhor compilação de artigos publicados na *International Security* sobre este debate é a de Brown, Lynn-Jones e Miller (1996).

2 Para uma análise sobre a adopção e evolução deste conceito por parte da China ver Carriço (2006: 457-478).

3 Com efeito, o facto de o Japão e a União Europeia não desenvolverem por si ou em associação, políticas de *balancing* face aos E.U.A. é o resultado, em grande parte, da criação de uma comunidade de segurança comum e de uma identidade colectiva baseada em valores comuns partilhados por estas potências.

4 Enquanto o neo-realismo analisa o comportamento racional dos Estados no sistema internacional face a outros Estados, o liberalismo vê as preferências dos Estados como opções racionais oriundas dos respectivos eleitorados, elites políticas, elites financeiras e elites políticas.

5 Para uma análise sobre o nascimento e evolução deste programa até 2006 ver Carriço (2006: 489-501). Para desenvolvimentos nos dois anos subsequentes ver Nodskov (2008).

6 Para uma análise sobre a reestruturação da indústria de aviação chinesa e o seu impacto no programa do J-20 ver Carriço (2011a).

7 De facto parece que a liderança chinesa só tomou a decisão de avançar com os estudos relativos à remodelação do *Varyag* em 2004 (China Review News, 2011). No entanto em 30 de Outubro de 2007 aquando da visita dos participantes no Simpósio Internacional sobre Segurança na Ásia-Pacífico à *Dalian Shipbuilding Industry Company* (que pertence desde 2005 à *China Shipbuilding Industry Corporation* que é maior empresa de construção naval da China e responde directamente perante o Conselho de Estado) o seu director, Li Shaode, quando questionado pelo adido naval francês, afirmou que os estaleiros estavam prontos a iniciar os trabalhos de remodelação do *Varyag* assim que tal fosse decidido pelo governo (notas do autor). Posteriormente, em Fevereiro de 2009, Huang Xueping, porta-voz do Ministério da Defesa Nacional confirmaria que o país estava a considerar seriamente a construção de porta-aviões (Holmes, 2009), para um mês depois o Ministro da Defesa, o General Liang Guanglie, confirmar o início do programa de construção - neste caso de remodelação do *Varyag* (AFP, 2009).

8 O Almirante Liu Huaqing nunca escondeu o desejo de poder ver ainda em vida o primeiro porta-aviões chinês em provas de mar, o que não aconteceu pois acabou por falecer em Janeiro de 2011, sete meses antes da realização das primeiras provas de mar.

9 Nome do Almirante da dinastia Qing que conquistou Taiwan em 1681, sendo esta a denominação provisória do porta-aviões que tem sido empregue pela comunicação social chinesa.

10 Similar ao sistema GPS norte-americano, ao GLONASS russo e ao GALILEU europeu.

11 Esta é uma linha de média conflitualidade que parte do Nordeste asiático, das ilhas Curilhas (Japão vs Rússia), passa pelas ilhas Senkaku/Diaoyu (Japão vs China), ilha Tokdo (Coreia do Sul vs Japão), Taiwan (China vs Taiwan e E.U.A.), ilhas Paracel (China vs Vietname), arquipélago das Spratly (China vs Vietname, Filipinas, Indonésia, Malásia), e ilhas Natuna (China vs Indonésia).

12 O conceito inicial denominou-se de “caminho de desenvolvimento para a ascensão pacífica da China” (*Zhongguo heping jueqi de fazhan daolu*) avançado em 2003 por Zheng Bijian (conselheiro político, reitor da Escola de Humanidades e Ciências Sociais da Academia Chinesa de Ciências), e destinou-se a assegurar que a China não é uma

potência revisionista mas sim conservadora do *status quo*. No entanto o termo *jueqi* significa brusco, de forma que após intensos debates que incluíram o Comité Permanente do Politburo, desde finais de 2005 que a expressão oficial passou a ser a de desenvolvimento pacífico, *slogan* não muito diferente do formulado por Deng Xiaoping de paz e desenvolvimento. Veja-se Zheng (2005).

13 Entenda-se E.U.A e Japão.

14 Apenas transcrevemos da versão em inglês o que concerne especificamente à Marinha e Força Aérea, ramos do EPL que vão incorporar respectivamente os porta-aviões e os J-20 no seu inventário operacional.

15 Como por exemplo as revistas chinesas *Modern Ships, Naval and Merchant Ships, Modern Navy, Contemporary Military Digest, National Defense Science and Technology, Aerospace China, Jiangsu Aviation, Peace and Development, World Economics and Politics, Seeking Truth, Liberation Army Daily, Space News, China Military Science, National Defense, China Military Page, China Weapons Collection*. Os programas televisivos *Observation Post* (da Phoenix TV) e da CCTV 7 e os blogs e os sites *Sina, Sohu, Netease, Strong Country Forum, Ding Sheng Military Net*.

16 Como as do Major-general Zhu Chenghu em 2005, quando afirmou que em caso de intervenção militar dos EUA em defesa de Taiwan, a China poderia atacar com armas nucleares algumas cidades norte-americanas. A polémica foi enorme tendo a Câmara dos Representantes dos EUA pedido a demissão do General Zhu (Wang, 2005). Em 29 de Novembro de 2007 o Major-general afirmou publicamente e perante o adido de defesa dos EUA em Pequim e os participantes no Simpósio Internacional sobre Segurança na Ásia-Pacífico (entre os quais estava o autor), que havia sido mal interpretado e citado pelos jornalistas (notas do autor). Por outro lado, no mesmo simpósio internacional, mas uns dias antes, a 13 de Novembro, o General Xiong Guangkai (director do *China Institute for International Strategic Studies*) indicou que o “desenvolvimento de uma estratégia de negação de acesso é uma opção que a China não pode descurar de acordo com a consecução de uma defesa activa (*sic*)” (notas do autor).

17 Em 2004 o jornal “Diário do Povo” referiu-se num artigo directamente a esta delimitação em duas linhas de ilhas do Pacífico.

18 Entenda-se os mísseis convencionais DF-21C, mas também armas de impulso electromagnético, vírus informáticos, ataques cinéticos sobre satélites de comunicações dos EUA e eventualmente o avião J-20.

19 Essencialmente por razões históricas e de liturgia política associadas à génese do PCC e ao seu combate bem sucedido contra o KMT e o Japão, que levou à criação da R.P.C. em 1949.

20 Existe uma quarta categoria, mas que não define estas plataformas navais como porta-aviões, sendo denominada como VTOL (*Vertical Takeoff and Landing*). Este sistema caracteriza os porta-helicópteros, o que inerentemente faz com que este tipo de plataforma naval só seja empregue em missões de luta anti-submarina, assalto anfíbio, apoio logístico, missões NEO ou de socorro de emergência em caso de desastres naturais. Na Ásia, a Coreia do Sul está a construir dois a juntar aos dois que já possui, bem como a Austrália, sendo que o Japão tem dois porta-helicópteros da classe *Hyuga* e está a construir outro.

21 Para uma consulta sobre os mais recentes desenvolvimentos tecnológicos neste campo veja-se <http://www.navy-matters.beedal.com/cvf3-2htm>.

22 O Instituto de Design Naval de Wuhan (Instituto 711) construiu um *deck* destinado a testar os procedimentos de aterragem de aviões, existindo fotos na internet onde é possível identificar helicópteros e um J-10 estacionados na plataforma.

23 Sem contar com as questões associadas à complexidade que é o treino de pilotos de aviões de porta-aviões. O programa de desenvolvimento do J-15 (versão chinesa do Su-33) irá sofrer alguns revezes fruto da muito provável ocorrência de acidentes com os aviões, quando estes começarem a ter de aterrar nos porta-aviões em situações climatéricas difíceis em alto-mar (ondulação e vento), algo que continua a suceder ocasionalmente com os pilotos norte-americanos não obstante a sua elevada experiência, tecnologia ao dispor e treino das tripulações dos porta-aviões, aperfeiçoadas por mais de cinco décadas de experiência. Alegadamente a China poderá também estar a desenvolver um programa de construção de um caça de descolagem e aterragem vertical tipo *Sea Harrier* (Kanwa, 2010; Minnick, 2011).

24 É interessante notar que o voo de teste do J-20 a 11 de Janeiro foi efectuado exactamente três anos depois do primeiro teste anti-satélite e um ano depois do primeiro teste com um míssil anti-balístico por parte da China. Segundo alguns *blogs* militares chineses, o futuro Presidente da China, Xi Jinping (actualmente vice-Presidente da Comissão Militar Central) e Wu Bangguo (do Comité Permanente do Politburo) terão estado em Chengdu no dia 10 de Janeiro, mas devido às más condições meteorológicas o teste de voo foi adiado para o dia seguinte.

25 Através do site <http://www.56.com>

26 Por exemplo, em Novembro de 2009, o vice-Chefe de Estado-Maior da Força Aérea do Exército Popular de Libertação, Tenente-general He Weirong, afirmou numa entrevista à cadeia televisiva estatal CCTV que a quarta geração de caças chineses (quinta em termos ocidentais) iria em breve entrar em fase de testes, podendo estar ao serviço dentro de oito a dez anos (Sweetman, 2011). Entenda-se por entrada ao serviço ter pelo menos um Regimento equipado com este avião e tripulações que já completaram o treino básico no mesmo.

27 Em resposta os Estados Unidos estão a ultimar a aprovação oficial da nova doutrina *Air-Sea Battle* e do conceito de *Prompt Global Strike*, estando a decorrer vários testes de sistemas de armas associados a ambos (Matishak, 2011).

28 Em Setembro de 2010 a Índia assinou com a Rússia um memorando de entendimento com vista ao desenvolvimento e produção conjunta de 250 caças de 5ª geração PAK-FA, num valor inicial para cada uma das partes da ordem dos 6 mil milhões de dólares (Shukla, 2010).

29 Tóquio já tem em fase de investigação um demonstrador de tecnologia resultante do programa ATD-X sob o nome de *Shinshin* (espírito) que se prevê venha a poder entrar ao serviço a partir de 2016, ainda que esta previsão tenha algo de especulativo (Axe, 2011).